



## Tagesordnung

Gremium:            Verbandsversammlung  
Sitzungstag:        27.06.2012  
Sitzungsnummer::  VV/6./IV.

<b>TOP</b>	<b>Betreff</b>		
<b>Öffentlicher Teil der Sitzung</b>			
1.	Mitteilungen des Verbandsversammlungsvorsitzenden	0421-2012/DDN	
2.	Anträge und Anfragen	0425-2012/DDN	
3.	Bericht des Vorstandsvorsitzenden	0422-2012/DDN	
4.	Planung Straßenbahn	0407-2012/DDN	
5.	Linienbündel Reinheim	0408-2012/DDN	
6.	Verlängerung Linienbündel Ried	0412-2012/DDN	
7.	ÖPNV-Anbindung TU-Lichtwiese	0413-2012/DDN	
8.	Fahrplanänderungen HEAG mobiBus	0414-2012/DDN	
9.	Überprüfung des Grundtaketes - Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen	0396-2012/DDN	
10.	Systemoffene, ergebnisoffene und gleichberechtigte Untersuchung der normalspurigen Stadt-Land-Bahn für den Korridor Groß-Zimmern - Roßdorf - Darmstadt - Antrag der CDU-Fraktion	0423-2012/DDN	
11.	Nutzung der geplanten P+R-Anlage am Darmstädter Nordbahnhof - Anfrage der CDU-Fraktion	0424-2012/DDN	



**DADINA**

Darmstadt-Dieburger  
Nahverkehrsorganisation

Vorlage-Nr.: **0421-2012/DDN vom 31.05.2012**

Verfasser: **DADINA**

Az./Antrag:

Beschluslauf:

<i>Nr.</i>	<i>Gremium</i>	<i>Status</i>	<i>Zuständigkeit</i>
1.	Verbandsversammlung	Ö	Zur Kenntnisnahme

Betreff:

**TOP 1  
Mitteilungen des Verbandsversammlungsvorsitzenden**

---

**Verbandsversammlungsvorsitzender Alexander Ludwig berichtet mündlich.**



Vorlage-Nr.: **0425-2012/DDN** vom 04.06.2012

Verfasser: **DADINA**

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff:

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

**1. Stellungnahme zum Antrag der CDU-Fraktion vom 21.01.2012 zur „Prüfung ÖPNV-Spur Erbacher Straße – Ostbahnhof Nordseite“ (VV/5./IV./3)**

Es ist richtig, dass sich in der morgendlichen Hauptverkehrszeit auf der B 26 regelmäßig Staus zwischen der Heinrichstraße und dem Ostbahnhof bilden, von denen auch die zahlreichen Busse betroffen sind. Eine Busspur besteht erst wieder ab der Einmündung Fiedlerweg. Problematisch an der vorgeschlagenen Lösung ist insbesondere, dass die Busse dann alle den Bahnübergang an der Erbacher Straße queren müssten, um in die Innenstadt Darmstadts zu gelangen. Dies ist zwar für einzelne Busse oder Buslinien denkbar, aber nicht für alle Busse, da die Fahrzeiten dann schwer kalkulierbar werden. Für einzelne Busse müsste aber die Schienentrasse der Museumsbahn nicht ausgebaut werden, da dann auch ein Befahren der Erbacher Straße zumutbar ist. Mit der geplanten Führung der Linie K 56 über die Erbacher Straße können hier voraussichtlich ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 erste Erfahrungen gesammelt werden.

Im Übrigen hat die DADINA zurzeit ein Gutachten zur Prüfung einer Straßenbahnverbindung nach Roßdorf/Groß-Zimmern beim Büro ZIV beauftragt. Hierbei werden auch Varianten geprüft, welche auf der Trasse der Museumsbahn in dem genannten Abschnitt geführt werden. Bevor man sich nähere Gedanken über eine eventuelle Nutzung der Trasse für Busse macht, sollten erst die Ergebnisse des Gutachtens abgewartet werden.

**2. Stellungnahme zum geänderten Antrag der CDU-Fraktion vom 21.01.2012 zur „Verlängerung der Züge auf der RB 75“ (VV/5./IV./2)**

Hierzu liegt beiliegende Stellungnahme des RMV vor. Der Vorstand sieht zurzeit keinen akuten Handlungsbedarf, da nach den Zählungen des RMV die Sitzplätze meistens ausreichen, und es keine Sitzplatzgarantie gibt. Die DADINA wird die Kapazitätssituation auf der Linie 75 zusammen mit dem RMV weiter beobachten.

**3. Stellungnahme zum geänderten Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 28.02.2012 über die „Zukunftsfähige Weiterentwicklung der Main-Neckar-Bahn“ (VV/5./IV./5)**

Hierzu liegt beiliegende Stellungnahme des RMV vor.

**Anlage:**

- Stellungnahme des RMV zur Linie 75
- Stellungnahme des RMV zur Linie 60

RMV | Postfach 1427 | 65704 Hofheim a. Ts.

DADINA  
Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsgesellschaft  
Herrn Geschäftsführer  
Matthias Altenhein  
Europaplatz 1  
64293 Darmstadt



**Platzkapazität in den Zügen der Linie RB 75 Wiesbaden – Darmstadt –  
Aschaffenburg**

8. Mai 2012

Ihr Zeichen

Sehr geehrter Herr Altenhein,

Unser Zeichen  
RMV PF-220

wir möchten Sie über die Ergebnisse der im März dieses Jahres durchgeführten Fahrgasterhebung auf der Linie 75 informieren. Die Zählung hat das bisherige Bild bestätigt, dass die Nachfrage grundsätzlich recht hoch ist und in wenigen Fällen die Zahl der Sitzplätze in der 2. Klasse nicht ausreicht.

Telefon  
(0 61 92) 2 94-220

Telefax  
(0 61 92) 2 94-920

Konkret betroffen sind der Zug mit Ankunft in Darmstadt Hbf um 7:22 Uhr aus Wiesbaden und der Zug mit Ankunft in Dieburg um 7:07 Uhr aus Aschaffenburg, bei denen vor diesen Ausstiegspunkten die Sitzplatzzahl um 10-15% überschritten wird. Während im erstgenannten Zug bereits ab Nauheim keine Sitzplätze mehr frei sind besteht die Kapazitätsknappheit im Abschnitt ab Babenhausen.

eMail  
p\_forst@rmv.de  
Rhein-Main-Verkehrs-  
verbund GmbH

Alte Bleiche 5  
65719 Hofheim a.Ts.

Telefon: (06192)294-0  
Telefax: (06192)294-900

Internet: www.rmv.de

Aufsichtsratsvorsitzende  
Dr. h.c. Petra Roth

Geschäftsführer und  
Sprecher der  
Geschäftsführung  
Prof. Knut Ringat

Geschäftsführer  
Klaus-Peter Güttler

Sitz Hofheim am Taunus

Registergericht  
Amtsgericht Frankfurt a.M.  
HRB 34128  
USt-IdNr. DE 11 384 7810

Bankverbindung  
Taunus-Sparkasse  
BLZ 512 500 00  
Konto 25 096 266

ÖPNV-Anschluss  
Schiene: S2, Linie 20  
bis Bahnhof Hofheim a.Ts.

Weitere stark ausgelastete Züge finden sich erwartungsgemäß in den Hauptverkehrszeiten sowie in der Stunde 13-14 Uhr; jeweils bezogen auf Darmstadt und Wiesbaden im Ziel-/Quellverkehr. Die Besetzungszahlen liegen unter der Sitzplatzkapazität der 2. Klasse, es ist aber nicht auszuschließen, dass es bei täglichen Schwankungen hin und wieder Engpässe geben kann und z.B. die Fahrradmitnahme auch die Verfügbarkeit der Klappsitze einschränkt.

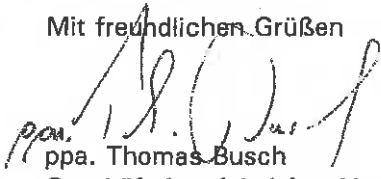
Die Beförderungsbedingungen des RMV zur Fahrradmitnahme regelt auch Vorbehalte, die anscheinend in der Praxis von den Fahrgästen häufig negiert werden. Auch scheint mitunter die Meinung zu bestehen, die Klappsitze seien den Fahrgästen mit Fahrrädern vorbehalten, was selbstverständlich nicht so ist und für Unmut unter den Fahrgästen sorgt.


Seite 2

zum Schreiben vom 8. Mai 2012

Die 1. Wagenklasse sehen wir als indisponiblen Qualitätsbestandteil unseres Angebots an, insbesondere auch, weil die Linie als Zu- und Abbringer an mehreren Fernverkehrsbahnhöfen fungiert.

Mit freundlichen Grüßen

  
ppa. Thomas Busch  
**Geschäftsbereichsleiter Verkehrs-  
und Mobilitätsplanung**

  
i. A. Peter Forst  
**Leiter Netzentwicklung  
und Schienenverkehr**

RMV | Postfach 1427 | 65704 Hofheim a. Ts.

DADINA  
Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation  
Herrn Geschäftsführer  
Matthias Altenhein  
Europaplatz 1  
64293 Darmstadt



### Antrag in der DADINA-Verbandsversammlung zur Linie 60

4. Mai 2012

Ihr Zeichen

Sehr geehrter Herr Altenhein,

Unser Zeichen  
RMV PF-220

gerne gehen wir auf die uns übermittelten Fragen ein und möchten wie folgt Stellung nehmen:

Telefon  
(0 61 92) 2 94-220

„Nach bereits erheblichen Verzögerungen, wird das Bestreben der Aufgabenträger des SPNV nachdrücklich unterstützt, die Zugleistungen auf der Main-Neckar-Bahn zum Fahrplanwechsel 2015 auszuschreiben. Weitere Verzögerungen sind nicht akzeptabel.“

Telefax  
(0 61 92) 2 94-920

Die Terminplanung für den Umbau der Bahnhaltdepunkte und der Infrastruktur im Verkehrsgebiet des VRN für die S-Bahn Rhein-Neckar sieht vor, dass die letzten Stationen auf der Riedbahn im Laufe des Jahres 2016 fertig werden. Der VRN und die NVBW plädieren deshalb für die Neuvergabe des Teilnetzes Main-Neckar / Riedbahn zum Dezember 2016.

eMail  
p\_forst@rmv.de

„Die bekannten Vorhaben der Aufgabenträger des SPNV zur Einführung eines Flügelzugkonzeptes in Richtung Heidelberg und Mannheim mit qualitativ hochwertigem Fahrzeugmaterial und einer der hohen Nachfrage angemessenen Weiterentwicklung der Kapazitäten wird nachdrücklich begrüßt und unterstützt.“

**Rhein-Main-Verkehrs-  
verbund GmbH**

Alte Bleiche 5  
65719 Hofheim a.Ts.

Telefon: (0 61 92) 294-0  
Telefax: (0 61 92) 294-900

Internet: [www.rmv.de](http://www.rmv.de)

Aufsichtsratsvorsitzende  
Dr. h.c. Petra Roth

Geschäftsführer und  
Sprecher der  
Geschäftsführung  
Prof. Knut Ringat

Geschäftsführer  
Klaus-Peter Güttler

Sitz Hofheim am Taunus

Registergericht  
Amtsgericht Frankfurt a.M.  
HRB 34128  
USt-IdNr. DE 11 384 7810

Bankverbindung  
Taunus-Sparkasse  
BLZ 512 500 00  
Konto 25 096 266

ÖPNV-Anschluss  
Schiene: S2, Linie 20  
bis Bahnhof Hofheim a.Ts.

