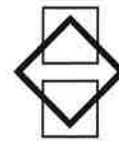
**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
Nahverkehrsorganisation

## Tagesordnung

Gremium:            Verbandsversammlung  
Sitzungstag:        05.04.2022  
Sitzungsnummer.:  VV/4./VI.

<b>TOP</b>	<b>Betreff</b>		
<b>Öffentlicher Teil der Sitzung</b>			
1.	Mitteilungen des Verbandsversammlungsvorsitzenden	1555-2022/DDN	
2.	Anträge und Anfragen (Sachstand)	1556-2022/DDN	
3.	Bericht des Vorstandsvorsitzenden	1557-2022/DDN	
4.	Neues Verkehrskonzept Bus zum 25.04.2022	1558-2022/DDN	
5.	Antrag der Fraktion KL-WGD zur Softwareausschreibung für öffentliche Verbindungssuche für die Verbesserung des ÖPNV	1559-2022/DDN	
6.	Antrag der Fraktion KL-WGD zum Klimaticket für das gesamte DADINA-Gebiet	1560-2022/DDN	
7.	Antrag der Fraktion KL-WGD zu Elektrischen Betrieb der Pfungstadtbahn	1561-2022/DDN	
8.	Antrag der Fraktion KL-WGD zur Anhörung zum Schienensystem im Korridor Darmstadt-Groß Zimmern	1562-2022/DDN	
9.	Antrag der Fraktion KL-WGD zur Kaufmöglichkeit des Schüler:innentickets für das DADINA-Gebiet	1563-2022/DDN	
10.	Anfrage der Fraktion Die Linke zur Werbung an Bussen in Tarnfleck	1564-2022/DDN	



Vorlage-Nr.: **1556-2022/DDN** vom 09.03.2022

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Verbandsversammlung	Ö	Zur Kenntnisnahme

Betreff: **TOP 2**  
**Anträge und Anfragen (Sachstand)**

### **Antrag zu mehr Busse auf den Linien nach Darmstadt (3\_VI\_5)**

Der DADINA-Vorstand wird aufgefordert, die folgenden Mehrbestelloptionen im Busverkehr bis zur nächsten DADINA-Verbandsversammlung (05.04.2022) zu prüfen, fachlich Stellung zu nehmen und jeweils die Kosten zu ermitteln.

1. Lückenfreier 10-Minuten-Takt bis Alsbach mit der Straßenbahn Montag bis Freitag. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 wird die Straßenbahn nach Alsbach im 10-Minutentakt verkehren. Dieser wird aber nicht tagesdurchgängig gefahren, sondern wird in den Hauptverkehrszeiten zwischen 6 und 9 Uhr sowie zwischen 13 und 19 Uhr angeboten. Aus Sicht der DADINA stellt dieses Angebot bereits eine deutliche Verbesserung dar, eine Ausweitung des 10-Minutentaktes auf den ganzen Tag wird verkehrlich zurzeit nicht als notwendig erachtet. Die Kosten für die Ausweitung würden voraussichtlich ca. € 300.000/a für den Zeitraum außerhalb der Ferien betragen. Eine Umsetzung auch an Ferientagen würde die Kosten noch erhöhen.
2. Lückenfreier 30-Minuten-Takt für die Buslinie N am Samstag, mindestens zwischen Darmstadt Böllenfalltor und Nieder-Ramstadt.  
Zu 2., 3. und 6.: Die DADINA überlegt zurzeit, die Buslinien N und NE – auch im Zusammenhang mit der Taktänderung der Straßenbahnlinien am Böllenfalltor – neu zu ordnen. Hierbei werden wir die vorgeschlagenen Mehrbestellungen in die Überlegungen mit einbeziehen. Deshalb ist es zurzeit nicht sinnvoll, Kosten für einzelne Maßnahmen auf diesen Linien zu benennen. Das neue Konzept wird dann auch den Gremien der DADINA vorgelegt werden. Es ist aber zu berücksichtigen, dass auch verkehrlich vielleicht wünschenswerte Mehrbestellungen auf diesen Linien ganz überwiegend vom Landkreis Darmstadt-Dieburg finanziert werden müssen, der sich in einer Phase der Haushaltskonsolidierung befindet.
3. Aufhebung der Betriebsruhe am Sonntag für die Buslinie N und lückenfreier 30-Minuten-Takt für die Buslinie N, mindestens zwischen Darmstadt Böllenfalltor und Nieder-Ramstadt Im Hag.
4. Lückenfreier 30-Minuten-Takt für die Buslinie O bis Brandau Montag bis Samstag zwischen mindestens 6:00 Uhr und 21:00 Uhr. HVZ-Zusatzfahrten nach Ober-Ramstadt unverändert.

Die angesprochenen Mehrbestellungen auf der Linie O würden Mehrkosten von ca. € 70.000 pro Jahr verursachen. Es ist aber zu berücksichtigen, dass auch verkehrlich vielleicht wünschenswerte Mehrbestellungen auf diesen Linien ganz überwiegend vom Landkreis Darmstadt-Dieburg finanziert werden müssen, der sich in einer Phase der Haushaltskonsolidierung befindet.

5. Schließen der bisherigen Fahrplanlücke von einer Stunde bei Ankunft am Böllenfalltor Samstag und Sonntag zwischen 12:54 Uhr und 14:00 Uhr.

Für Samstag ist dies bereits in der Antwort zu Punkt 4. enthalten. Die Fahrplanlücke am Sonntag beruht auf der Fahrplansystematik, da diese für Ausflüge „lastrichtungsbezogen“ orientiert ist, d. h. morgens in Richtung Odenwald und nachmittags zurück. Die Kosten dafür wären relativ gering, die DADINA wird die Umsetzung prüfen.

6. Lückenfreier Stundentakt bis Neutsch auf der Buslinie NE bis 23:00 Uhr.

### **Anfrage zum DADINA-Haltestellennetz (3\_VI\_8)**

1. Wieviel Haltestellen befinden sich aktuell im direkten Zugriff der DADINA (Bitte Auflistung über Büro zusenden)?

Zurzeit befinden sich insgesamt 796 Haltestellen (als Haltestelle ist immer ein Haltestellensteig gemeint) im direkten Zugriff der DADINA, dabei handelt es sich um Bushaltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Für die Bus-Haltestellen in der Stadt Darmstadt ist die Stadt Darmstadt zuständig, für die Straßenbahnhaltestellen ist die HEAG mobilo zuständig.

2. Welche in 1. genannten Haltestellen sind aktuell nicht (für das jeweilig eingesetzte Verkehrsmittel) vollständig barrierefrei?

Von den in 1. genannten Haltestellen im direkten Zugriff der DADINA sind 452 nicht barrierefrei ausgebaut, davon sollen 309 Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Die restlichen Haltestellen sind zurzeit aus Gründen der baulichen Gegebenheiten oder geringerer Fahrgastnachfrage nicht für den Ausbau vorgesehen.

3. Welche Maßnahmen unternimmt die Dadina im laufenden / geplanten Haushalt für den Ausbau vollständig barrierefreier Haltestellen (alle im gesamten Dadina – Gebiet)?

In den Wirtschaftsplänen der DADINA sind nur Mittel für den Ausbau von Haltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg enthalten. Im Wirtschaftsplan 2022 sind für den Haltestellenausbau € 400.000 enthalten. Die verbleibenden Kosten nach der Landesförderung werden zu jeweils 50% von den beteiligten Kommunen und von der DADINA (Landkreis) getragen. Es können im Landkreis Darmstadt-Dieburg zurzeit ca. 30 Haltestellen pro Jahr barrierefrei ausgebaut werden.

4. Wie hoch wäre ein vorhandener Etat (in Euro) zum Ausbau von barrierefreien Haltestellen im gesamten Dadina Gebiet?

Für die noch auszubauenden Bushaltestellen in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg geht es um ein Bauvolumen von insgesamt ca. € 20,75 Mio., hier sind dann noch die Fördermittel des Landes Hessen in Höhe von ca. 80% gegenzurechnen. Für den Ausbau der Straßenbahnhaltestellen sind die Kosten nicht bekannt.

5. Wie weit ist die Planung und / oder Umsetzung des barrierefreien Zustiegs an der Haltestelle Böllenfalltor (sowohl Tram als auch Bus)?