Das Flügelzugkonzept mit Zugteilung und -kuppelung in Mannheim-Friedrichsfeld ist mit dem VRN vereinbart. Auch an dieser Station sind noch Arbeiten erforderlich, um das Flügelzugkonzept betrieblich umsetzen zu können. Die Voraussetzungen sollen bis Ende 2016 gegeben sein.

„Eine zu erwartende Wettbewerbsdividende durch die Neuvergabe soll vollständig in die qualitative und quantitative Verbesserung des Angebotes reinvestiert werden.“

Im Teilnetz Main-Neckar / Ried wird dies umgesetzt durch den Einsatz neuer Zuggarnituren und mit dem RE-Angebot, das auf ein regelmäßiges zweistündliches Angebot über alle Verkehrstage verstetigt wird.

„Höchste Priorität hat die Sicherstellung der Möglichkeit zur besseren Anbindung schneller Züge an den Fernverkehrs-ITF-Knoten (ITF = integraler Taktfahrplan) im Mannheimer Hauptbahnhof, um einen akzeptable Übergang zum Fernverkehr zu ermöglichen. Hierfür wird ein explizites Betriebskonzept vorausgesetzt, welches, sofern es sich aufgrund betrieblicher oder infrastruktureller Zusammenhänge nicht unmittelbar umsetzen lässt, zumindest eine mittelfristige Umsetzung sichert und in der Ausschreibung als Zielzustand zu berücksichtigen ist.“

Seite 2

zum Schreiben vom 04.05.2012

Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des Fernverkehrs in Mannheim Hbf sind über viele Jahre vergleichsweise stabil geblieben. Langen Standzeiten infolge gewünschter Zugkorrespondenzen führen jedoch bei den Fernverkehrskunden zu Unmut, so dass die DB AG sich vorbehält, das Konzept zu überarbeiten. Spätestens mit der Realisierung der angedachten Neubaustrecke NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar ergibt sich für den Knoten Mannheim ein Überprüfungsbedarf. Der Regionalverkehr wird stets versuchen, den Wünschen nach systematischen Anschlüssen zum Fernverkehr nachzukommen, jedoch können die Aufgabenträger auf die Unternehmenspolitik der Fernverkehrssparte der DB AG keinen großen Einfluss nehmen.

„Gleichsam von hoher Bedeutung sind die Verstärkung des Fahrtenangebotes des an allen Wochentagen und zu allen Tageszeiten besonders stark nachgefragten Streckenabschnitts zwischen Darmstadt und Frankfurt auf einem Takt 30' sowie die Verdichtung des Zugangebotes schneller Züge zum Fernverkehrsknoten Mannheim Hauptbahnhof.“

Die Verdichtung des Zugangebotes zwischen Darmstadt und Frankfurt haben wir prüfen lassen. Soweit möglich und aus Gründen der Nachfrage gerechtfertigt werden zusätzliche Verdichterfahrten im Ausschreibungsfahrplan vorgesehen.


„Das Fahrradmitnahmeangebot ist mindestens auf dem aktuellen Niveau sicherzustellen. Es ist anzustreben, das Fahrzeugkonzept auf eine auch jahreszeitlich flexible Angebotsausweitung der Fahrradmitnahme auszulegen. Dort wo Fahrräder stehen (angelehnt) sollen, sind nach dem Vorbild zahlreicher Verbünde (z.B. SBB Zürich, Regiotram Kassel etc.) Anlehnmöglichkeiten auch für stehende Fahrgäste der Vorzug zu geben und auf Sitze und Klappsitze zu verzichten.“

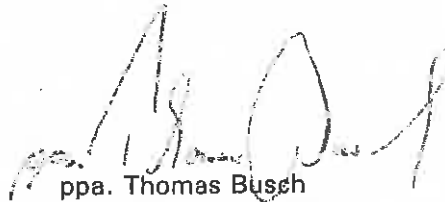
Die konkreten Gestaltungsvorgaben für Mehrzweckbereiche sowie deren Größe befinden sich noch in der Abstimmung zwischen den Verbänden. Im Gegensatz zur S-Bahn Zürich oder der Regiotram sind in den Zügen der Main-Neckar-Bahn zahlreiche Fahrgäste auch länger unterwegs, so dass hier aus Sicht des RMV auf ein ausreichendes Sitzplatzangebot zu achten ist.

„Um die Durchlässigkeit des Angebotes auch über die Verbundgrenzen hinweg sicherzustellen, ist spätestens mit Wirkung der Ausschreibung ein gegenseitiger Übergangstarif anzustreben, mit dem Verbundfahrten aus Frankfurt/Darmstadt mit Stadtverkehrsmittelnutzung nach Heidelberg/Mannheim und umgekehrt gelöst werden können.“

Tarifliche Fragen sind nicht Gegenstand der Ausschreibung von Verkehrsdienstleistungen. Wir nehmen die Anregung gern entgegen, die Neuvergabe des Teilnetzes zum Anlass zu nehmen, mit dem VRN auch im tariflichen Bereich zu einer Qualitätsverbesserung für die Kundinnen und Kunden zu kommen.

Mit freundlichen Grüßen

  
ppa. Kai Daubertshäuser  
Geschäftsbereichsleiter  
Bestell- und Infrastruktur-  
management

  
ppa. Thomas Busch  
Geschäftsbereichsleiter  
Verkehrs- und Mobilitätspla-  
nung

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0422-2012/DDN** vom 31.05.2012

Verfasser: DADINA

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Verbandsversammlung	Ö	Zur Kenntnisnahme

Betreff: **TOP 3**  
**Bericht des Vorstandsvorsitzenden**

### 1. Jubiläum 100 Jahre Hauptbahnhof

Die DB wird am 31.08.2012 von 14 bis 18 Uhr mit verschiedenen Partner und Anrainern des Hauptbahnhofes einen Festtag veranstalten. Die DADINA wird sich beteiligen und die RMV-Mobilitätszentrale einbeziehen. Der RMV-Infobus soll vor der Mobilitätszentrale zum Einsatz kommen. An die Besucher werden kleine Gewinne über das Glücksrad verteilt. Darüber hinaus bietet die DADINA Vorlesestunden für Kinder (1.-2. + 3.-4. Klasse) mit der Autorin Anja Zink-Bühler an. Zink-Bühler liest aus ihren Büchern „Melibo und Winnie – Abenteuer in Darmstadt“.

Aus Anlass des 100 Jährigen Geburtstages des Darmstädter Hauptbahnhofes wird Darmstadt Marketing am 31.08.2012 eine Darmstädter Lange Nacht rund um den Hauptbahnhof veranstalten. Das Kulturprogramm nutzt den Ort „Hauptbahnhof“ als Spielstelle für verschiedene Events. Es sind z.B. geplant: Fotoausstellung in der Dampflok auf Gleis 1, Tanz und Musik auf dem Europaplatz, Picknickwiese, Töpferwerkstatt usw. Die RMV-Mobilitätszentrale wird an diesem Abend bis 23 Uhr geöffnet sein.

Auch am 01.09.2012 ist von der DB AG am Hauptbahnhof ein Unterhaltungsprogramm geplant. Parallel findet der Tag der offenen Tür bei der HEAG mobilo zum hundertjährigen Jubiläum der HEAG statt. Auch hieran wird sich die DADINA mit einem Stand und dem RMV-Bus beteiligen.

### 2. Jubiläum 15 Jahre DADINA

Am 1. Juli 2012 wird die DADINA 15 Jahre alt. Es ist vorgesehen, nach der Verbandsversammlung am 27.06.2012 einen kleinen Umtrunk mit Imbiss zu veranstalten. Außerdem plant die DADINA am 09.11.2012 ab 16 Uhr eine Veranstaltung mit verschiedenen Referenten zum Thema „Mobilitätsmanagement“. Als Anlage ist die Chronik der DADINA beigefügt.

### 3. Fahrplanänderung Straßenbahnlinien 4 und 9

Die Stadt Griesheim hatte angefragt, ob es aus Kapazitätsgründen möglich wäre, den Bedienungszeitraum der Linie 4 nach Griesheim über 18 Uhr hinaus zu verlängern. Da eine Mehrbestellung nicht zu finanzieren gewesen wäre, wurde zusammen mit der HEAG mobilo eine kostenneutrale Lösung gefunden. Dabei wird der 7,5-Minutentakt der Linie 9 abends bis ca. 19.30 Uhr verlängert. Kompensiert wird diese Mehrleistung durch die Verringerung des 7,5-Minutentaktes der Linie 5 an Ferientagen auf einen 15-Minutentakt. Außerdem soll der 15-Minutentakt der Linie 5 im Spätverkehr von Montag bis Samstag bis ca. 22.30 Uhr verlängert und zwei Fahrten der Linie 2 im Abendverkehr später gelegt werden. Die Umsetzung erfolgt nach den Sommerferien 2012.



#### **4. GVFG-Haltestellenantrag**

Der Zuwendungsbescheid zum ersten Bauabschnitt (v. a. Bau von Wartehallen) des gemeinsamen GVFG-Antrags zur Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur im Landkreis Darmstadt-Dieburg ist bei der DADINA eingegangen. Die Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit den beteiligten Kommunen. Es bestehen wohl gute Chancen, auch für den zweiten Bauabschnitt (Umbau von Haltestellen) noch in diesem Jahr einen Förderbescheid zu erhalten. Die DADINA steht hierzu im Kontakt mit den beteiligten Kommunen. Für den geplanten GVFG-Antrag zur Verbesserung von B+R-Anlagen wird die DADINA jetzt auf die interessierten Kommunen zu gehen.

#### **5. HeinerfestTicket**

Auch in diesem Jahr wird wieder ein HeinerfestTicket angeboten. Der Preis wird bei € 11 für das Tarifgebiet 40 und € 15 für das gesamte DADINA-Gebiet (Tarifgebiete 39, 40 und 41) liegen. Die DADINA hat entsprechende Marketingaktivitäten in die Wege geleitet.

#### **6. Hessisches ÖPNV-Gesetz**

Im April 2012 wurde vom Land Hessen ein Entwurf für die Novelle des Hessischen ÖPNV-Gesetzes vorgelegt. Hierin ist u. a. die verstärkte (freiwillige) Zusammenarbeit der Aufgabenträger durch Gemeinsame Nahverkehrsorganisationen (GNO) vorgesehen, die mindestens 4 Aufgabenträger und 500.000 Einwohner umfassen sollen. Ein Zusammenschluss als GNO soll Voraussetzung dafür sein, regionale Buslinien zu lokalisieren. Aus Sicht der DADINA sollte man diese starren Grenzen allerdings lockern und auch andere Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit anderen LNOen eröffnen. Außerdem wurden in der Novelle die Aufgabenträger und nicht mehr die Aufgabenträgerorganisationen als „Zuständige Behörde“ festgelegt. Dies könnte Probleme bei der Delegation von Aufgaben vom Aufgabenträger an die LNO verursachen.

Insgesamt wird mit der Novelle eine verstärkte Zusammenarbeit der LNOen und der Verbände in Hessen angeregt. Dies ist zwar positiv zu bewerten, löst aber nicht alleine die großen Probleme bei der zukünftigen Finanzierung des ÖPNV. Hier wird man – unabhängig von den Organisationsstrukturen – ohne eine genaue Analyse und ggf. Anpassung der Verkehrsleistungen auf Bus und Schiene nicht entscheidend weiterkommen. Zu dem Entwurf haben die lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNOen) gemeinsam mit dem RMV eine Stellungnahme abgegeben, die in der aktuellen Fassung der Gesetzesnovelle, die am 21.05.2012 im Kabinett beschlossen wurde, zu großen Teilen berücksichtigt wurde.

#### **7. Ausschreibungen im SPNV**

Zum Dezember 2015 plant der RMV die Neuausschreibung der Odenwaldbahn (Linien 64 und 65) und der Dreieichbahn (Linie 61). Bei der Odenwaldbahn sind keine Fahrplanänderungen vorgesehen. Basierend auf einer für den Regionalen Nahverkehrsplan erstellten Prognose des Büros Intraplan geht der RMV mittelfristig von einer in etwa gleichbleibenden Fahrgastzahl auf der Odenwaldbahn aus. DADINA, OREG und KVG Offenbach haben den RMV nochmal angeschrieben, um dies zu hinterfragen.

Bei der Dreieichbahn soll der Fahrplan grundlegend geändert werden, da eine Ausschreibung des heutigen Fahrplans voraussichtlich zu erheblichen Mehrkosten führen würde. Dies ist besonders auf den heutigen unwirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz zurückzuführen. Der neue Fahrplan könnte zu insgesamt mehr durchgehenden Fahrten von Dieburg nach Frankfurt, aber auch zu weniger Fahrten in der Hauptverkehrszeit ab Dieburg führen. Hier ist die DADINA noch in Diskussion mit dem RMV. Außerdem sollen die parallel verkehrenden Regionalbuslinien reduziert werden.

#### **Anlage:**

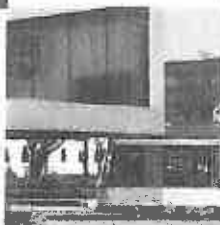
- Anlage zu TOP 3.2. Chronik der DADINA



**DADINA**

Darmstadt-Dieburger  
Nahverkehrsorganisation

# 15 Jahre DADINA Chronik



## **15 Jahre DADINA**

### **In den vergangenen fünf Jahren wurde viel erreicht**

#### **2007**

- Die DADINA organisiert im Rahmen des 10-jährigen Jubiläums eine Informationsveranstaltung unter dem Thema „10 Jahre aktiv für den Fahrgast“. Sie eröffnet eine Ausstellung mit architektonisch nach verschiedenen Kunstrichtungen gestaltete Haltestelle von Abiturienten des Max-Planck-Gymnasiums, Groß-Umstadt.
- Am 1. Juli 2007 besteht die DADINA zehn Jahre. In der Geschäftsstelle arbeiten sieben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie eine Auszubildende.
- Aktuellen politischen und gesetzlichen Rahmenbedingungen angepasst wird der gemeinsame Nahverkehrsplan der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Erstmals werden Qualitätskriterien fest geschrieben.
- Zusammen mit der HEAG mobilo GmbH, DB Regio AG, dem carsharing-Unternehmen book-n-drive, der Fahrradstation am Hauptbahnhof sowie den Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) veranstaltet die DADINA einen Info-Tag unter dem Motto „Straßen zum Leben“ mit Informationen, Aktionen und Unterhaltung auf dem Platz vor dem Darmstädter Hauptbahnhof und der RMV-Mobilitätszentrale.
- Aus Anlass ihres 10-jährigen Jubiläums lädt die DADINA am zweiten Advents-sonntag zum Freifahrttag ein. So kann das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs einen ganzen Tag lang kostenfrei in der Wissenschaftsstadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg getestet werden.

#### **2008**

- Die Stationen Ober-Ramstadt, Reinheim, Groß-Umstadt Wiebelsbach und Groß-Umstadt sind modernisiert. Landrat Alfred Jakoubek lädt im Juni zu einer Besichtigungstour mit der Odenwaldbahn ein.
- Wer als Fahrgast die Bahnstrecke der Odenwaldbahn erkunden möchte, hat dazu mit der Broschüre „Unterwegs mit der Odenwaldbahn – Ausflugsziele entlang der Odenwaldbahn“ seit Sommer 2008 einen hilfreichen Begleiter zur Hand.
- Seit 1. August läuft die 10-Minuten-Garantie im Gebiet der DADINA, den Städten Frankfurt und Offenbach sowie im Kreis Offenbach. Fahrgäste, die mehr als zehn Minuten später als vorgesehen am Ziel eintreffen, können ihr Geld zurückbekommen.
- Noch flotter wird die Odenwaldbahn mit der Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks in Groß-Umstadt Wiebelsbach Ende Oktober. Ein großes Fest für alle Freunde der Bahn würdigt das Ereignis mit Sternfahrten aus fünf Richtungen, einem großen Unterhaltungsprogramm und Führungen, die das neue Stellwerk erläutern.
- Zum Fahrplanwechsel im Dezember geht die Streckenverlängerung in Alsbach-Hähnlein in Betrieb. Damit wächst das Gleisnetz der Straßenbahn um 940 Meter. Die neue Endhaltestelle am südlichen Ortsrand der Bergstraßengemeinde trägt

den Namen „Am Hinkelstein“. Verlängert wird auch die Schnelllinie 6, die die Fahrgäste vier Minuten schneller zwischen Bergstraße und Darmstadt befördert.

- Die Senioren freuen sich derweilen über die Einführung des SeniorenTickets in der Preisstufe 1. Damit sind sie günstig und bequem in jeder Stadt des DADINA-Gebietes unterwegs.

## 2009

- Um gemeinsam mehr für effiziente Mobilität zu tun, gründen zu Jahresbeginn die DADINA, der Stadt Darmstadt, IHK und ivm GmbH eine regionale Initiative zum betrieblichen Mobilitätsmanagement.
- Die DADINA erhält im Frühjahr von ProBahn eine Auszeichnung für ihr Fahrgastengagement. Als beispielhaft werden von der Fahrgastorganisation die Modernisierung der Odenwaldbahn, die Reaktivierung der Pfungstadtbahn und das Jahreskartenangebot MobiTick für Schüler und Auszubildende genannt.
- Die DADINA startet das Projekt „Schulisches Mobilitätsmanagement“. Erstmals werden Schüler am Schuldorf Bergstraße zu Bus- und Bahnbegleitern ausgebildet. Sie dürfen bei Konflikten in den Fahrzeugen und an den Haltestellen schlichtend eingreifen und Eskalationen verhindern.
- Die DADINA berichtet im Sommer, dass im vergangenen Jahr 42 Millionen Fahrgäste den ÖPNV kreis- und stadtweit genutzt haben.
- Freie Fahrt auf der Odenwaldbahn heißt es im September im Rahmen der europäischen Woche der Mobilität. Die DADINA lädt ihre Bürger zu kostenlosen Schnupperfahrten auf den Strecken zwischen Hanau, Darmstadt und Eberbach ein.
- Mit der Verabschiedung der Vorstandsspitze Landrat Alfred Jakoubek und Stadtrat Klaus Feuchtinger kündigt sich im Herbst ein Wechsel bei der DADINA an. Die gute Zusammenarbeit zwischen Stadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg wird durch Klaus Peter Schellhaas (Landkreis) und Dieter Wenzel (Stadt) fortgesetzt. Für seine 25 Jährige Aktivität im Nahverkehr der Region zeichnet die DADINA Jakoubek zu ihrem ersten Ehrenvorsitzenden aus.

## 2010

- Laut dem Qualitätsbericht 2009, den die DADINA im Frühjahr vorlegt, erteilen die Fahrgäste dem hiesigen Nahverkehr gute Noten für Pünktlichkeit und Qualität. Es gibt nur wenige Reklamationen zur 10-Minuten-Garantie. Die DADINA zahlt dafür insgesamt knapp tausend Euro an Kunden aus.
- 18 weitere Schüler, jetzt an der Albert-Einstein-Schule in Groß-Bieberau, erhalten ein Zertifikat als Bus- und Bahnbegleiter.
- Ab Mai sind zusätzliche Fahrzeuge auf der Odenwaldbahn im Einsatz.
- Die DADINA-Geschäftsstelle zieht im Juni um. Das neue Domizil liegt am ÖPNV-Knotenpunkt Darmstädter Hauptbahnhof. Die Räumlichkeiten in der Bahngalerie bieten mehr Platz, mehr Mobilität und die Nähe zur RMV-Mobilitätszentrale. Inzwischen sind acht Mitarbeiter und ein Auszubildender beschäftigt.
- Das HeinerfestTicket wird erstmals angeboten. Damit können an fünf Tagen bis zu fünf Personen zum günstigen Preis zum beliebten Volksfest fahren. Zur Premiere werden knapp zweitausend Ticket verkauft.
- Im Großraum Groß-Umstadt realisiert die DADINA ein neues Buskonzept für mehrere Buslinien.

- Bei der DADINA werden die ersten RMV-MobiPartner aktiv. Erfahrene Fahrgäste kümmern sich ehrenamtlich um ältere Mitmenschen, die sich noch nicht so gut beim Bus und Bahn fahren auskennen.
- Der Nahverkehrsplan 2011-2016 ist fertig und enthält erstmals Qualitätsvorgaben für die Straßenbahn. Bedarfsorientierte Verkehrsangebote werden als Option vorgesehen. Für neue Maßnahmen sind zusätzliche Betriebskosten ab 2016 von knapp einer Million Euro geplant.

## 2011

- Die RMV-Mobilitätszentrale feiert ihren 5. Geburtstag. Die Verantwortlichen loben die erfolgreiche ÖPNV-Kundenberatung. Täglich nutzen rund 150 Personen das Beratungsangebot. Die Einnahmen haben sich verdreifacht.
- Erneut werden 15 Schüler am Schuldorf Bergstraße zu Bus- und Bahnbegleitern ausgebildet.
- Das Projekt „Copilot“ zur Schulwegssicherheit für Schüler ab der 5. Klassen wird vorgestellt. Die DADINA beteiligt sich mit der HEAG mobilo, dem Staatlichen Schulamt, dem Landkreis Darmstadt-Dieburg, der Stadt Darmstadt und der Polizei Südhessen daran.
- Zusammen mit der OREG lässt die DADINA den BurgenBus als neues Freizeitangebot fahren. Der Bus verbindet an Wochenenden und Feiertagen die Veste Otzberg, die Burg Breuberg und die Römische Villa Haselburg.
- Bernd Hartmann, langjähriges Vorstandsmitglied, wird zum Ehrenvorstandsmitglied ernannt. Der ehemalige Ober-Ramstädter Bürgermeister verabschiedet sich nach mehr als 25 Jahren von seiner Tätigkeit für den Nahverkehr.
- Kreisbeigeordneter Christel Fleischmann und Stadträtin Brigitte Lindscheid sind seit der Kommunalwahl im Frühjahr die DADINA-Vorstandsvorsitzenden.
- Drei Prozent mehr Fahrgäste kann die DADINA für 2010 verzeichnen. Im Rückblick berichtet sie davon, dass immer mehr Menschen Zeitkarten kaufen, sich also länger an den Nahverkehr binden.
- Erneut verbessert die DADINA gemeinsam mit der Stadt Darmstadt die ÖPNV-Busanbindung zur TU-Lichtwiese. Busse aus Richtung Weiterstadt werden ab dem Wintersemester bis zum Campus durchgebunden.
- Alle Haltestellen im DADINA-Gebiet sind mit dem QR-Code ausgestattet. Die kleine quadratische Grafik genannt „Quick Response“ für schnelle Antwort, ermöglicht es beispielsweise, an allen Haltestellen auf aktuelle Verkehrshinweise per Handy zuzugreifen.
- Im Sommer wird die neue Straßenbahnstrecke bis zum Dreieichweg in Arheilgen feierlich eröffnet. Damit erreichen die "Neuen Wege für Arheilgen" - eines der größten und wichtigsten Bauprojekte der Wissenschaftsstadt Darmstadt - die Zielgerade.
- Die DADINA lädt erstmals zu einer Podiumsdiskussion, die live im Internet übertragen wird, ein. Diskutiert wird über die Fahrradmitnahme in Bussen und Bahn.
- Die Pfungstadtbahn geht ans Netz. Zum Fahrplanwechsel im Dezember wird der 1,8 Kilometer lange neue Streckenabschnitt mit einem Freifahrttag eingeweiht. Alle Maßnahmen rund um die neue Strecke kosten rund sieben Millionen Euro.
- Erstmals fahren an Heiligabend die NightLiner und ermöglichen den Fahrgästen auch an diesem Feiertag eine angenehme Fahrt mit Bus und Bahn.