*Antwort Stadt Darmstadt:*

*Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten ist ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle "Bölllenfalltor" kurzfristig nicht realisierbar. Langfristig soll die Haltestelle im Zuge einer möglichen Verlagerung des HEAG-Depots barrierefrei ausgebaut und als wichtiger Umsteigepunkt qualitativ erweitert werden. In der Zwischenzeit prüft die Stadt Darmstadt, einzelne Haltepunkte mit temporären Lösungen barrierefrei zu gestalten. Ein genauer Zeitpunkt zur Umsetzung der Maßnahme kann derzeit nicht genannt werden.*

### **Anfrage zum Infrastrukturausbau Odenwaldbahn und Pfungstadt (3\_VI\_7)**

Der RMV hat wie folgt Stellung genommen:

1. In welchen Jahren sollen die verlängerten Bahnsteige und Kreuzungsbahnhöfe in Betrieb gehen (Mühltal, Hetzbach), und auf welcher Seite wird der Zugang zum weiteren Bahnsteig entstehen?

Antwort RMV:

Für die Kreuzungsbahnhöfe liegen technische Lösungsvorschläge mit der Bearbeitungstiefe einer Machbarkeitsstudie vor. Für Mühltal ist demnach der Bau eines Außenbahnsteigs am neuen Streckengleis und eines Personenstegs mit Treppe und Aufzug als Bahnsteigzugang vorgesehen. Für Hetzbach ist ein Mittelbahnsteig mit stirnseitigem Zugang von Süden mit Zuwegung über einen Reisendenübergang über ein Streckengleis vorgesehen. Die abschließende Umsetzung kann von dieser Konzeption abweichen, wenn sich bei der weiteren Planung entsprechende Erfordernisse zeigen.

Ein konkretes Datum der Inbetriebnahme können wir noch nicht nennen. Hierbei sei auch angemerkt, dass der RMV weder Eigentümerin der Infrastruktur ist, noch die Maßnahme finanziert. Vielmehr setzt sich der RMV mit Idee, Forderungen und Planungen für den Ausbau der regionalen Schieneninfrastruktur aktiv ein.

2. Hält der DADINA-Vorstand weitere Infrastrukturmaßnahmen für erforderlich, die über die „Erbacher Erklärung“ aus 2020 hinausgehen, um die vom Bundesverfassungsgericht 2021 vorgegebenen konkretisierten Klimaziele auch lokal zu erfüllen?

Antwort DADINA:

Zurzeit sind keine weiteren Maßnahmen geplant, die über die Erbacher Erklärung hinausgehen.

3. Welche Zusatzzüge Odenwaldbahn und Pfungstadt wird es ab Juni 2022 geben, wenn die weiteren LINT54-Triebzüge geliefert werden?

Antwort RMV und DADINA:

Die zusätzlichen Zugfahrten sind bereits in den Fahrplänen enthalten und können dort abgerufen werden. Es handelt sich v. a. um einen durchgehenden Stundentakt über Darmstadt Ost nach Frankfurt. Die zusätzlichen Züge werden wegen Bauarbeiten der DB Netz AG im Raum Frankfurt nicht wie geplant im Sommer, sondern voraussichtlich am 5. September eingeführt.

4. Ist die Finanzierung der zusätzlichen Zugleistungen der Odenwaldbahn und Pfungstadtbahn von der Landesregierung abgesichert?

Antwort RMV:

Die Finanzierung der betreffenden zusätzlichen Zugleistungen erfolgt durch die RMV GmbH unter Verwendung von Regionalisierungsmitteln des Bundes und von Fahrgeldeinnahmen. Derzeit befindet sich der RMV in Gesprächen mit dem Land Hessen über die künftige Finanzierung. Mit Blick auf die derzeit erheblich niedrigeren Einnahmen durch den Fahrkartenverkauf steht die Sicherung der bestehenden Angebote und Planungen im Vordergrund.

#### **Antrag zur Odenwaldbahn (2\_VI\_4)**

1. Der DADINA-Vorstand wird beauftragt mit dem RMV und dem Land Hessen zu prüfen, unter welchen Bedingungen ein täglicher RB-Studentakt Frankfurt Hbf-Darmstadt Ost-Erbach umsetzbar wäre.
2. Der DADINA-Vorstand wird beauftragt mit dem RMV und dem Land Hessen zu prüfen, unter welchen Bedingungen ein täglicher RE-Studentakt Darmstadt Hbf-Darmstadt Ost-Erbach (auch am Wochenende und täglich bis 23:00 Uhr) umsetzbar wäre.
3. Der DADINA-Vorstand wird beauftragt mit dem RMV und dem Land Hessen zu prüfen, unter welchen Bedingungen eine mindestens zweiteilige Traktion für alle Darmstadt-Ost berührenden Zugfahrten umsetzbar wäre.
4. Die Kosten und Auswirkungen sind der Versammlung mitzuteilen.

Hinsichtlich der Überlegungen zu weiteren Angebotsausweitungen nimmt der RMV wie folgt Stellung:

Wir freuen uns über die sehr positive Entwicklung der Fahrgastnachfrage auf der Odenwaldbahn zwischen 2005 und Beginn der Corona-Pandemie. Obwohl die Fahrgastzahl pandemiebedingt nun bereits seit rund zwei Jahren erheblich unter dem vorherigen Niveau liegt, planen wir für Sommer auf Basis der Beschaffung von fünf neuen Fahrzeugen eine nochmalige Ausweitung des Angebots. Diese umfasst sowohl eine bedarfsgerechte punktuelle Erhöhung des Platzangebots als auch eine erhebliche – besonders am Wochenende – Ausdehnung der Anzahl der Direktfahrten pro Tag zwischen Frankfurt und dem Odenwald. Die genauen Verbesserungen stellen RMV/DADINA rechtzeitig vor Start der Fahrplanausweitungen vor.

Die mit der Erbacher Erklärung verbundene Planung des Zielkonzepts ist so gestaltet, dass sie maximalen Vorteil (längere Züge, Studentakt bis Eberbach) bei möglichst geringen kostenintensiven infrastrukturellen Maßnahmen bietet. Das Platzangebot der jeweiligen Züge geht auf Zählungen und Erfahrungswerte zurück. Generalisierende Vorgaben wie in Punkt 3 alle Fahrten, die in Darmstadt Ost halten, mindestens als Doppeltraktion anzubieten, widersprechen dem Grundsatz das Platzangebot bedarfsgerecht zu bemessen und die uns zur Verfügung stehenden Finanzmittel für die Leistungen mit dem höchsten Fahrgastnutzen einzusetzen.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1557-2022/DDN** vom 09.03.2022

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Verbandsversammlung	Ö	Zur Kenntnisnahme

Betreff: **TOP 3**  
**Bericht des Vorstandsvorsitzenden****1. DadiLiner**

Die Umsetzung des DadiLiner gemäß dem am 21.12.2021 in der Versammlung beschlossenen Konzept läuft. Die Ausschreibung der Betriebsleistung wurde veröffentlicht. Die Bestellung der Fahrzeuge bei Mercedes soll jetzt erfolgen, die Lieferzeit wird mindestens 6 Monate betragen. Auch der Kreistag hat zwischenzeitlich einen Beschluss zum DadiLiner gefasst.

**2. DADINA-Jubiläum 2022**

Am 1. Juli 2022 besteht die DADINA seit 25 Jahren. Aus diesem Anlass soll ein gemeinsames Abendessen am Freitag, den 3.6.2022 mit Gremienvertretern und Gästen stattfinden. Weiterhin ist ein Familienfest möglicherweise verbunden mit Fahrten auf einer historischen Straßenbahn geplant. Als dritter Baustein im Jubiläumsjahr soll eine Festbroschüre herausgegeben werden, die Fakten zur DADINA enthält und zur Nutzung des ÖPNV mit Touren durch den Landkreis Darmstadt-Dieburg und das Stadtgebiet Darmstadt anregt.

**3. Verlängerung Linie MO2**

Die im letzten Jahr beschlossene Verlängerung der Linie MO2 nach Reichenbach im Kreis Bergstraße soll zum 25.4.2022 umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang werden auch einige Fahrten der Linie MO4 von Neutsch nach Frankenhausen verlängert und Fahrplanlücken auf der Linie NHX geschlossen.

**4. Mitglieder Fahrgastbeirat**

Als Anlage ist die aktualisierte Mitgliederliste des Fahrgastbeirates beigefügt.

**5. Fahrplanänderungen zum 25.4.2022**

Auf den Linien BE1 und BE3 werden zum 25.4.2022 kleinere Fahrplanänderungen umgesetzt, sodass sich die morgendliche Wartezeit der Schüler aus Steigerts und Stettbach am Schuldorf Bergstraße verkürzt. Außerdem wurde für diese Schüler eine zeitnahe Heimfahrtmöglichkeit nach dem Schulschluss um 14.30 Uhr eingerichtet.

Des Weiteren gibt es zum 25.4.2022 wegen des neuen Straßenbahnverkehrskonzeptes verschiedene Fahrplananpassungen auf den Linien P, PE, PG, EB und BE2.

Weitere Änderungen u. a. bei den Buslinien am Böllenfalltor sind für Juni 2022 geplant.