2012

- Das Verkehrsmanagementsystem (VMS), mit dem die Pünktlichkeit und der Standort der Fahrzeuge festgestellt werden kann, funktioniert seit Jahresbeginn im gesamten DADINA-Gebiet. Die moderne Digitaltechnik liefert Echtzeitdaten für Busse und Bahnen und informiert zum Beispiel an den Informationssäulen am Luisenplatz über die aktuellen Abfahrtszeiten. Insgesamt nutzen fünfzig Linien mit dreihundert Fahrzeugen diesen Service.
- Rechtzeitig zur Fastnachtszeit, in der die DADINA viele zusätzliche Nachtfahrten anbietet, erscheint erstmals ein Flyer mit den NightLiner-Verkehrsangeboten.
- An der Joachim-Schumann-Schule in Babenhausen sind 16 Jugendliche als Bus- und Bahnbegleiter aktiv.
- Die DADINA legt im März den Jahresbericht für 2010 vor. Darin wird berichtet, dass die Fahrgastzahlen deutlich gestiegen sind und weit über dem Bundesniveau liegen. Es nutzten rund 46,5 Millionen Menschen die lokalen, öffentlichen Verkehrsmittel im DADINA-Gebiet.
- Die DADINA veröffentlicht im Frühjahr erste Ergebnisse zum Gutachten Straßenbahnverlängerung TU-Lichtwiese/Roßdorf-Groß-Zimmern.
- Die Verbandsversammlung verabschiedet den langjährigen Verbandsversammlungsvorsitzenden Hans-Peter Hörr aus Griesheim.
- Die Verbandsversammlung würdigt die Erfolge der Nahverkehrsorganisation in den letzten fünf Jahren. Die DADINA besteht am 1. Juli 2012 seit 15 Jahren. In den nächsten Wochen beginnt ein neuer Mitarbeiter dort seine Tätigkeit und wird u.a. Aufgaben im betrieblichen Mobilitätsmanagement wahrnehmen.

### **In den ersten zehn Jahren wurde gute Aufbauarbeit geleistet Rückblick auf die Zeit seit der Gründung 1997**

1997

- 1. Juli 1997: Die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation wird gegründet und löst den Regionalen Nahverkehrsverband (RNV), der zwölf Jahre den ÖPNV gestaltet hat, ab. Die neue Organisation ist paritätisch durch die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg besetzt. Der Städte- und Gemeindebeirat vertritt künftig die Belange der Kreiskommunen.

1998

- Das erste gemeinsame Fahrplanbuch enthält einen Liniennetzplan für das gesamte Verkehrsgebiet der DADINA, in dem die Linien aller Verkehrsunternehmen dargestellt sind.
- Die Dreieichbahn (Linie 61) wird modernisiert.
- Die Schnellbuslinie 5510 zwischen Eppertshausen und Darmstadt nimmt Fahrt auf.
- Für ältere Menschen bietet die DADINA das günstige Seniorenticket an, das für das gesamte DADINA-Gebiet Gültigkeit hat.

1999

- Das Bündnis für Mobilität funktioniert. Mit dem MobiTick offeriert die DADINA Eltern, Kindern und Jugendlichen eine Jahreskarte, die besonders günstig ist und darüber hinaus einfach und bequem im Gebrauch. Einmal gekauft, kann mit dem Fahrschein an 365 Tagen jedes öffentliche Verkehrsmittel in Stadt und Landkreis beliebig oft genutzt werden. Einfacher geht es nicht mehr. Be-

reits im ersten Jahr haben über 17.000 Jungen und Mädchen das MobiTick im Gebrauch.

- Die Fahrgastinformationen werden ergänzt: Neben dem Lokalen Fahrplanbuch, 23 Fahrplanheften für die Kreisgemeinden, veröffentlicht die DADINA erstmals fünf Fahrplanhefte für die Darmstädter Stadtteile.
- Die ersten Spätbusangebote nehmen im Mai Fahrt auf: für nächtliche Schwärmer verkehren freitags und samtags bis 2 Uhr früh Busse zwischen Darmstadt nach Reinheim, Groß-Umstadt, Dieburg, Roßdorf und Groß-Zimmern.
- Projekte der Zukunft schreibt die Organisation im Nahverkehrsplan 1999 bis 2004 fest.

## 2000

- Kontinuität und Flexibilität zeichnen die DADINA aus. Das erfolgreiche Pilotprojekt MobiTick wird verlängert.
- Mit dem Ausbau von flexiblen Bedienformen erweitert die DADINA den klassischen Linienverkehr durch Anrufsammeltaxiverkehre und trägt damit Kundenwünschen sowie wirtschaftlichen Aspekten Rechnung.
- Im Raum Reinheim, Fischbachtal und Groß-Bieberau werden die Fahrpläne deutlich verbessert. Insgesamt gibt die DADINA zehn Prozent mehr aus und verbessert das Angebot um gut 50 Prozent.
- Die Linie 3 fährt zunächst einen Probetrieb im Abendverkehr, damit die Besucher des neuen Großraumkinos am Hauptbahnhof bequem zu ihren Vorstellungen und wieder nach Hause kommen.

## 2001

- Das MobiTick ist ein Renner und seit dem 1. Juni ein festes Angebot.
- Am Wochenende fahren nachts nach 1 und 2 Uhr sternförmig Busse und Straßenbahnen vom Luisenplatz an die Bergstraße in Richtung Eberstadt, Pfungstadt, Bickenbach, Seeheim-Jugenheim und Alsbach-Hähnlein, in den Odenwald in Richtung Groß-Umstadt, Reinheim und Ober-Ramstadt, nach Groß-Zimmern und Dieburg sowie in Richtung Weiterstadt.
- Ehrenamtliche Tätigkeit belohnt die DADINA. So können Inhaberinnen und Inhaber der Jugendleiter-Card (Juleica) vergünstigte Fahrkarten erwerben und so etwa ein Viertel der Fahrtkosten sparen.
- Erstmals veröffentlicht die DADINA einen Sonderfahrplan zum Heinerfest und zu Silvester.
- Optimierte ohne mehr zu investieren wurden die Angebote auf Linien ins Ried, nach Mosbach, in den Vorderen Odenwald und nach Groß-Umstadt.

## 2002

- Die DADINA feiert ihren fünften Geburtstag. Zum Team gehören fünf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie eine Auszubildende im Beruf „Kaufrau für Verkehrsservice“, die dafür sorgen, dass Busse und Bahnen stetig rollen.
- Europaweit findet der Fahrplanwechsel erstmals im Dezember statt und nicht mehr wie bisher Ende Mai.
- Unter dem Kürzel ALT (Anruflinientaxi) firmiert ein Angebot der DADINA für nachfrageschwache Verkehrszeiten auf der Linie NB (Eberstadt-Mühltal). Feste Fahrpläne und -routen werden auf Wunsch bedient. Der Fahrgast meldet dazu rechtzeitig seine Fahrt telefonisch an.

- Die DADINA bietet Sonderfahrpläne zum Schlossgraben- und Heinerfest sowie an Silvester an. Nachtfahrten starten jetzt auch an Fastnacht und in den Nächten vor Feiertagen: 1. Mai, Christi Himmelfahrt, Fronleichnam und 3. Oktober.

#### 2003

- Die neue Straßenbahnlinie nach Kranichstein geht in Betrieb. Deutlich verstärkt wird die Verbindung zwischen der Darmstädter Innenstadt und dem Hauptbahnhof.
- Zur TU-Lichtwiese fährt ab dem Hauptbahnhof die Buslinie K direkt.
- Der Integrale Taktfahrplan optimiert die Abstimmung der Linien untereinander und erleichtert das Umsteigen.
- Von Babenhausen und Schaafheim können Fahrgäste jetzt direkt nach Aschaffenburg kommen.
- Narren und Faschingsgäste freuen sich, der Nachtverkehr wird jetzt über die gesamte Fastnachtzeit (donnerstags bis dienstags) angeboten. Ein extra Fahrplanheft informiert über alle NightLiner-Kurse.

#### 2004

- 14 NightLiner bringen inzwischen die Nachtschwärmer von Ort zu Ort. Die Busse sind in der Zielanzeige entsprechend gekennzeichnet.
- Ein neues Verkehrsangebot im Raum Groß-Zimmern, Roßdorf und Darmstadt bringt den Roßdörfern einen 15-Minuten-Takt und aus Groß-Zimmern fährt jetzt eine Schnellbuslinie in gut zwanzig Minuten in die City. Die neuen dreistelligen Busnummern des RMV kommen erstmals zum Einsatz.
- Das Bachgaukonzept wird mit der Einführung eines 30 Minutentaktes zwischen Babenhausen und Schaafheim abgeschlossen.
- Der Nahverkehrsplan wird in der zweiten Auflage herausgegeben und schreibt Ziele bis 2009 fest.

#### 2005

- Nach knapp 120 Jahren wechselt die älteste Haltestelle Darmstadts vom Ernst-Ludwig-Platz vor das Schloss am Marktplatz. Alle Haltepunkte sind niederflurig, es besteht Überholmöglichkeit für die Busse und insgesamt ist die Verkehrssituation dort viel übersichtlicher.
- Die modernisierte Odenwaldbahn startet mit neuen Fahrzeugen und attraktivem Fahrplan. Von Darmstadt Nord dauert die Fahrt nach Frankfurt zwanzig Minuten und ist damit fast 15 Minuten schneller als bisher. Die DADINA und alle Beteiligten feiern das Ereignis mit Bahnhofsfesten entlang der Strecke, so auch in Groß-Umstadt Wiebelsbach und Darmstadt Ost.
- Mehr Komfort und Qualität im Busverkehr schaffen die europaweiten Ausschreibungen. Im Wettbewerb um die Linienbündel Bergstraße, Ried und Odenwald konnten sich bewährte Unternehmen aus der Region durchsetzen. Nach und nach werden hochwertige Niederflurbusse mit Klimaanlage und umweltfreundlichen Abgassystemen eingesetzt.
- Die neue Schnelllinie 681 befördert Fahrgäste erstmals von Groß-Umstadt an Dieburg vorbei nach Darmstadt oder zurück.
- Die Leitstelle der HEAG mobilo GmbH ermöglicht unternehmensübergreifend Pünktlichkeitsüberwachung, Anschlusssicherung und Störfallmanagement.



- Neu strukturiert und sortiert bietet die DADINA für die Darmstädter Bevölkerung jetzt drei Fahrplanhefte für Darmstadt-Mitte, Kranichstein-Arheilgen-Wixhausen und Eberstadt.

2006

- Mitte Januar eröffnet die DADINA die RMV-Mobilitätszentrale am Hauptbahnhof in Darmstadt.
- Deutschland feiert die Fußballweltmeisterschaft und die DADINA bringt die Fans sicher und bequem einen Monat lang in die Stadien und nach Hause. Das WM-Fahrplanheft im handlichen Taschenformat liefert alle Fahrpläne und wichtige Hinweise.
- DADINA und OREG bieten das MobiTick plus für Schüler und Auszubildende an, die im Odenwaldkreis, in der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg unterwegs sind. Für den Raum Aschaffenburg gilt jetzt das MobiTick XL.
- Kostenlose Schnupperfahrten auf der Odenwald-Bahn ermöglichen DADINA, RMV und OREG im September. Die Fahrt zum Winzerfestumzug in Groß-Umstadt wird damit zum besonderen Familienausflug.
- Der Stadtbus von Babenhausen wird im dreißig Minuten-Takt in Betrieb genommen.
- Die Arbeiten zur Verlängerung der Straßenbahn nach Arheilgen beginnen.

5. Juni 2012

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0407-2012/DDN** vom 14.05.2012

Verfasser: DADINA

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 4  
Planung Straßenbahn****Beschlussvorschlag:**

Es wird zugestimmt, ein Artenschutzgutachten für die Varianten der Straßenbahnplanung Darmstadt – Lichtwiese und Darmstadt – Roßdorf/Groß-Zimmern zu vergeben. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Darmstadt und der Abteilung Natur- und Umweltschutz des Landkreises Darmstadt-Dieburg eine Preisabfrage unter geeigneten Büros zu machen und die Vergabe in Abstimmung mit den Vorstandsvorsitzenden durchzuführen. Von den Kosten in Höhe von ca. € 60.000 sind € 10.000 im Wirtschaftsplan 2012 unter der Kostenstelle D 0106 (Verkehrsplanung) enthalten. € 50.000 sind im Nachtragswirtschaftsplan 2012 bereitzustellen, bis dahin werden Mittel in dieser Höhe bei der Kostenstelle D 0102 (Verwaltung) gesperrt.

**Begründung:**

Das Gutachten zu den o. g. Straßenbahnplanungen wurde weiter bearbeitet. Es fanden Präsentationen des Sachstandes im Bauausschuss der Gemeinde Groß-Zimmern und bei einer Bürgerversammlung in Roßdorf statt. Die Varianten am Ostbahnhof wurden näher untersucht. Inzwischen hat sich eine Unterführung von der Südseite der Landgraf-Georg-Straße an die Ostseite des Ostbahnhofs als die betrieblich und finanziell günstigste Variante herausgestellt, diese soll jetzt weiter verfolgt werden. Desweiteren fand ein Termin mit den Vorstandsvorsitzenden beim RP Darmstadt mit der oberen Naturschutzbehörde, der oberen Forstbehörde und der Regionalplanung statt. Von diesen Behörden wurde nochmal deutlich gemacht, dass es auf jeden Fall sinnvoll und notwendig wäre, bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine Untersuchung der Artenschutzbelange für die verschiedenen Varianten durchzuführen. Dies würde spätere Überraschungen und Verzögerungen im Planungsprozess ausschließen. Hierbei soll auch die direkte Verbindung von der TU-Lichtwiese zur B 26 mit untersucht werden. Der genaue Untersuchungsraum wird mit dem RP Darmstadt abgestimmt. Die Untersuchungsdauer wird eine Vegetationsperiode (ca. 1 Jahr) umfassen.

Im Gutachten des ZIV wird ein qualitativer Vergleich zwischen den Systemen Straßenbahn (Meterspur), Reaktivierung der Schienenstrecke und Stadt-Land-Bahn (mit Normalspur durch die Darmstädter Innenstadt) dargestellt. Hierbei werden die Vor- und Nachteile der verschiedenen Systeme gegeneinander abgewogen. Die DADINA sieht die Auswahl der Straßenbahn als näher zu untersuchendes System als gerechtfertigt an, da die anderen Systeme teilweise gravierende Nachteile gegenüber der meterspurigen Straßenbahn haben. Außerdem wird die für die Straßenbahn notwendige Unterführung am Ostbahnhof bei weitem nicht mehr die Kostenrelevanz haben, wie beim letzten Gutachten des Büros Städteplanung.



**DADINA**

Darmstadt-Dieburger  
Nahverkehrsorganisation

Vorlage-Nr.: **0408-2012/DDN** vom 14.05.2012

Verfasser: **DADINA**

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff:

**TOP 5**  
**Linienbündel Reinheim**

### **Bericht:**

In der Sitzung der Verbandsversammlung am 21.03.2012 wurde zum Linienbündel Reinheim berichtet. Zwischenzeitlich fand ein Abstimmungstermin zu möglichen Fahrplanänderungen mit den beteiligten Kommunen statt. Die Kommunen haben sich den geplanten Leistungsreduzierungen nicht verschlossen, legten aber bezüglich der wirtschaftlichen Situation der Fa. HAV Wert auf ein transparentes Verfahren unter Federführung des RP Darmstadt. Inzwischen wurde von der Fa. HAV ein Antrag auf Entbindung von der Konzession für das Linienbündel Reinheim eingereicht, da der Betrieb der Linien wirtschaftlich nicht mehr zumutbar wäre. Die von einem Wirtschaftsprüfer bestätigten Unterlagen werden jetzt vom RP Darmstadt geprüft.

Nach aktuellen Berechnungen der DADINA ist ein Defizit des Linienbündels in sechsstelliger Höhe durchaus nachvollziehbar. Sollte der RP Darmstadt der Entbindung von der Konzession zustimmen, könnte das Linienbündel ausgeschrieben werden. Für die Übergangszeit (ca. ein Jahr) müssten die Bedingungen mit der Fa. HAV verhandelt werden. Es besteht dann keine Bindung mehr an den eigenwirtschaftlichen Vertrag. Eine Lösung mit der Fa. HAV bis zum Ende der Laufzeit Ende 2015 wäre ebenfalls denkbar. Dies hätte den Vorteil, dass dann die geplante Zusammenlegung mit dem Linienbündel Darmstadt/Ober-Ramstadt (Linien K 56 und K 58) erfolgen könnte.

In jedem Fall ist es Ziel der DADINA, im Falle der Entbindung der Fa. HAV von der Konzession, eine Defizitminimierung möglichst ohne finanziellen Ausgleich und ausschließlich über Fahrplanänderungen umzusetzen. Außerdem sind nach der RMV-Zählung 2010 Mehreinnahmen für das Linienbündel zu erwarten. Zurzeit werden deshalb zusammen mit der Fa. HAV weitere Maßnahmen zur wirtschaftlicheren Gestaltung des Linienbündels geprüft. Diese werden dann erneut mit den beteiligten Kommunen abgestimmt. Auch mit der Heuneburgschule im Fischbachtal gibt es Gespräche, da sie von den Fahrplanänderungen betroffen wäre.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0412-2012/DDN vom 14.05.2012**Verfasser: **DADINA**

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 6  
Verlängerung Linienbündel Ried****Beschlussvorschlag:**

Es wird zugestimmt, den Verkehrsvertrag für das Linienbündel Ried (Linien K 59, K 60, K 62, 45 und 46) mit der Fa. V-Bus ab dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2013 um zwei Jahre zu verlängern (siehe Anlage). Die zusätzlichen Mittel in Höhe von ca. € 55.000 für die DADINA (Stadt Darmstadt = ca. 1/3, Landkreis Darmstadt-Dieburg = ca. 2/3) werden ab dem Wirtschaftsplan 2014 bereit gestellt.

**Begründung:**

Das Linienbündel Ried (Linien K 59 Darmstadt – Klein-Rohrheim, K 60 Gernsheim – Pfungstadt, K 62 Darmstadt – Leeheim, 45 Gernsheim – Griesheim und 46 Geinsheim – Griesheim), welches zusammen mit der LNVG Groß-Gerau vergeben wurde, läuft noch zwei Jahre bis zum Dezember 2013. Die Vergabe nach Ausschreibung erfolgte in 2005 an die Bietergemeinschaft NVS/Winzenhöler, die Betriebsführerschaft hat die Fa. Beth (inzwischen: Fa. V-Bus) aus Lampertheim. Es wurde damals ein sehr günstiger Preis erzielt. Sowohl die LNVG Groß-Gerau als auch die DADINA sind mit dem Service des Unternehmens zufrieden, die Fahrgäste ebenfalls.

Da die LNVG Groß-Gerau insgesamt eine andere Bündelung ihrer Linien anstrebt, würde sie das Linienbündel Ried zur Harmonisierung der Linienlaufzeiten gerne um zwei Jahre bis zum Dezember 2015 verlängern. Dies ist auch im Interesse der DADINA, da zu erwarten ist, dass bei einer Ausschreibung zum Dezember 2013 ein deutlich höherer Preis herauskommt. Das Regierungspräsidium Darmstadt ist mit dieser Vorgehensweise einverstanden.

Die Fa. V-Bus ist zu einer Verlängerung von Dezember 2013 bis Dezember 2015 bereit, und würde auch die Konzession von der Bietergemeinschaft NVS/Winzenhöler übernehmen. Sie würde aber für diese Zeit einen höheren Preis verlangen, zusätzlich zu der vertraglich vereinbarten Kostendynamisierung z.B. durch steigende Dieselpreise. Dies ist nachvollziehbar, wäre aber immer noch deutlich günstiger, als das zu erwartende Ergebnis einer Ausschreibung.

Die Mehrkosten für die DADINA würden ca. € 55.000 betragen. Bei der Dynamisierung der Lohnkosten legt die Fa. V-Bus Wert darauf, dass die Tarife des LHO (Landesverband Hessischer Omnibusunternehmen) als Grundlage genommen werden, hierdurch können die Dynamisierungskosten steigen.

**Anlagen:**

- Entwurf Vertragsanpassung

## **Vertragsanpassungen**

zum

### **Verkehrs-Service-Vertrag (VSV) Linienbündel LDD Ried / LGG Süd vom 17.10.2005**

zwischen der

**Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA)**

Europaplatz 1, 64293 Darmstadt

und der

**Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH des Kreises Groß-Gerau (LNVG)**

Jahnstraße 1, 64521 Groß-Gerau

im folgenden **die Auftraggeber** „AG“ genannt

und dem Verkehrsunternehmen

**V-Bus GmbH**

Wormser Straße 84

68623 Lampertheim

im folgenden **Auftragnehmer** „AN“ genannt

### **Präambel**

Der beiliegende Verkehr-Service-Vertrag (VSV) über die Erbringung von Betriebsleistungen im Buspersonennahverkehr (BPNV) vom 17.10.2005 ist ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag i.S.d. Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007, der i.S.d. Art. 6 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 um zwei Jahre verlängert wird. Diese Verlängerung erfolgt im Übergang zu einer wettbewerblichen Vergabe und dient der Aufrechterhaltung des Verkehrsangebotes.