**6. Genehmigung Wirtschaftsplan 2022**

Als Anlage ist die Genehmigung des Wirtschaftsplans 2022 durch das RP Darmstadt beigefügt.

**Anlage:**

- Neue Mitgliederliste des DADINA-Fahrgastbeirates
- Genehmigung Wirtschaftsplan 2022



**DADINA**  
Darmstadt-Dieburger  
Nahverkehrsorganisation

**Mitglieder des DADINA-Fahrgastbeirates Darmstadt-Dieburg  
2021-2026**

	<b>Vertreter für:</b>	<b>Name des Mitgliedes</b>	<b>Funktion</b>
1.	Frauen, Landkreis DA-DI	Iris Fichtner	Vertreterin
2.	Frauen, Stadt Darmstadt	N.N. keine Rückmeldung	Stellvertreterin
3.	Schüler, Landkreis DA-DI	N.N. keine Rückmeldung	Vertreter
4.	Schüler, Stadt Darmstadt	Matiss Urdze, Darmstadt	Stellvertreter
5.	Eltern, Landkreis DA-DI		Vertreter
6.	Eltern Stadt Darmstadt	Dr. Sigita Urdze, Darmstadt	Stellvertreterin
7.	Studenten (TU)	N.N. keine Rückmeldung	Vertreter
8.	Studenten (FH)	N.N. keine Rückmeldung	Stellvertreter
9.	Senioren Landkreis DA-DI	Heinrich Boller, Dieburg	Vertreter
10.	Senioren Stadt Darmstadt	N.N. keine Rückmeldung	Stellvertreter
11.	DGB	Uwe Schuchmann, Ober-Ramstadt	Vertreter
12.	DGB	Walter Busch-Hübenbecker, Pfungstadt	Stellvertreter
13.	Menschen mit Behinderung Landkreis DA-DI	Dr. Zeljko Crncic	Vertreter
14.	Menschen mit Behinderung Stadt Darmstadt	Frank Schäfer, Darmstadt	Stellvertreter
15.	Menschen mit Migrationshintergrund Landkreis DA-DI	N.N. kann bis zum Jahresende mit der Benennung dauern	Vertreter
16.	Menschen mit Migrationshintergrund Stadt Darmstadt	Selcuk Yazici, Darmstadt	Stellvertreter
17.	Verkehrsclub Deutschland	Thomas Kolb, Darmstadt	Vertreter
18.	Verkehrsclub Deutschland	Stephan Voeth	Stellvertreter
19.	Deutsche Verkehrswacht	Bernd Rohrmann, Darmstadt	Vertreter
20.	Deutsche Verkehrswacht	Jürgen Schaldach, Darmstadt	Stellvertreter
21.	Pro Bahn	John Grimmette, Darmstadt	Vertreter
22.	Pro Bahn	Markus Gottsleben, Darmstadt	Stellvertreter
23.	Fahrgastvertreterin	Hannelore Fuchs, Darmstadt	Vertreterin
24.	Fahrgastvertreterin	Wibke Schuck, Messel	Vertreterin
25.	Fahrgastvertreterin	Maria Lienert, Griesheim	Vertreterin
26.	Fahrgastvertreter	Hans-Jürgen Alof, Eppertshausen	Vertreter
27.	Fahrgastvertreter	Ralf Gunkel, Reinheim	Vertreter
28.	Fahrgastvertreter	Detlef Kummer, Darmstadt	Vertreter
29.	Fahrgastvertreter	Thomas Wende, Darmstadt	Vertreter
30.	Fahrgastvertreter	Arman Busch, Darmstadt	Vertreter
31.	DADINA-Verbandsversammlung	Tobias Träxler, Roßdorf	Vertreter
32.	DADINA-Verbandsversammlung	Elisabeth Decker, Darmstadt	Stellvertreterin





Regierungspräsidium Darmstadt . 64278 Darmstadt

Verbandsvorstand des  
Zweckverbandes „Darmstadt - Dieburger  
Nahverkehrsorganisation“ (DADINA)  
Europaplatz 1  
64293 Darmstadt

Unser Zeichen: **RPDA - Dez. I 16-03 u 02/12-2018/7**  
Dokument-Nr.: **2022/237232**  
Ihr Zeichen: - al - eh -  
Ihre Nachrichten vom: 8. und zuletzt vom 17. Februar 2022  
Ihr Ansprechpartner: Kerstin Herbert  
Zimmernummer: 2.41  
Telefon/ Fax: 06151 12 5614/ 06151 12 4610  
E-Mail: kerstin.herbert@rpda.hessen.de  
Datum: 18. Februar 2022

### Wirtschaftsplan für das Wirtschaftsjahr 2022 des Zweckverbandes „Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation“ (DADINA), Darmstadt

Die Verbandsversammlung hat den Wirtschaftsplan am 21. Dezember 2021 beschlossen. Die Vorlage erfolgte mit E-Mail vom 8. Februar 2022 sowie postalisch mit Bericht vom 8. Februar (eingegangen am 10. Februar 2022). Weitere Unterlagen gingen zuletzt am 17. Februar 2022 ein.

#### I. Genehmigung

Hiermit genehmige ich gemäß § 18 Abs. 2 des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit (KGG) i. V. m. dem § 1 Abs. 2 des Eigenbetriebsgesetzes (EigBGes)

1. den Gesamtbetrag der im Beschluss der Verbandsversammlung vom 21. Dezember 2021 über den Wirtschaftsplan des Zweckverbandes „Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA)“ für das Wirtschaftsjahr 2022 vorgesehenen Kredite in Höhe von

**282.600 €**

(i. W.: „Zweihundertzweiundachtzigtausendsechshundert Euro“),

gemäß § 103 Abs. 2 der Hessischen Gemeindeordnung (HGO);

2. den im vorgenannten Beschluss festgesetzten Höchstbetrag der Liquiditätskredite in Höhe von

**32.000.000 €**

(i. W.: „Zweiunddreißig Millionen Euro“)

gemäß § 105 Abs. 2 HGO.

Regierungspräsidium Darmstadt  
Luisenplatz 2, Kollegiengebäude  
64283 Darmstadt

Internet:  
[www.rp-darmstadt.hessen.de](http://www.rp-darmstadt.hessen.de)

Servicezeiten:

Mo. – Do. 8:00 bis 16:30 Uhr  
Freitag 8:00 bis 15:00 Uhr

Telefon: 06151 12 0 (Zentrale)  
Telefax: 06151 12 6347 (allgemein)

Fristenbriefkasten:

Luisenplatz 2  
64283 Darmstadt

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Haltestelle Luisenplatz



## **II. Feststellungen zum Wirtschaftsplan 2022**

Der Erfolgsplan des Wirtschaftsjahres 2022 schließt - unter Einbeziehung der Verbandsumlage - ausgeglichen ab. Ohne deren Berücksichtigung ergibt sich ein Jahresverlust in Höhe von ca. 23,4 Mio. €.

Der Vermögensplan hat ein Volumen von fast 0,7 Mio. €. Gegenüber dem Wirtschaftsplan des Jahres 2021 bedeutet dies eine Reduzierung um ca. 6,2 Mio. €. Die Investitionsausgaben belaufen sich auf rund 0,6 Mio. €. Investitionsschwerpunkt ist erneut die Anschaffung von Fahrzeugen zur Einrichtung des „Shuttle-on-demand“-Services. Zur Finanzierung sind Fördermittel sowie eine Kreditaufnahme in Höhe von jeweils etwa 0,3 Mio. € eingeplant.

Die Rückzahlung der vorgesehenen Kreditmittel soll in den Jahren 2023 bis 2025 erfolgen. Zur Finanzierung sind hauptsächlich kalkulatorische Einnahmen vorgesehen. Ich weise darauf hin, dass diese im Gegensatz zu den Tilgungszahlungen nicht zahlungswirksam sind. Eine Finanzierung ordentlicher Tilgungsleistungen über Liquiditätskredite ist nicht zulässig.

In den weiteren Planungsjahren sind keine größeren Investitionen mehr vorgesehen. Auch eine weitere Kreditaufnahme ist nicht geplant.

Der Höchstbetrag der Liquiditätskredite wurde gegenüber dem Nachtragswirtschaftsplan 2021 um 3,0 Mio. € auf nunmehr 32,0 Mio. € gesenkt. Der Bedarf berechnet sich im Wesentlichen aus der Vorfinanzierung der Einnahmenaufteilung des RMV. Eine Rückführung ist damit sichergestellt.