Die Fa. V-Bus GmbH, ehemals Omnibusbetriebe Beth GmbH und Gesellschafter der NVS, tritt als bisheriger Betriebsführer im Rahmen der Genehmigung der vertragsgegenständlichen Linien in die genehmigungsrechtlichen und vertraglichen Verpflichtungen des Auftragnehmers ARGE Winzenhöler /NVS ein. Ab dem 14.12.2013 wird die Fa. V-Bus GmbH die für die Durchführung der Betriebsleistung notwendigen Genehmigungen übernehmen und die Vertragsdurchführung gemäß den Inhalten des zum 17.10.2005 geschlossenen VSV in Verbindung mit den nachfolgend genannten Vertragsanpassungen gewährleisten.

## **§ 1 Gegenstand der Vertragsanpassung**

1. Gegenstand ist die Verlängerung des beiliegenden VSV vom 17.10.2005 einschließlich der Leistungsbeschreibung und allen damit einhergehenden Anlagen um zwei Jahre auf Basis des Angebotes vom 05.08.2005.
2. Die Vertragsanpassung regelt die Änderungen hinsichtlich der Vertragslaufzeit, den Fahrzeuganforderungen, des Grundanspruchs sowie Art und Umfang der Preisfortschreibung.
3. Ergänzend zum VSV gelten die seit 2006 auf den vertragsgegenständlichen Linien durchgeführten verkehrlichen Anpassungen. Diese werden weiterhin nach Art und Umfang jährlich im Rahmen der Zusatzbestellungen abgerechnet.

## **§ 2 Vertragslaufzeit**

Der beiliegende VSV verlängert sich vom 14.12.2013 um zwei Jahre bis zum international vereinbarten Fahrplanwechsel zum 12.12.2015.

## **§ 3 Fahrzeuganforderungen**

1. Es gelten die verbindlichen Mindestanforderungen gemäß Kapitel 3.1.1 der Leistungsbeschreibung in Verbindung mit der Anlage 2.
2. Das maximale Alter für den Fahrzeugtyp „SÜ“ erhöht sich ab dem 14.12.2013 von 8 Jahren auf 10 Jahre. Der AN gewährleistet die Verkehrssicherheit und die Funktionsfähigkeit der vorgeschriebenen Steuerungselemente und Sicherheitsausstattungen.
3. Das maximale Durchschnittsalter der Fahrzeuge erhöht sich für das Fahrplanjahr 2014 um ein Jahr und für das Fahrplanjahr 2015 um ein weiteres Jahr.
4. Der AN strebt an, die Fahrzeugqualität ab dem 14.12.2013 durch den Einsatz von neuwertigen Fahrzeugen zu verbessern.

## **§ 4 Grundanspruch, Preisfortschreibung und Selbstbehalt**

1. Der dem Angebot des AN vom 05.08.2005 zugrunde gelegte Grundanspruch (netto) beträgt im Fahrplanjahr 2006 € 1.273.571 € und dient der Abgeltung sämtlicher mit dem Angebot verbundenen Leistungen. Dieser Grundanspruch wird seit 2006 fortgeschrieben und bildet im Jahr 2013 die Anspruchsbasis für die Laufzeitverlängerung.
2. Zusätzlich zum fortgeschriebenen Grundanspruch des Jahres 2013 leistet der AG in den Fahrplanjahren 2014 und 2015 einen jährlichen Zuschuss in Höhe von 220.000 €. Dieser Zuschuss unterliegt nicht der Preisfortschreibung.
3. Ab dem 01.01.2014 erfolgt die Preisfortschreibung für Personal- und Kraftstoffkosten auf die Angebotsleistung zu 100%. Der Selbstbehalt von 20% entfällt.
4. Im Bereich der Personalkosten wird ab 01.01.2014 die Fortschreibung der Kosten anhand der durchschnittlichen Steigerung der Stundenvergütung des Fahrpersonals im Rahmen des LHO-Tarifs berechnet. Die Berechnung der Indizes anhand des Index für Tariflöhne und Gehälter des Statistischen Bundesamtes, Wiesbaden entfällt in diesem Zusammenhang. Als Bemessungsgrundlage für die Fortschreibung der Personalkosten



2014 gilt die Steigerung der Stundenvergütung des Fahrpersonals (Basistarif ohne Zuschläge) im Zeitraum vom 31.12.2011 bis 31.12.2014.

### § 5 Schlussbestimmungen

1. Alle Änderungen und Ergänzungen zu dieser Vertragsanpassung bedürfen der Schriftform. Mündliche Vereinbarungen oder Zusicherungen zu dieser Vertragsanpassung sind unwirksam.
2. Die Vertragsanpassung wird dreifach ausgefertigt. Jede Vertragspartei erhält ein Exemplar.
3. Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Vereinbarung für einen der Vertragspartner insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieser Vereinbarung nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vereinbarungspartnern angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommt.

Anlage: Verkehrsservicevertrag vom 17.10.2005 zwischen der LNVG Groß-Gerau, der DADINA und der ARGE Winzenhöler/NVS

Lampertheim, den

**V-Bus GmbH**

-----  
Geschäftsführer

Darmstadt, den

**Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA)**

-----  
Kreisbeigeordneter Christel Fleischmann  
Vorstandsvorsitzender

-----  
Stadträtin Brigitte Lindscheid  
Stellv. Vorstandsvorsitzende

Groß-Gerau, den

**Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH des Kreises Groß-Gerau (LNVG)**

-----  
Christian Sommer  
Geschäftsführer

-----  
Angelika Reinhardt  
Prokuristin

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0413-2012/DDN** vom 14.05.2012

Verfasser: DADINA

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 7**  
**ÖPNV-Anbindung TU-Lichtwiese****Beschlussvorschlag:**

1. Es wird zugestimmt, ab dem 01.10.2012 die Linien 5515/5516 (Worfelden/Erzhausen – Weiterstadt – Darmstadt Schloß) als Linie K montags bis freitags im Vorlesungszeitraum mit zusätzlichen ca. 2 Fahrten pro Stunde über die Alexander- und Pützerstraße bis zur TU-Lichtwiese zu verlängern und auch die bestehenden Verlängerungsfahrten der Linien 5515/5516 zur TU-Lichtwiese über die Alexander- und Pützerstraße zu führen. Durch den neuen Linienweg der Verlängerungsfahrten ist eine Umprogrammierung der Lichtsignalanlage an der Haltestelle „Roßdörfer Platz“ erforderlich. Die Stadt Darmstadt ist hierfür zuständig. Die Kosten für die DADINA (Stadt Darmstadt) in Höhe von max. € 32.500 für das Jahr 2012 sind im Wirtschaftsplan 2012 unter der Kostenstelle DNV 020101 (HEAG mobiBus direkt vergebener Verkehr) enthalten. Die jährlichen Kosten für die DADINA in Höhe von max. € 130.000 sind ab dem Jahr 2013 im Wirtschaftsplan der DADINA einzustellen.
2. Es wird zugestimmt, drei bisher zu bestimmten Zeiten für fahrplanmäßige Verstärkerfahrten in Lastrichtung auf der Linie K eingesetzte Busse der HEAG mobiBus ab dem 01.10.2012 im Vorlesungszeitraum (Sommer- und Wintersemester) für zeitlich definierte Verstärkungen auf der Linie K einzusetzen. Die Kosten für die DADINA (Stadt Darmstadt) in Höhe von ca. € 12.500 für 2012 sind im Wirtschaftsplan 2012 unter der Kostenstelle DNV 020101 (HEAG mobiBus direkt vergebener Verkehr) enthalten, da mit Mehreinnahmen aus dem SemesterTicket zu rechnen ist. Die jährlichen Kosten für die DADINA belaufen sich nach ersten Schätzungen auf € 50.000 und sind ab dem Jahr 2013 im Wirtschaftsplan der DADINA einzustellen.
3. Es wird zur Kenntnis genommen, dass ab dem 01.10.2012 ein von der TU Darmstadt finanziert und von der TU Darmstadt oder der DADINA bei der HEAG mobiBus bestellter Shuttle-Bus zwischen den Haltestellen „TU-Lichtwiese“ und „Hochschulstadion“ eingerichtet werden soll. Der genaue Linienverlauf wird noch geprüft.

**Begründung:**

Zum Wintersemester 2012/2013 wird an der TU-Lichtwiese das neue Hörsaal- und Medienzentrum mit einer Kapazität von insgesamt über 2.000 Plätzen in Betrieb genommen. Hierdurch werden – insbesondere zu den Anfangszeiten der Vorlesungsblocks – enorme Anforderungen an das ÖPNV-System gestellt. Außerdem soll zu diesem Zeitpunkt das Mobilitätsmanagementkonzept der TU Darmstadt umgesetzt werden, welches u. a. eine Parkraumbewirtschaftung auf der Lichtwiese und ein JobTicket vorsieht.

Die Beteiligten sind sich einig, dass eine reine Ausweitung des Linienverkehrs mit Bussen die Probleme nicht lösen kann und auch nicht finanzierbar wäre, da die Belastungen nicht gleichmäßig, sondern verstärkt zu bestimmten Zeiten auftreten. Deshalb wird in Abstimmung mit der TU Darmstadt ein dreiteiliges Konzept vorgeschlagen:

1. Seit dem Wintersemester 2011/2012 werden bereits zu den Semesterzeiten zwei Fahrten pro Stunde der Linien 5515/5516 als Fahrten der Linie K zur TU-Lichtwiese durchgebunden. Dies soll ausgeweitet werden, sodass dann insgesamt pro Stunde ca. 4 Fahrten der Linien 5515/5516 zur TU-Lichtwiese geführt werden. Diese Fahrten sollen ab der Haltestelle „Schloß“ nicht über den normalen Linienweg der Linie K, sondern über die Alexander- und die Pützerstraße zum Roßdörfer Platz und dann durch die Roßdörfer Straße zur TU-Lichtwiese fahren. Hierdurch wird eine direkte Verbindung zwischen den Standorten TU-Innenstadt und TU-Lichtwiese geschaffen. Für diese Linienführung sind Änderungen an der Lichtsignalanlage Roßdörfer Platz notwendig, damit die Busse von der Haltestelle Roßdörfer Platz signalgesichert in Richtung Innenstadt in die Teichhausstraße fahren können. Die Linie wird ab der Darmstädter Innenstadt eine eigene Linienbezeichnung (z. B. KU) erhalten. Die zusätzlichen Bestellkosten bei der HEAG mobiBus belaufen sich auf ca. € 130.000/a.
2. Die bisherigen Verstärkerfahrten auf der Linie K im Wintersemester, die mit drei Bussen durchgeführt wurden, werden neu organisiert und auf alle Semesterzeiten (Winter- und Sommersemester) ausgeweitet. Bisher fahren die Verstärkerfahrten im Takt lastrichtungsorientiert morgens in Richtung TU-Lichtwiese und nachmittags in Richtung Hauptbahnhof. Dies wird der Verkehrsnachfrage aber nicht mehr gerecht, da zu bestimmten Zeiten ein sehr hoher Andrang besteht und außerdem die Lastrichtung wechselt. Deshalb müssen die Busse flexibler und nachfragegerechter eingesetzt werden, sodass z. B. morgens zum Vorlesungsbeginn um 8 Uhr alle drei Busse am Hauptbahnhof verfügbar sind, und der Einsatz über den Tag weniger am Takt, als an den Vorlesungszeiten orientiert wird. Um mehr Flexibilität zu erhalten, sollen die Verstärkerfahrten nicht mehr in den gedruckten Fahrplaninformationen, sondern nur noch in den Internetfahrplänen dargestellt werden. Nach ersten Schätzungen belaufen sich die Mehrkosten auf € 50.000 pro Jahr.
3. Zur Entlastung der Buslinien soll von der TU Darmstadt ein Shuttle-Bus von der TU-Lichtwiese mit Anschluss an die Straßenbahn an der Haltestelle „Hochschulstadion“ finanziert werden. Der Fahrweg wird zwischen der Stadt Darmstadt und der TU Darmstadt abgestimmt und entsprechend hergerichtet. Es soll ein Standardbus eingesetzt werden. Die Bestellung der Leistung kann entweder direkt von der TU Darmstadt bei der HEAG mobiBus („Werksverkehr“) oder über die DADINA erfolgen. Hierdurch soll erreicht werden, dass die alternative ÖPNV-Anbindung der TU-Lichtwiese über die Straßenbahn an der Haltestelle „Hochschulstadion“ stärker genutzt wird, da das Bussystem sowohl von den Kapazitäten als auch von der Anzahl der Busse her an seine Grenzen gekommen ist.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0414-2012/DDN vom 14.05.2012**Verfasser: **DADINA**