## **III. Hinweise:**

Die auf die Liquiditätskredite erhobenen Negativzinsen sind im Erfolgsplan unter Zinsaufwendungen als negativer Betrag dargestellt. Im Beschluss über die Festsetzung des Wirtschaftsplans werden sie jedoch den Erträgen zugerechnet. Grundsätzlich sind zwar beide Darstellungsvarianten vertretbar. Allerdings sollten die Angaben im Erfolgsplan mit denen der Beschlussfassung übereinstimmen. Hiesig wird eine ertragsseitige Darstellung favorisiert.

Für das Wirtschaftsjahr 2021 nennt der Wirtschaftsplan 2022 um 9,0 Tsd. € höhere Aufwendungen als der genehmigte Wirtschaftsplan 2021. Hierzu erläuterte der Zweckverband auf entsprechende Nachfrage, dass die Beschlussvorlage zum Wirtschaftsplan 2021 unzutreffend einen zu hohen Gesamtbetrag der Aufwendungen auswies. Um die Stimmigkeit wiederherzustellen, seien die Gesamtbeträge der Aufwendungen des Wirtschaftsjahres 2021 im Wirtschaftsplan 2022 angepasst worden. Ich weise darauf hin, dass in einem bereits beschlossenen Wirtschaftsplan keine nachträglichen Änderungen

vorgenommen werden dürfen. Im vorliegenden Fall hätte der offenkundige Rechenfehler im Beschlusstext korrigiert werden können. Auf Grund der Geringfügigkeit des Betrags ist hier nichts weiter zu veranlassen.

Um weitere Veranlassung gemäß § 18 Abs. 2 KGG und § 1 Abs. 2 EigBGes i. V. m. § 97 Abs. 4 HGO wird gebeten.

Diese Verfügung ist gemäß § 7 Abs. 2 KGG i. V. m. § 50 Abs. 3 HGO der Versammlung in geeigneter Form mitzuteilen.

#### **IV. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Darmstadt, Julius-Reiber-Straße 37, 64293 Darmstadt erhoben werden.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag



Horst Kreher



**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1558-2022/DDN** vom 09.03.2022

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Vorstand	N	Zur vorbereitenden Beschlussfassung
1.	Städte- und Gemeindebeirat	N	Zur vorbereitenden Beschlussfassung
1.	Vorstand	N	Zur vorbereitenden Beschlussfassung
1.	Verbandsversammlung	Ö	Zur abschließenden Beschlussfassung

Betreff: **TOP 4**  
**Neues Verkehrskonzept Bus zum 25.04.2022****Beschlussvorschlag:**

Der Angebotsoptimierung im Woogsviertel für die Linie L, in der Heimstättensiedlung für die Linie K sowie für die Frühfahrten der Linie H bei der Anpassung und Optimierung des Busliniennetzes zum 25.4.2022 wird – vorbehaltlich der Zustimmung der Stadt Darmstadt - zugestimmt. Die zusätzlichen Bestellkosten in Höhe von insgesamt € 287.000 (Stadt Darmstadt) für das Jahr 2022 sind im Wirtschaftsplan 2022 vorhanden, da zu erwarten ist, dass es einen Corona-Rettungsschirm für dieses Jahr geben wird. Die Mittel in Höhe von € 446.000/a ab dem Jahr 2023 werden in den Wirtschaftsplänen bereitgestellt.

**Begründung:**

Mit Inbetriebnahme der Lichtwiesenbahn ab Ostern 2022 wird das neue Verkehrskonzept Straßenbahn sukzessive umgesetzt werden, das einige neue Linien und Linienführungen, vor allem aber eine generelle Taktverdichtung vorsieht. Aufgrund der Neuerungen im Straßenbahnnetz bedarf es auch weiterer Veränderungen im Busnetz, die neben notwendigen Anpassungen darüber hinaus auch neue Verbindungen und Verbesserungen des Gesamtnetzes enthalten.

Mit Beschluss der Verbandsversammlung vom 21.12.2021 wurde der Anpassung und Optimierung des Busliniennetzes ab Ostern 2022 in der Stadt Darmstadt zugestimmt. Aufgrund eines Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Darmstadt sollte die Einführung des 10 Minuten-Taktes für die Linie L bereits ab der Fahrplanumstellung Ostern 2022 geprüft werden. Zur Anbindung des Woogsviertels an den Hauptbahnhof soll eine Synchronisierung der Fahrpläne von Linie 2 und Linie L angestrebt werden, mit dem Ziel am Roßdörfer Platz reibungslose Umsteigevorgänge zu gewährleisten.

Im Nachgang wurde die Optimierung und Anpassung des Busnetzes weiter vorangetrieben. Hierbei wurden zur Anbindung der Heimstättensiedlung durch die Buslinie K weitere Varianten entwickelt und auf ihre Vor- und Nachteile hin untersucht. Im Ergebnis wird die Linienführung gegenüber der bereits beschlossenen Vorlage variiert, um bei vergleichba-

rer Zielerreichung Kosten- und Fahrzeitpotenziale weiter ausschöpfen zu können. Außerdem soll noch eine Taktlücke bei der Linie H im Frühverkehr geschlossen werden.

#### Linie L (Woogsviertel):

Die Linie L folgt dem ursprünglich beschlossenen Linienweg. Die ursprünglich vorgesehene SEV-Verbindung zwischen „Heinheimer Straße“ und „Nordbad“ wird jedoch aufgrund notwendiger Wendezeiten und der Fahrplanstabilität nicht durch die Linie L bedient und entfällt. Unabhängig hiervon steht ein ausreichendes SEV-Angebot zwischen „Nordbad“ und „Luisenplatz“ zur Verfügung.

In der Tagesverkehrszeit (montags-freitags, jeweils ca. 6:00 bis 19:00 Uhr) wird anstelle eines 15-Minuten-Takts ein 10-Minuten-Takt mit Gelenkbussen vorgesehen. An der Haltestelle „Roßdörfer Platz“ wird der Fahrplan so gestaltet, dass ein reibungsloses Umsteigen zwischen der Buslinie L und der Straßenbahnlinie 2 gewährleistet werden kann.

Aufgrund der Taktverdichtung im Woogsviertel ergibt sich auf dem gesamten Linienweg in der Tagesverkehrszeit auch im Johannes- und Martinsviertel der Linie L eine Angebotsverbesserung.

Die Anpassungen sollen mit Inbetriebnahme der Lichtwiesenbahn und den zeitgleich beginnenden Anpassung und Optimierung des Buslinienetzes zu Ostern 2022 umgesetzt werden.

Mehrkosten gegenüber der bereits beschlossenen Vorlage:

Wirtschaftsplan 2022:	308.000 Euro
Wirtschaftsplan 2023ff:	470.000 Euro/a

#### Linie K (Heimstättensiedlung):

Die Zielvorgaben und Rahmenbedingungen der bereits beschlossenen Vorlage für den westlichen Linienast der Linie K („Hauptbahnhof“ bis „Anne-Frank –Straße“) gelten unverändert. Die Linienwegverlängerung der Linie K bis in die Heimstättensiedlung soll abweichend wie folgt verlaufen (siehe Anlage):

Mahatma-Gandhi-Straße -> Eschollbrücker Straße -> Anne-Frank-Straße -> Klausenburger Straße -> Pulverhäuserweg -> Heimstättenweg und weiter zur Mahatma-Gandhi-Straße über Eschollbrücker Straße.

Bereits mit dieser vorgesehenen Linienführung können die Ziele des gemeinsamen Nahverkehrsplans, nämlich die Erschließung der Konversionsfläche gemäß derzeitigem Ausbaustand und die Verbesserung des Angebots für die Heimstättensiedlung, im Wesentlichen umgesetzt werden. Durch die Abänderung des Linienwegs gegenüber der ursprünglich vorgesehenen Linienführung kann bei großem Einzugsgebiet in der Heimstättensiedlung auf die Neuordnung der Parksituation in der Straße Am Pelz verzichtet werden. Für die Anlieger gibt es keine Veränderung gegenüber der heutigen Situation. Darüber hinaus kann ein kostengünstigerer Betrieb aufgrund der kürzeren Fahrtstrecke der Linienbusse erreicht werden.

Mit der weiteren städtebaulichen Entwicklung der Konversion West wird die Linienführung der Buslinie K künftig weiter angepasst und optimiert werden. Vorteilhaft ist, dass eine Umsteigebeziehung zur Buslinie 40 aus Eschollbrücken in Richtung TZ Rhein-Main an der Haltestelle „Fünfkirchner Straße“ entsteht. Es ist weiterhin davon auszugehen, dass es zu einer Entlastung der z.Zt. sehr gut frequentierten, zum Teil überlasteten Linie H kommen wird.

Die Betriebszeiten bleiben unverändert:

- 07:00 Uhr bis 09:00 Uhr (morgendliche Spitze)
- 12:00 Uhr bis 14:00 Uhr (Mittagsspitze)
- 16:00 Uhr bis 19:00 Uhr (abendliche Spitze)

Außerhalb der genannten Betriebszeiten enden alle Kurse an der Haltestelle „Kleyerstraße“. Ein Wochenend- und Feiertagsbetrieb ist in diesem Linienabschnitt zunächst weiterhin nicht vorgesehen.

Einsparungen gegenüber der bereits beschlossenen Vorlage:

Haushaltsjahr 2022:	34.000 Euro
Haushaltsjahre 2023ff:	44.000 Euro/a

#### Frühfahrten Linie H:

In das Fahrplanprogramm der Linie H sollen Montag bis Freitag zwei zusätzliche Richtungsfahrten am frühen Morgen zur Schließung einer Taktlücke aufgenommen werden. Die zusätzlichen Fahrten um 4.29 Uhr ab Kesselhutweg und um 5.22 Uhr ab Anne-Frank-Straße ermöglichen einen sicheren und zeitigen Zubringer zum Taktknoten Darmstadt Hauptbahnhof sowie eine bessere Takteinpassung in die übrigen Fahrpläne des neuen Buskonzeptes und eine bessere betriebliche Durchführbarkeit.

Mehrkosten gegenüber der bereits beschlossenen Vorlage:

Wirtschaftsplan 2022:	13.000 Euro
Wirtschaftsplan 2023ff:	20.000 Euro/a

Durch die Leistungsmehrung im Busbetrieb ist in diesem Bereich mit steigenden Fahrgasteinnahmen zu rechnen. Aufgrund der andauernden Pandemie-Situation kann über die Höhe der Einnahmen derzeit noch keine Aussage getroffen werden.

Für die Angebotsoptimierung bei der Anpassung und Optimierung des Busliniennetzes ab Ostern 2022 in Woogsviertel, Heimstättensiedlung und bei der Linie H ergibt sich folgender Mehraufwand gegenüber der Vorlage 2021/0306:

Haushaltsjahr	Mehraufwand (brutto)
2022	287.000 Euro
2023 ff	446.000 Euro/a

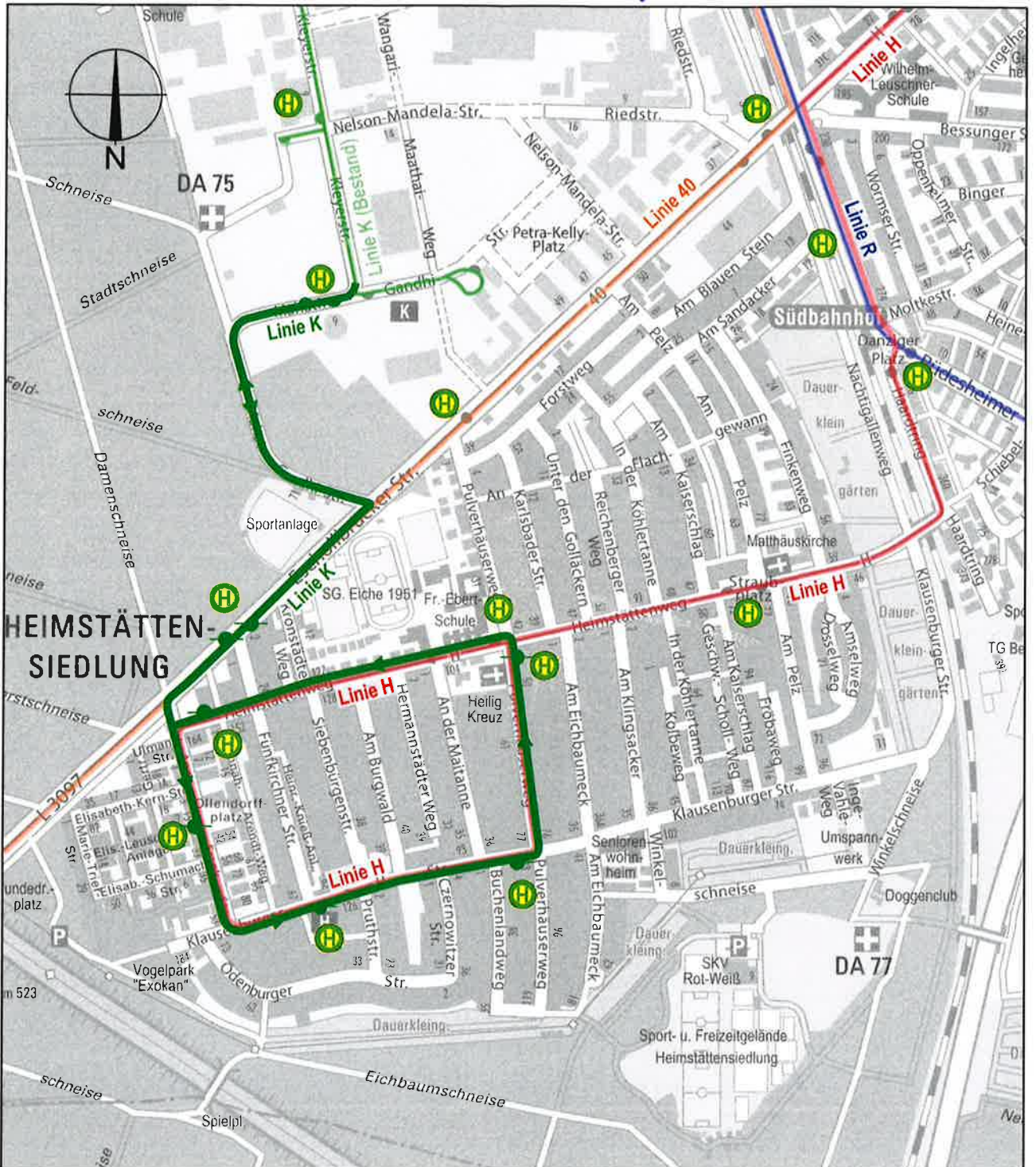
Der Einsatz von Elektrofahrzeugen im Bus-Linienbetrieb befindet sich noch in der Test- und Einführungsphase, es liegen noch keine belastbaren Kostenansätze vor. Eventuelle Mehr- oder Minderkosten aus Beschaffung und Betrieb sind in der Kostenaufstellung daher nicht berücksichtigt.


#### Anlage:

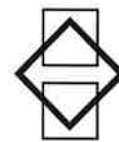
- Führung Buslinie K Heimstättensiedlung



I:\66.1.2 OEPNV4 - Öffentlicher Verkehr\47 B Buskonzept Neu ab 2021\WV\Linie-K\_Heimstaette\20220207\_Anlage\_MV-Anbindung-Heimstaette\_v0.1.cdr



Wissenschaftsstadt Darmstadt Der Magistrat Mobilitätsamt			
<h2>Anbindung der Heimstätten-Siedlung</h2>		Geprüft :	Schäfer
		Bearbeitung:	Schäfer
		Maßstab :	ohne
		Datum :	07.02.2021
		<b>III-66.1.2</b>	



Vorlage-Nr.: **1559-2022/DDN** vom 09.03.2022

Verfasser:

Az./Antrag: **4\_VI\_9**

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Vorstand	N	Zur Kenntnisnahme
1.	Städte- und Gemeindebeirat	N	Zur Kenntnisnahme
1.	Vorstand	N	Zur Kenntnisnahme
1.	Verbandsversammlung	Ö	Zur abschließenden Beschlussfassung

**TOP 5**

Betreff: **Antrag der Fraktion KL-WGD zur Softwareausschreibung für öffentliche Verbindungssuche für die Verbesserung des ÖPNV**

**Beschlussvorschlag:**

Die DADINA-Verbandsversammlung möge beschließen:

1. Die Dadina schreibt ein Softwareprojekt zur Entwicklung einer offline Verbindungssuche aus. Diese arbeitet auf einem Datensatz, der alle Haltestellen im Landkreis, sowie einige, wichtige Ziele außerhalb (wie Frankfurt Hbf) umfasst, sowie alle Bus- und Bahnlinien, die für Verbindungen zwischen diesen Haltestellen relevant sind auszuschreiben. Eine Verbindungssuche zwischen den Haltestellen soll nach Möglichkeit die gleichen Ergebnisse liefern, wie die RMV-Website.
2. Die Software erfüllt folgende Kriterien: Open Source - auch Verwendung eines quelloffenen, kostenlosen Compilers; Lauffähig auf Linux und ggf. Windows oder Mac.
3. Eingangsdaten für Haltestellen oder Fahrplantabellen liegen in einem maschinenlesbaren, aber nicht binären Dateiformat in gegebenen Verzeichnissen vor.
4. Kosten: Wie aus unserer Anfrage vom 05.10.2021 hervor geht, können Fahrplandaten aus der von der Dadina verwendeten Planungssoftware DIVA nach Excel exportiert und so leicht in ein maschinenlesbares ASCII-Format übertragen werden. Für Haltestellen bietet der RMV eine sogenannte HAPI-Schnittstelle als XML-basiertes REST-Interface an: <https://www.rmv.de/hapi/>. Ebenso verfügt der RMV bereits über einen Algorithmus um Verbindungssuchen durchführen zu können.
5. Die Entwicklung dieser Software wird also primär eine Zusammenführung bereits existierender Programme und Daten sein und sollte keine erheblichen, interdisziplinären Fachkenntnisse erfordern. Falls die eingehenden Gebote dennoch teurer ausfallen sollten, als die regulären Ausgaben der Dadina, möge der Vorstand diese Kosten offenlegen und das Projekt vertagen, bis der Kreistag eine gesonderte Finanzierung beschlossen hat