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 8  
Fahrplanänderungen HEAG mobiBus****Beschlussvorlage:**

1. Der Bestellung einer Zusatzfahrt auf der Linie K an Werktagen um 05.15 Uhr ab „Darmstadt Hbf“ nach „Darmstadt Kleyerstraße“ wird zugestimmt. Die Kosten für das Jahr 2012 in Höhe von € 2.000 (Stadt Darmstadt) sind im Wirtschaftsplan 2012 unter der Position DNV 020101 (HEAG mobiBus direkt vergebener Verkehr) enthalten, ab dem Jahr 2013 werden die Kosten in Höhe von jährlich € 4.000 im Wirtschaftsplan berücksichtigt.
2. Es wird zugestimmt, die Linie L zum Abbau von Parallelverkehren ab dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2012 als unternehmensinitiierte Änderung nur noch von der Heinheimer Straße bis zum Luisenplatz zu führen und den Ast zum Ostbahnhof einzustellen.
3. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Geschäftsstelle in Abstimmung mit den beteiligten Kommunen und der HEAG mobiBus eine wirtschaftlichere Bedienung auf der Linie O prüft.

**Begründung:****Zu 1.:**

Die Deutsche Post AG verlagert zum Juli 2012 einen Betriebsstandort vom Darmstädter Hauptbahnhof zur Kleyerstraße. Zum Arbeitsbeginn um 05.15 Uhr gibt es zurzeit keine ÖPNV-Verbindung mit der Linie K zur Kleyerstraße.

Die gewünschte Anbindung kann realisiert werden, indem montags bis freitags ein zusätzliches Fahrtenpaar mit der Linie K zwischen „Darmstadt Hbf“ und „Darmstadt Kleyerstraße“ und samstags ein zusätzliches Fahrtenpaar mit der Linie R zwischen „Darmstadt Hbf“ und „Darmstadt T-Online-Allee“ eingerichtet wird.

Für die Zusatzfahrten fallen Bestellkosten von ca. € 4.000 je Jahr bzw. von € 2000 für das Jahr 2012 an, da die zusätzliche Verbindung erst ab dem 28.06.2012 eingerichtet werden soll. Es können keine zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen erwartet werden, da die Mitarbeiter bereits weitgehend im Besitz von Zeitkarten sind.

**Zu 2.:**

Stadt Darmstadt, DADINA und HEAG mobiBus suchen gemeinsam nach Möglichkeiten, die Verkehrsleistungen der HEAG mobiBus ab 2011 wirtschaftlicher zu gestalten. Die HEAG mobiBus hat dargestellt, dass sie u. a. durch die gestiegenen Dieselpreise Probleme hat, ihr Unternehmensergebnis ab 2011 positiv zu gestalten. Hierbei sind die Auswirkungen der RMV-Erhebung 2010 noch nicht berücksichtigt. Da eine erneute Erhöhung der Bestellerentgelte durch die Aufgabenträger problematisch zu sehen ist, wird nach Einsparungen beim Leistungsangebot gesucht, die für die Fahrgäste möglichst wenig Auswirkungen haben. Die Leistungsreduzierung in Höhe von ca. € 100.000 wird als unternehmensinitiierte Änderung der HEAG mobiBus abgerechnet, d. h. sie kommt vollständig der HEAG mobiBus zugute.

Die Bedienung zwischen Luisenplatz und Ostbahnhof kann durch die zahlreichen Regionalbuslinien übernommen werden. Die Linie L verkehrt hier zurzeit nur noch montags bis samstags im 30-Minutentakt. Die Regionalbuslinien müssten dann auch zusätzliche Halte an der Haltestelle Woog übernehmen. Um die Abfahrtszeiten für die Fahrgäste übersichtlich darzustellen, wurden an den Haltestellen Woog und Jugendstilbad bereits dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) installiert. Auch an der Haltestelle Ostbahnhof ist die Aufstellung von drei DFI-Anlagen bis Ende 2012 geplant.

Die Anschlüsse am Ostbahnhof auf die Odenwaldbahn verschlechtern sich teilweise etwas, werden aber noch als akzeptabel angesehen. Wichtig ist, dass die Regionalbuslinien soweit pünktlich verkehren, um die Anschlüsse halten zu können.

Eine Beschlussfassung im Vorstand über diesen Punkt wurde auf die Vorstandssitzung unmittelbar vor der Verbandsversammlung am 27.6.2012 vertagt, da bis dahin noch nähere Informationen zur wirtschaftlichen Lage der HEAG mobiBus eingeholt werden sollen.

**Zu 3.:**

Auch bei der Linie O (Darmstadt Böllenfalltor – Brandau) werden Einsparungsmöglichkeiten gesehen. Es ist nicht wirtschaftlich und von den Fahrgastzahlen her nicht notwendig, die gesamte Strecke der Linie O durchgehend mit Gelenkbussen zu bedienen. Sinnvoller wäre es, die Linie O mit Gelenkbussen nur noch bis Ober-Ramstadt Rondell zu führen, und eine neue Linie mit Standardbussen von Brandau bis nach Ober-Ramstadt Bahnhof zu führen. Damit hätten zwar die Orte, die durch die neue Linie bedient würden, eine direkte Verbindung zum Ober-Ramstädter Bahnhof, aber keine umsteigefreie Verbindung zum Böllenfalltor mehr. Es wurden schon erste Gespräche geführt, die Angelegenheit muss aber noch genauer mit den beteiligten Kommunen erörtert werden.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0396-2012/DDN** vom 28.02.2012

Verfasser: DADINA

Az./Antrag: **VV/5./IV./6**

Beschlusslauf:

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

Betreff:

**TOP 9**  
**Überprüfung des Grundtaktes –**  
**Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen****Beschlussvorschlag:**

Der DADINA-Vorstand wird gebeten zu untersuchen, welche Auswirkungen die Umstellung des Grundtaktes von 15'/30' auf einen Grundtakt 10'/20' für Fahrgäste und Angebots-erstellung (insbesondere die Kosten) erwarten lassen.

**Begründung:**

Der öffentlichen Nahverkehr war in der Vergangenheit mehr noch als andere Verkehrsträger durch starke Lastspitzen und Lasttäler geprägt, die den Ressourcenbedarf des Systems prägen. Die absolute Lastspitze tritt auch aktuell noch in den Morgenstunden vor Schulbeginn auf; auf diese ist der Fuhrpark ausgelegt. Dies ist mit enormen Kosten für die Fahrzeugvorhaltung verbunden. Als eine Reaktion auf diese Tatsache hat die DADINA in Ihrem Nahverkehrsverkehrsplan unter anderem die Möglichkeit eröffnet, dass für einen sehr geringen Teil der Fahrplanleistung auch vergleichsweise alte Fahrzeuge mit niedrigen Umweltaforderungen eingesetzt werden dürfen, um den Unternehmen in der Morgenspitze die Chance zum Einsatz gut erhaltener Altfahrzeuge zu geben und damit die Kosten zu senken.

Insbesondere durch die zunehmende Flexibilisierung der Arbeitszeiten und der Ladenöffnungszeiten sowie gestiegener Ansprüche an die Freizeitgestaltung und dem einhergehenden stärkeren Freizeitmobilitätsbedürfnis ist zunehmend zu beobachten, dass sich die Nachfrage im Tagesverlauf kontinuierlicher entwickelt und auch in den bisherigen Randstunden deutlich zunimmt. Auch gezielte Angebote wie die vergünstigte 9 Uhr-Karte dürften einen Anteil an dieser Entwicklung haben.

Die früher deutlich schwächeren Nachfragezeiten wie an Werktagen Vormittags zwischen etwa 9:00 und 11:30 Uhr oder auch im Abendverkehr ab 19:00 Uhr existieren in ihrer ursprünglich deutlichen Ausprägung in dieser Form nicht mehr. Der ÖPNV im DADINAGEbiet hat diesen Wandel in Teilen nachvollzogen. So hat die Verlängerung der Ladenöffnungszeiten einen Prozess angestoßen, der in mehreren Schritten und analog zur Entwicklung der Nachfrage zu einer leichten Verlängerung der Hauptverkehrszeit geführt hat. Auch die schon seit einigen Jahren vorhandene lastrichtungsbezogene Verstärkung der Linie K zwischen der Innenstadt und dem Universitätscampus Lichtwiese wird nicht nur punktuell, sondern vergleichsweise kontinuierlich im Tagesverlauf angeboten.

Diese Beispiele lassen es interessant erscheinen, eine strategische und gesamtheitliche Diskussion über die Adaption der neuen Rahmenbedingungen zu führen. So kann es interessant sein, anstelle des aktuell praktizierten Grundtaktmodells mit einem Grundtakt von 15 Minuten, der durch die Überlagerung von Linien in der Hauptverkehrszeit auf 7,5 Minuten verdichtet wird, und einem Takt 30' in den Abendstunden den Grundtakt auf einen über den ganzen Tag konstanten Grundtakt von 10 Minuten zu ersetzen, der in den Abendstunden auf einen Takt 20' reduziert wird (die Tagsüber im Takt 30' bzw. Abends im Takt 60' verkehrenden Linien wären hiervon nicht betroffen). Hierdurch könnte nicht nur ein kontinuierlicherer Fahrzeugeinsatz (bei ggf. leicht verringerter Fahrzeugvorhaltung) möglich sein, sondern es steht zu erwarten, dass ein deutlich besser merkbarer Grundtakt von 10 Minuten im Tagesverkehr (auch Samstags, wo es erheblichen Mehrbedarf gibt) anstelle des Takt 7,5' von den Fahrgästen nicht als Nachteil empfunden wird, jedoch Ressourcen bereitstellt, welche die deutliche Angebotsverbesserung im Abendverkehr von einem Takt 30' auf einen Takt 20' in Summe kostenneutral ermöglicht. Unter anderem die Stadt Mannheim war mit einem ähnlichen Konzept sehr erfolgreich und hat die Fahrgastzahlen deutlich gesteigert (vgl. Anlage).

Eine derartige Umstellung stellt jedoch einen tiefgreifenden Eingriff in das System dar und will daher wohl überlegt sein. Eine entsprechende Untersuchung kann Aufschluss über Wirkung auf Fahrgäste, Leistungsbereitstellung und Finanzierung ebenso liefern, wie die nötige Betrachtung über die Durchgängigkeit und Konsistenz des Systems im Verbund (Anschlussbeziehungen und Vertaktung mit dem SPNV und dem Regionalverkehr).