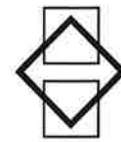


**Begründung:**

Wenn eine echte Verkehrswende im Landkreis bis 2030 gelingen soll, denn müssen wir die Anzahl der jährlich geplanten neuen Linien und Taktverdichtungen im ÖPNV um mehr als das 10-fache steigern, um so die Personenkilometer zu verdoppeln. Bei der Klimaliste planen wir - anders als die Verkehrsminister - mit einer Verdopplung erst bis 2040. Aber auch dafür wird das Tempo des Ausbaus erheblich steigen müssen. Dafür werden auch schwierige Entscheidungen getroffen werden müssen, etwa wo welche Linie entlang führen soll. Um diese Entscheidungen immer besser treffen zu können, sehen wir eine Umstrukturierung der Planungen in 5 Stufen:

- 1.) Automatisierte Berechnung der durchschnittlichen Reisezeiten zwischen verschiedenen Orten für aktuelle und zukünftige Fahrpläne - dies soll einen Vergleich ermöglichen, welcher Fahrplan für Reisende zu unterschiedlichen Zielen besser geeignet ist und Entscheidungen objektivieren.
- 2.) Messung und Modellierung der Bewegungsdaten der Reisenden, nicht nur im ÖPNV sondern für alle Verkehrsarten - ein so strukturiertes Modell sollte in der Lage sein, die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf einer neuen Linie vorherzusagen.
- 3.) Erfassung und Beachtung der Verspätungsdaten - die Reisezeiten werden nicht mehr nur anhand der Fahrpläne berechnet, sondern Verspätungen und die Möglichkeit, Anschlüsse zu verpassen fließen in den Erwartungswert der mittleren Reisezeit mit ein. Das wird auch die Frage beantworten, wann zwei Verbindungen mit Umstieg besser wären, als eine Direktverbindung.
- 4.) Quantifizierung der Planungsziele durch die Politik - sollen neue Linien so gelegt werden, dass eine Maximierung der Fahrgastzahlen erreicht wird, oder soll die Fahrleistung möglichst gerecht verteilt werden damit auch kleine Orte ein gutes Angebot bekommen, auch wenn dort weniger Menschen zusteigen?
- 5.) Computergestützte Optimierung der Fahrpläne - nach Modellierung wesentlicher Rahmenbedingungen (z.B. wie viele Fahrten pro Stunde auf eine Linie passen) können Linienführungen und Fahrzeiten automatisch optimiert werden. Das beinhaltet auch die Reihenfolge, in der Änderungen am Liniennetz vorgenommen werden sollten.

Mit diesem Softwareprojekt möge der Grundstein zur Erreichung der ersten Stufe gelegt werden.



Vorlage-Nr.: **1560-2022/DDN** vom 09.03.2022

Verfasser:

Az./Antrag: **4\_VI\_10**

Beschlusslauf:

<i>Nr.</i>	<i>Gremium</i>	<i>Status</i>	<i>Zuständigkeit</i>
1.	Vorstand	N	Zur Kenntnisnahme
1.	Städte- und Gemeindebeirat	N	Zur Kenntnisnahme
1.	Vorstand	N	Zur Kenntnisnahme
1.	Verbandsversammlung	Ö	Zur abschließenden Beschlussfassung

**TOP 6**

Betreff: **Antrag der Fraktion KL-WGD zum Klimaticket für das gesamte DADINA-Gebiet**

**Beschlussvorschlag:**

Die DADINA-Verbandsversammlung möge beschließen:

1. Der Dadina-Vorstand wird beauftragt, die Finanzierungsmöglichkeiten für ein Klimaticket nach Darmstädter Vorbild für das gesamte Dadina-Gebiet zu ermitteln.
2. Zusätzlich ist zu prüfen, dass durch eine freiwillige dauerhafte Abmeldung des eigenen PKWs für Darmstädter:innen das Klimaticket erworben werden kann, mitfinanziert aus dem Wirtschaftsplan der HEAG.
3. Die vorgenannten Punkte sollen bis zur Jahresmitte 2022, spätestens jedoch zu den Haushaltsplanungen 2023 geprüft werden.

**Begründung:**

Das Darmstädter Klimaticket ermöglicht Neubürger:innen für drei Monate die kostenlose Nutzung des ÖPNV im RMV-Tarifgebiet 4000, das neben Darmstadt auch nahezu alle direkten Nachbarkommunen umfasst. Insofern sollten die Hinzugezogenen im Landkreis den Darmstädter Hinzugezogenen gleichgestellt werden.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1561-2022/DDN** vom 09.03.2022

Verfasser:

Az./Antrag: **4\_VI\_11**

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Vorstand	N	Zur Kenntnisnahme
1.	Städte- und Gemeindebeirat	N	Zur Kenntnisnahme
1.	Vorstand	N	Zur Kenntnisnahme
1.	Verbandsversammlung	Ö	Zur abschließenden Beschlussfassung

**TOP 7**Betreff: **Antrag der Fraktion KL-WGD zum Elektrischen Betrieb der  
Pfungstadtbahn****Beschlussvorschlag:**

Die DADINA-Verbandsversammlung möge beschließen:

1. Der Dadina-Vorstand wird beauftragt, die Elektrifizierung der Bahnstrecke Pfungstadt – Darmstadt-Eberstadt untersuchen zu lassen, vorzugsweise auch mit dem RMV gemeinsam. Haushaltsmittel sind spätestens für 2023 zu berücksichtigen.
2. Vor der Abfassung des Untersuchungsauftrags ist der Dadina-Fahrgastbeirat und der RMV-Fahrgastbeirat zu beteiligen.
3. Mindestens ist zu untersuchen im elektrischen Betrieb: a. Täglicher Halbstundentakt mit Regionalbahnen zwischen Pfungstadt und Darmstadt Hbf / besser Darmstadt Nord. b. Täglicher Halbstundentakt mit Regionalbahnen zwischen Pfungstadt und Darmstadt Hbf / besser Darmstadt Nord, jedoch Fahrzeuge mit Akkubetrieb und stündliche Verlängerung ab Darmstadt Hbf als Regionalexpress auf der Odenwaldbahn bis Erbach. c. Verlängerung von Frankfurter S-Bahn-Zügen bis nach Pfungstadt, hierbei Varianten mit und ohne Aufenthalt in Darmstadt Hbf sowie mit und ohne Stärkung/Schwächung Darmstadt Hbf.
4. Über die Punkte 1, 2, 3 ist getrennt abzustimmen.

**Begründung:**

Auch wenn der Eisenbahnverkehr im Dieselbetrieb einen deutlichen Umweltvorteil gegenüber dem Autoverkehr hat, sollte dieser durch elektrischen Betrieb ausgebaut werden. Bisherige Erfahrungen zeigen, dass im rein elektrischen Betrieb die Betriebskosten pro Zugkilometer unter dem von Dieselfahrzeugen liegen, sofern ein täglicher Halbstundentakt unterstellt wird.

Viele Fahrgäste aus Pfungstadt haben als Ziel Darmstadt Nord, sei es das Industriegebiet Nord, die Firma Merck oder Umsteigemöglichkeiten zur Odenwaldbahn. Noch besser wäre eine stündliche Durchbindung auf der RE-Linie 80 bis Erbach, um so eine Nordostumfahrung Darmstadts auf der Schiene zu realisieren.

Ebenfalls interessant könnte eine Verlängerung der S-Bahn-Züge bis Pfungstadt sein, auch wenn die Reisezeit Pfungstadt – Frankfurt Hbf. mit Umstieg in Darmstadt Hbf. auf Regionalbahn oder Regionalexpress meist zeitlich interessanter ist. Zumindest sollte die Untersuchung weit gefasst sein.

Da der Fahrgastbeirat gemäß dessen Geschäftsordnung frühzeitig zu beteiligen ist, soll dies bereits vor der Untersuchung erfolgen.