**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0423-2012/DDN** vom 31.05.2012

Verfasser: DADINA

Az./Antrag: VV./6./7.

Beschlusslauf:

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

**TOP 10**

Betreff:

**Systemoffene, ergebnisoffene und gleichberechtigte Untersuchung der normalspurigen Stadt-Land-Bahn für den Korridor Groß-Zimmern - Roßdorf - Darmstadt - Antrag der CDU-Fraktion****Beschlussvorschlag:**

Der DADINA-Vorstand wird beauftragt, die laufende Untersuchung zur Schienenverbindung nach Groß-Zimmern zu erweitern. Es wird systemoffen, ergebnisoffen, gleichberechtigt und mit der gleichen Tiefe auch ein Stadt-Land-Bahn-System in 1.435 mm Spurweite auf dieser Strecke untersucht. Die Kosten sind in einen Nachtragshaushaltsplan einzustellen. Die beiliegenden Materialien (siehe Anlagenverzeichnis) sind dem Planungsbüro zu übergeben.

**Eckpunkte:**

1. Wiederaufbau der Schienenverbindung Groß-Zimmern – Darmstadt Ostbahnhof (ausschließlich) in Normalspur 1.435 mm. Hierbei erfolgt keine Festlegung, ob dieser Abschnitt gemäß Eisenbahn-Betriebsordnung (EBO) oder Straßenbahn- Betriebsordnung (BOStrab) wiederaufgebaut wird.
2. Verknüpfung mit den DB-Gleisen im Ostbahnhof und Mitbenutzung bzw. Anschluss an dieselben, Ausfädelung am Ostbahnhof Richtung Innenstadt.
3. Wiederaufbau der Straßenbahnstrecke Darmstadt Ostbahnhofs-Vorplatz – Marktplatz/Friedensplatz in Normalspur 1.435 mm (als mögliche erste Baustufe).
4. Als mögliche zweite Baustufe Umbau einer der vorhandenen Meterspurstraßenbahnstrecken (a. Marktplatz – Berliner Allee – Hauptbahnhof, b. Marktplatz – Willy-Brandt-Platz – Hauptbahnhof) mit Drei-/Vier-Schienengleis, wobei alternativ auch der für 2013 vorgesehene Gleisaustausch in der Bismarckstraße nur in Normalspur durchgeführt werden könnte.
5. Einsatz von Normalspur-Fahrzeugen mit Zulassung nach EBO und BOStrab, die wie die auf Normalspur fahrende Magdeburger Straßenbahn nicht breiter sind als die heutigen Darmstädter Straßenbahnen.
6. Auch ein eventueller Dieseltram-Betrieb auf der Außenstrecke Groß-Zimmern – Ostbahnhof wie auf der Regio-Tram-Linie 4 Wolfhagen – Kassel Hbf ist zu erwägen. Dieseltrams könnten auch von Groß-Zimmern über Darmstadt Ost und Nord zum Hauptbahnhof Darmstadt sowie zu Stationen in Frankfurt fahren.
7. Nutzung von Synergieeffekten durch eine europaweite Ausschreibung des Betriebs der Normalspur-Tram Groß-Zimmern – Darmstadt Innenstadt – Hbf, evtl. in Verbindung mit

**Begründung:**

Der Aufbau eines Stadt-Land-Bahn-System für die Region Darmstadt wurde bisher nicht durch eine Machbarkeitsstudie untersucht. In der Öffentlichkeit werden vermeintliche Probleme genannt („Die 1-Meter-43-Bahn passt nicht in die Stadt.“ oder „Stellen Sie sich vor, auf dem Luisenplatz fährt ein Zug“), die in anderen Städten nicht als Hemmnisse, sondern als Chancen gesehen werden bzw. deren Faktengehalt objektiv unzutreffend ist. Nach Einschätzung der Antragsteller gibt es derart viele gute Argumente für eine Stadt-Land-Bahn, dass eine gleichberechtigte Untersuchung die Vor- und Nachteile beider Systeme für Stadt und Landkreis aufzeigen soll.

**Zu 1:** Nach Einschätzung der Antragsteller gibt es hier, wenn überhaupt, nur geringe Kostenunterschiede zwischen Meter- und Normalspur.

**Zu 2:** Die Mitbenutzung der DB-Gleise im Ostbahnhof erscheint kostenmäßig und betrieblich günstiger als der Neubau einer Unterführung/Überführung für die Meterspur-Straßenbahn, zudem ist der Umstieg zwischen Odenwaldbahn und Groß-Zimmerner Strecke für die Fahrgäste niveaugleich und so bequemer. Auch im Südkopf des Heilbronner Hauptbahnhofs kreuzt die S 4 die vielbefahrene DB-Hauptstrecke Heilbronn – Stuttgart niveaugleich (siehe Anlage a).

Die Zugdichte von dortiger S 4 und DB-Regionalverkehr zusammen (siehe Anlage c.) entspricht etwa der von Stadt-Land-Bahn (8 Fahrten/ Stunde + Richtung) und Odenwaldbahn im Ostbahnhof (siehe Anlage d.). Für die Direktzüge der Odenwaldbahn musste der Darmstädter Nordbahnhof umgebaut werden (u. a. zusätzlich: 3 Weichen, 1 Kreuzungsweiche, mehrere Signale) – alles war pünktlich zum Dez. 2005 fertig.

**Zu 3:** Die meterspurigen Gleise in der Landgraf-Georg-Straße können nicht mehr verwendet werden. Ein Wiederaufbau in Normalspur ist, wenn überhaupt, nur geringfügig teurer als in Meterspur.

**Zu 4:** In einer ersten Baustufe könnte die Groß-Zimmerner Strecke bis zum Marktplatz/ Friedensplatz geführt werden, da hier nur wenige Eingriffe in das Meterspurnetz erforderlich sind. In einer zweiten Ausbaustufe, auch in Verbindung mit der Odenwaldbahn, könnte für die Verbindung Innenstadt – Hauptbahnhof eine der vorhandenen ÖPNV-Trassen genutzt werden. Auch hier wäre der Neubau-/Umbaubebedarf streckenmäßig geringer als in Kassel (dort 6 km).

**Zu 5:** Den Platzbedarf und damit die städtebauliche Verträglichkeit bestimmt nicht die Spurweite, sondern die Fahrzeugbreite. Ob ein Stadt-Land-Bahn-Fahrzeug in die Stadt passt, ist also unabhängig von der Spurweite. Die heutigen Darmstädter Straßenbahnen sind breiter als 1,435 m, nämlich 2,400 m.

**Zu 6:** Nur der Aufbau in Normalspur eröffnet Chancen für umsteigefreie Direktverbindungen aus Groß-Zimmern und Roßdorf zum Darmstädter Nordbahnhof. Es könnten genau den Pendlern Direktverbindungen angeboten werden, die zur Zeit mit dem Auto den Rhönring befahren. Auch Verbindungen nach Frankfurt ohne Umsteigen sind nur mit Normalspur möglich. In Kassel wird auf der Außenstrecke der Regio-Tram-Linie 3 im Dieseltrieb gefahren, im Stadtbereich mit Gleichstrom.

**Zu 7:** Die Infrastrukturkosten einer normalspurigen Stadt-Land-Bahn wären durch Einsparung der Unterführung/Überführung am Ostbahnhof geringer als bei der Meterspurtram. Die Fahrzeugkosten könnten – müssen aber nicht – höher sein als bei der heutigen Darmstädter Straßenbahn. Durch gemeinsame Losbildung mit der Regio-Tram Kassel oder der in Planung befindlichen Regionaltangente West des RMV wäre eine europaweite Ausschreibung möglich, bei der nicht nur die Investitionskosten, sondern auch der Betrieb günstiger sein könnte als bei der Meterspurtram. In Kassel werden Fahrzeuge und Personalaufwand getrennt voneinander ausgeschrieben.

**Quellen:**

a. Gleisplan DB Netz Heilbronn Hbf mit Anmerkungen.

Quelle der Ursprungsdatei:

[http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/geschaefte/infrastruktur\\_\\_schiene/netz/netzzugang/dokumente/Bahnhof/SNB/T/TH\\_\\_NBS.pdf](http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/geschaefte/infrastruktur__schiene/netz/netzzugang/dokumente/Bahnhof/SNB/T/TH__NBS.pdf)

b. Gleisplan AVG zwischen Leingarten und Anschluss an DB-Strecke in Heilbronn Hbf.

Quelle:

[http://www.avg.info/fileadmin/user\\_upload/avg/pdf/infrastruktur/Leingarten\\_und\\_Strecke\\_Heilbronn\\_-\\_Leingarten.pdf](http://www.avg.info/fileadmin/user_upload/avg/pdf/infrastruktur/Leingarten_und_Strecke_Heilbronn_-_Leingarten.pdf)

c. Fahrplanlage Heilbronn Hbf im Mai 2012 (120525-hvz-heilbronn-hbf.pdf)

Quelle: VCD 15.05.2012

d. Möglicher Gleisplan und Fahrplanlage Odenwaldbahn / Stadt-Land-Bahn Darmstadt Ostbahnhof (Zugfahrplan Mai 2012) Quelle: VCD 15.05.2012

e. Auszug aus Wikipedia vom 07.04.2012 zur Regio-Tram Kassel

f. Internetseiten des NVV zum Regio-Tram-Prinzip und zur Dieselhybrid-Tram

g. CDU-Pressemitteilung vom 29.03.2012: „Stadt-Land-Bahn muss bis nach Groß-Zimmern geführt werden –Ausführung in Eisenbahnspurweite schafft weitere Chancen“

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0424-2012/DDN** vom 31.05.2012

Verfasser: DADINA

Az./Antrag: VV./6./8.

Beschlusslauf:

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

**TOP 11**Betreff: **Nutzung der geplanten P+R-Anlage am Darmstädter Nordbahnhof -  
Anfrage der CDU-Fraktion**

Vorbemerkung: Die Stadt Darmstadt plant nach Darstellung des Stadtplanungsamtes (Herr Stoll 11.05.2012) die Einrichtung eines P+R-Platzes am Darmstädter Nordbahnhof. Die CDU-Dadina-Fraktion begrüßt Einrichtungen zum Umstieg auf Bahn und Bus. Ab dem Darmstädter Nordbahnhof fahren (Stand Mai 2012) folgende ÖPNV-Linien: Straßenbahnen 6/7/8, Buslinie R, Regionalbahn/Stadtexpress 65, Regionalbahn 75.

## Fragen:

1. Wieviele P+R-Plätze sollen am Nordbahnhof zusätzlich entstehen?
2. Wieviel wettergeschützte Radabstellplätze sollen am Nordbahnhof zusätzlich entstehen?
3. Wieviel abschließbare Radboxen sollen am Nordbahnhof zusätzlich entstehen?
4. P+R ist vor allem gedacht, um den Wechsel zwischen Pkw und ÖPNV zu ermöglichen. Nach Einschätzung des Vorstands, wie sollen sich die vorhandenen und zusätzlichen Fahrgäste auf diese ÖPNV-Linien verteilen (Einstieg in der HVZ morgens Mo-Fr)?
5. Welche Maßnahmen planen Dadina-Vorstand und Stadt Darmstadt, um eine hinreichende Beförderungskapazität in den ÖPNV-Linien für die zusätzlich erwünschten Fahrgäste sicherzustellen, insbesondere in Bezug auf die anstehende Neuausschreibung der Odenwaldbahn?