Vorlage-Nr.: **1562-2022/DDN** vom 09.03.2022

Verfasser:

Az./Antrag: **4\_VI\_12**

Beschlusslauf:

<i>Nr.</i>	<i>Gremium</i>	<i>Status</i>	<i>Zuständigkeit</i>
1.	Vorstand	N	Zur Kenntnisnahme
1.	Städte- und Gemeindebeirat	N	Zur Kenntnisnahme
1.	Vorstand	N	Zur Kenntnisnahme
1.	Verbandsversammlung	Ö	Zur abschließenden Beschlussfassung

**TOP 8**

Betreff: **Antrag der Fraktion KL-WGD zur Anhörung zum Schienensystem im Korridor Darmstadt-Groß Zimmern**

**Beschlussvorschlag:**

Die Dadina-Verbandsversammlung möge beschließen:

1. Der Dadina-Vorstand wird beauftragt, eine öffentliche Anhörung zu verschiedenen Schienenverkehrssystemen inkl. normalspuriger Regionalstadtbahn ("Stadt-Land-Bahn") und Regionalbahn durchzuführen und hierbei mindestens Vertreter folgender Unternehmen/Organisationen einzuladen:
  - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
  - Albtal-Verkehrs-Gesellschaft
  - Stadtwerke Heilbronn
  - Stadt Bad Wildbad
  - Nordhessischer Verkehrsverbund
  - Regionaltangente West Planungsgesellschaft
  - RMV
  - Dadina-Fahrgastbeirat
  - RMV-Fahrgastbeirat
  - Regionales Schienenbündnis
  - Verkehrsclub Deutschland
  - Pro Bahn Hessen

Bei der Anhörung sind auch die potentiellen Nutzungsmöglichkeiten für den Schienengüterverkehr zu betrachten, z. B. für Autoneum Gundershausen oder andere neue Gleisanschlüsse einzusetzen. Der Antrag bezweckt, die (technischen) Möglichkeiten schienengebundenen ÖPNVs zu eruieren.

2. Der Dadina-Vorstand wird beauftragt, mindestens gemeinsam mit und in den Kommunen Roßdorf und Groß-Zimmern Bürgerversammlungen – idealerweise i.S.d. § 8a HGO – auf den Weg zu bringen. Die unter 1. ermittelten Möglichkeiten von Bahnverbindungen werden dort der Bevölkerung vorgestellt. Im Ergebnis soll dadurch eine Meinungsbildung auch unter Einbeziehung der Menschen vor Ort erreicht werden, um die erforderliche Akzeptanz zu erzielen.

### **Begründung:**

Der Antrag verfolgt das Ziel, nach gewissenhafter Prüfung zum einen die technischen Möglichkeiten für Bahnverkehre in den Ostkreis erst einmal intensiv zu ermitteln. Zum anderen sollen diese gründlich erarbeiteten Möglichkeiten anschließend der potentiellen Nutzerschaft vorgetragen werden. Ziel ist es, durch die Prüfung und anschließende Abwägung aller Möglichkeiten die beste Lösung zu ermitteln. Dabei sind naturgemäß auch die Menschen einzubeziehen, welche die erarbeiteten möglichen Verkehrsträger final nutzen würden. Die (vorangehende) Ermittlung der sich anbietenden Lösungen entspricht wissenschaftlicher Arbeitsweise, die anschließende Darlegung und Abwägung auch durch die Menschen vor Ort unserem Selbstverständnis einer demokratisch verfassten Gemeinschaft.

Die Straßenbahn hat im Darmstädter Umland keine dominante Funktion, dieser Verkehrsträger spielt seine Stärken insbesondere im städtischen Kurzstreckenbetrieb aus. Für einen dem Verkehrsträger Straßenbahn angemessenen Einsatz sind die Entfernungen im Landkreis aber regelmäßig schlicht zu weit. Daher sind auch lediglich drei Kreiskommunen an das Straßennetz angeschlossen, eine (Alsbach-Hähnlein) hat darüber hinaus einen Eisenbahnanschluss. Hingegen sind mit Weiterstadt, Erzhausen, Messel, Mühlthal, Ober-Ramstadt und Pfungstadt bereits fünf sogar mit ihrer Gemarkung an Darmstadt grenzende Kreiskommunen mit der normalspurigen Eisenbahn angeschlossen. Mehrheitlich haben 15 der 23 Kreiskommunen Eisenbahn-Personenverkehr. Im Normalspur-Bahnnetz des Ostkreises wäre eine meterspurige Straßenbahn ein Fremdkörper.

Zudem sind die Betriebskosten einer Straßenbahn gemäß Hess. ÖPNV-Gesetz vollständig von Kreisen und kreisfreien Städten zu tragen, während für Eisenbahnen bzw. nach Betriebsordnung für Eisenbahnen das Land mindestens 50 Prozent der Betriebskosten trägt.

Das einzige bisher vorliegende Dadina-Gutachten zur Straßenbahn aus 2014 sieht die Brechung aller Ostkreis-Buslinien auf die Straßenbahn vor. Damit würden folgende Kommunen bzw. Ortsteile ihre umsteigefreien, direkten Buslinien via Ostbahnhof nach Darmstadt-Innenstadt verlieren und die Reisezeit würde sich durch zwangsweisen Bus-Tram-Umstieg verlängern: • Groß-Umstadt (inkl. Heubach, Wiebelsbach) • Dieburg • Reinheim (inkl. Ueberau, Spachbrücken, Georgenhausen, Zeilhard) • Groß-Bieberau • Fischbachtal • Ober-Ramstadt (inkl. Rohrbach, Wembach, Hahn) • Eppertshausen • Münster • Ober-Roden (Rödermark) • Roßdorf (inkl. Gundernhausen) - Gemeindegebiet durch Straßenbahn nicht vollständig erschlossen • Groß-Zimmern (inkl. Klein-Zimmern) Siehe Grafik von ZIV und Dadina vom 17.03.2014.; Seite 3 „Im Korridor werden alle Busse aus dem Landkreis auf die Straßenbahn gebrochen“: (Quelle: <https://tinyurl.com/yb8nt5kx>)

Sollten neue Gutachten die Beibehaltung einzelner Buslinien vorsehen, hätte dies weitere negative Folgen für die Förderfähigkeit, die schon bei Brechung aller via Ostbahnhof Darmstadt führenden Linien nur den Faktor 0,52 erreichte. Sofern evtl. geänderte Förderkriterien den volkswirtschaftlichen Nutzen erhöhen sollten, profitieren hiervon indes auch alle anderen bisher nicht förderfähigen Projekte. Und zwar auch solche, die aktuell mehr als 0,52

erreichen. Eine tatsächliche Förderung der Tram ist bei evtl. Änderung der Kriterien also nicht gesichert, da die Fördersumme pro Jahr insgesamt begrenzt ist und der Bund immer nur eine Projektauswahl treffen kann.

Die meterspurige Straßenbahn würde selbst nach älteren Ermittlungen bereits 125 Mio. Euro kosten. Sie würde zwar im Vergleich zu den heutigen Buslinien 2.600 neue tägliche Fahrgäste bringen können (Vergleich Bilder 27 und 29 der ausführlichen Tramstudie; derzeit auf den Internetseiten der Dadina nicht abrufbar). Im Vergleich zu den Investitionskosten drängen sich aber bereits offenkundig erheblich preiswertere und schneller umsetzbare Möglichkeiten auf, um den ÖPNV für den Ostkreis ganz deutlich zu verbessern. Dazu zählt u. a. ein lückenfreier Halbstundentakt auf der RB 75 zwischen Aschaffenburg und Darmstadt, der auch im Ostkreis DA-DI (in Babenhausen, Münster-Altheim, Dieburg) für mehr Menschen eine große Bedeutung hat als die vorgenannte Straßenbahnstrecke. Schließlich könnte auch auf relativ einfache Art mittels eines lückenfreien RE-80-Stundentaktes Darmstadt Hbf - Ober-Ramstadt - Reinheim - Wiebelsbach - Erbach weiteres Fahrgastpotential erschlossen werden. All dies wäre auch bei der Prüfung der Förderfähigkeit zu berücksichtigen.

Die Straßenbahn kann in der Spitzenstunde maximal im 7,5-Min.-Takt fahren und mit 8-9 Fahrten pro Stunde maximal 2.340 Personen befördern (eine weitere Verdichtung ist auf dem Darmstädter Luisenplatz kaum möglich). Die "CDU-Kombi-Lösung" aus 2014 befördert auf der Normalspurschiene bereits 2.400 Personen pro Stunde zwischen 7 und 8 Uhr (Seite 17

[http://www.bunddarmstadt.de/d.pages/ufb/ufb2\\_2014\\_cdukombi\\_ostkreisbahn.pdf](http://www.bunddarmstadt.de/d.pages/ufb/ufb2_2014_cdukombi_ostkreisbahn.pdf) ) und würde zusammen mit der Stadt-Land-Bahn-Linie Groß-Bieberau - Reinheim - Ober-Ramstadt - Mühlital - Darmstadt Friedensplatz (siehe der Dadina bekanntes Konzept „123 km Zukunft“ aus 2018) sogar 2.800 Personen pro Stunde erreichen:

Mit maximal 2.340 Personen pro Stunde wäre eine meterspurige, zweigleisige Straßenbahnstrecke dagegen ab dem ersten Betriebstag bereits an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Dagegen ist das normalspurige Stadt-Land-Bahn/Regionalbahn-System auf Gersprenztalbahn, Odenwaldbahn und eingleisiger Zimmerner Strecke über die genannten 2.800 Personen hinaus durch zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe, Doppelspurabschnitte bzw. vollständig zweigleisigen Ausbau modular noch ganz erheblich erweiterbar. Es könnten weitaus mehr Ziele umsteigefrei erreichen werden, die insbesondere für Pendler interessant sind. Dies sind vor allem Darmstadt Nord und Frankfurt.

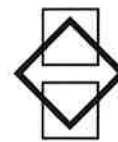
Zudem weist das im Juni 2018 erstellte Konzept "123 km Zukunft für Gersprenztalbahn und Odenwaldbahn" ( <http://www.schienenbuenndnis.de/123-km-zukunft-180630.pdf> ) des Regionalen Schienenbündnisses nach, dass die Führung einer stündlichen Stadt-Land-Bahn-Linie auf der Odenwaldbahn gut möglich ist, ohne den heutigen bzw. absehbaren zukünftigen Fahrplan zu beeinträchtigen. Im Gegenteil: Eine Stadt-Land-Bahn-Linie auf der Gersprenztalbahn und Odenwaldbahn schließt Groß-Bieberau, Reinheim, Ober-Ramstadt und Mühlital per Schiene neu an den Friedensplatz (und häufiger an die TULichtwiese) an und erhöht zusammen mit einer Stadt-Land-Bahn-Linie nach Groß-Zimmern die Förderchancen für mehr Schienenverkehr in den Ostkreis und auch auf der Odenwaldbahn erheblich.

Beim Verkehrsgipfel 2019 waren die Inhalte der "VDV-Reaktivierungs-Agenda" vom 23.05.2019 und über das Konzept "123 km Zukunft für Gersprenztalbahn und Odenwaldbahn" noch nicht Gegenstand der Überlegungen. Um vermutete Informationsdefizite auszuräumen, ist eine Anhörung der richtige Weg, bevor viele Millionen Euro in aus aktueller Sicht vermutlich nicht förderfähige Planungen investiert werden. All die vorgenannten Aspekte

sollten fachkundig aufgearbeitet werden und auch bei der öffentlichen Anhörung zur Diskussion gestellt werden.

Nach allem ist es wie beantragt geboten, vor einer Planung und naturgemäß weit vor Baubeginn zunächst einmal intensiv zu ermitteln, welche Möglichkeiten für eine Planung sich überhaupt anbieten. Diese Möglichkeiten sollten der Bevölkerung gegenüber auch dargelegt werden, allein schon, um die gebotene zukünftige Akzeptanz der letztlich gewählten Lösung zu erzielen.





Vorlage-Nr.: **1563-2022/DDN** vom 09.03.2022

Verfasser:

Az./Antrag: **4\_VI\_13**

Beschlusslauf:

<i>Nr.</i>	<i>Gremium</i>	<i>Status</i>	<i>Zuständigkeit</i>
1.	Vorstand	N	Zur Kenntnisnahme
1.	Städte- und Gemeindebeirat	N	Zur Kenntnisnahme
1.	Vorstand	N	Zur Kenntnisnahme
1.	Verbandsversammlung	Ö	Zur abschließenden Beschlussfassung

**TOP 9**

Betreff: **Antrag der Fraktion KL-WGD zur Kaufmöglichkeit des Schüler:innentickets für das DADINA-Gebiet**

**Beschlussvorschlag:**

Die DADINA-Verbandsversammlung möge beschließen:

Der Dadina-Vorstand wird beauftragt, sich beim Rhein-Main-Verkehrsverbund für die Kaufmöglichkeit des Schüler:innentickets für alle Personen zwischen 18 und 21 Jahren, sowie Auszubildende einzusetzen, auch wenn diese nicht in Schule sind.

**Begründung:**

Mit 18 Jahren werden viele Menschen zu Autofahrer:innen, weil die Fahrerlaubnis erworben wurde. Daher sollte in gleichem Maße das Schüler:innenticket für Personen zwischen 18 und 21 Jahren erwerbbar sein. Darüber hinaus sollen Auszubildende nicht benachteiligt werden. Falk Neumann Stefanie Heß Fraktionsvorsitzender Stell. Fraktionsvorsitzende

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1564-2022/DDN** vom 09.03.2022

Verfasser:

Az./Antrag: **4\_VI\_13**

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Vorstand	N	Zur Kenntnisnahme
1.	Städte- und Gemeindebeirat	N	Zur Kenntnisnahme
1.	Vorstand	N	Zur Kenntnisnahme
1.	Verbandsversammlung	O	Zur Kenntnisnahme

Betreff: **TOP 10**  
**Anfrage der Fraktion Die Linke zur Werbung an Bussen in Tarnfleck****Anfrage:**

In Darmstadt waren zuletzt Busse mit großflächiger Werbung in Tarnfleck zu sehen. Diese ist derart gestaltet, dass die gesamte sonst lackierte Fläche mittels stilisiertem Tarnfleck versehen wurde. Der öffentliche Raum sollte Menschen jedoch ein Gefühl der Sicherheit geben. Insbesondere geflüchtete Menschen mit Kriegs- und Gewalterfahrungen werden hier möglicherweise ohne Not mit ihren Traumata konfrontiert. Für Kinder und Jugendliche wird der Beruf des oder der Soldat\*in banalisiert oder gar als Abenteuer dargestellt. Dieses Zur-Schau-Stellen von Militär trägt zur Normalisierung kriegerischer Auseinandersetzungen bei. Motiviert von dieser Kritik an der Präsenz der Bundeswehr im öffentlichen Raum werden folgende Fragen gestellt:

**Fragen:**

1. Wurden Busse von durch die DaDiNa beauftragten Verkehrsunternehmen mit stilisiertem Tarnfleck beklebt? Wenn ja, wieviel Busse wurden insgesamt derart beklebt? Für welchen Zeitraum ist diese Beklebung gebucht?
2. Welche Regelungen bzgl. der Verwendung von Werbung liegen den Vertragswerken der DaDiNa zugrunde?
3. Gibt es hier Einschränkungen bzgl. der Wahl von Motiven, insbesondere mit Blick auf Darstellung von Gewalt sowie Sexismus, Rassismus oder anderer Formen der Diskriminierung?
4. Von wem werden die Vorgaben bzgl. der Beklebung des Busses zum Zwecke der Werbung erarbeitet und beschlossen?
5. Wer entscheidet über die Annahme von Werbung, insbesondere solcher mit potenziell problematischen Botschaften?

**Die Anfrage beantwortet der Vorstand wie folgt:**

Zu 1.: Es wird zurzeit ein Bus der Fa. Fischle mit der genannten Beklebung eingesetzt, es könnten aber auch noch ein oder zwei Busse dazu kommen. Die Beklebung ist erstmal bis zum 1.12.2022 gebucht.

Zu 2. und 3.: Werbeanbringungen am oder im Fahrzeug sind nur zulässig, wenn sie den Grundsätzen und Verhaltensregeln des Deutschen Werberates entsprechen. Sie dürfen den Zielen des ÖPNV nicht grob zuwiderlaufen. Es dürfen maximal 20% der Fensterflächen eines Fahrzeugs (exklusive Frontscheibe) beklebt werden.

Zu 4.: Diese Vorgaben stehen im gemeinsamen Nahverkehrsplan 2019 – 2024 und sind damit von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Darmstadt sowie vom Kreistag des Landkreises Darmstadt-Dieburg beschlossen worden.

Zu 5.: Üblicherweise entscheidet das Verkehrsunternehmen im Rahmen der o. g. Regelungen, die auch Teil der Verkehrsverträge mit den Unternehmen sind. Im Zweifelsfall entscheidet die Geschäftsstelle, ggf. in Rücksprache mit den Vorstandsvorsitzenden. In diesem Fall war kein Eingreifen erforderlich, da es sich um zulässige Werbung für eine staatliche Institution handelt.