

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Tagesordnung

Gremium: Verbandsversammlung
Sitzungstag: 21.03.2012
Sitzungsnummer: VV/5./IV.

| TOP | Betreff | | |
|--------------------------------------|--|---------------|--|
| Öffentlicher Teil der Sitzung | | | |
| 1. | Mitteilungen des Verbandsversammlungsvorsitzenden | 0398-2012/DDN | |
| 2. | Bericht des Vorstandsvorsitzenden | 0399-2012/DDN | |
| 3. | Gutachten TU-Lichtwiese/Roßdorf-Groß-Zimmern (Hierzu wird Dr. Kittler vom ZIV vortragen) | 0363-2012/DDN | |
| 4. | Neuvergabe Linienbündel Babenhausen | 0364-2012/DDN | |
| 5. | Stadtpreisstufen RMV | 0366-2012/DDN | |
| 6. | Linienbündel Reinheim | 0369-2012/DDN | |
| 7. | Anbindung des Edelsteinviertels an den ÖPNV | 0373-2012/DDN | |
| 8. | Verlängerung der Züge auf der RB 75 - Antrag der CDU-Fraktion | 0392-2012/DDN | |
| 9. | Prüfung ÖPNV-Spur Erbacher Straße - Ostbahnhof Nordseite - Antrag CDU-Fraktion | 0393-2012/DDN | |
| 10. | Sonntagszugverbindung Odenwaldbahn - Antrag der CDU-Fraktion | 0394-2012/DDN | |
| 11. | Zukunftsfähige Weiterentwicklung der Main-Neckar- Bahn- Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen | 0395-2012/DDN | |
| 12. | Überprüfung des Grundtaktes - Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen | 0396-2012/DDN | |
| 13. | Tarif Babenhausen - Hanau - Anfrage der CDU- Fraktion | 0397-2012/DDN | |
| 14. | Wahl eines/einer Verbandsversammlungsvorsitzenden | | |
| 15. | Verabschiedung des Verbandsversammlungsvorsitzenden Hans-Peter Hörr | | |



DADINA

Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Vorlage-Nr.: **0398-2012/DDN** vom 28.02.2012

Verfasser: **DADINA**

Az./Antrag:

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 |

Betreff:

TOP 1
Mitteilungen des Verbandsversammlungsvorsitzenden

Verbandsversammlungsvorsitzender Hans-Peter Hörr berichtet mündlich.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0399-2012/DDN vom 28.02.2012**Verfasser: **DADINA**

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

| | <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 |

Betreff: **TOP 2**
Bericht des Vorstandsvorsitzenden

1. Bahnstrecke Darmstadt - Pfungstadt

Der Betrieb auf der Bahnstrecke Darmstadt – Pfungstadt ist soweit gut angelaufen. Beschwerden gab es vor Allem zum Pfeifen an den Bahnübergängen zwischen Eberstadt und Pfungstadt. Hier ist die Stadt Pfungstadt mit der DB AG im Gespräch. Es haben auch schon Ortsbesichtigungen stattgefunden. Ggf. sind Planverfahren notwendig, um die Pfeifvorschrift aufzuheben. Es gab einige Vorfälle mit Gegenständen auf den Gleisen und Überqueren der Gleise durch Fußgänger, denen die Polizei nachgeht.

Beim neuen Bussystem gab es bereits kleinere Anpassungen, z. B. durch die Einrichtung einer Haltestelle an der Wormser Straße in der Nähe der Friedrich-Ebert-Schule. Bezüglich des Anschlusses an die Straßenbahn in Eberstadt müssen sich die Fahrgäste noch daran „gewöhnen“, dass die Linie P jetzt an die Linien 7/8 angebunden ist. HEAG mobilo und DADINA haben die Fahrgäste hierzu noch gesondert informiert. Das AST Pfungstadt wird nach Angaben der Stadt Pfungstadt sehr gut nachgefragt.

2. Fahrplanwechsel am 11.12.2011

Der Fahrplanwechsel im DADINA-Gebiet ist relativ ruhig verlaufen. Kapazitätsprobleme am Mittag gab es nach einer Umstellung auf der Linie K 56, dies wurde zum 13.02.2012 gelöst. Außerdem gab es zum 13.02.2012 kleinere Fahrplananpassungen auf verschiedenen Linien (siehe Anlage). Auch die zusätzlichen Fahrten auf der Linie K 56 um 20 Uhr wurden zum 13.02.102 umgesetzt.

3. Fahrradmitnahme

Ein Ergebnis der Podiumsdiskussion zum Thema Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen war der Auftrag an die DADINA-Geschäftsstelle, einen Flyer als Argumentationshilfe für das Fahrpersonal und Information für die Fahrgäste neu aufzulegen. Das Faltblatt wurde zusammen mit der HEAG mobilo in einer größeren Auflage herausgegeben. Das Fahrpersonal aller Verkehrsunternehmen im DADINA-Gebiet hat den Flyer erhalten. Die HEAG mobilo GmbH hat zugesagt, das Fahrpersonal mit dem Flyer für entsprechende Konfliktsituationen zu schulen.

Weiterhin wurde vereinbart, dass eine Ansage für die Fahrzeuge bereitgestellt wird, auf die das Fahrpersonal im Falle eines Konfliktes oder einer Überfüllung automatisch zurück-

greifen kann. Für mehr gegenseitige Rücksichtnahme wirbt außerdem ein Plakat und ein Beitrag im Infotainment der Fahrzeuge der HEAG mobilo. Auch die DFI-Anzeiger können zur Information genutzt werden (Anlage).

4. NightLiner Flyer

Die DADINA verfügt über ein gutes Angebot an Nachtverkehren am Wochenende, den sogenannten NightLiner-Fahrten. Bisher gab es dazu als Kundeninformation nur einen Liniennetzplan. Zusammen mit den angebotenen Fahrten wurde der Plan jetzt in einem Flyer kundenfreundlich dargestellt. Der Flyer wurde rechtzeitig zur Fastnacht 2012 fertig gestellt, da es in dieser Zeit ein erweitertes NightLiner-Angebot von Freitag- bis Dienstagnacht gab und sich die DADINA-Geschäftsstelle einen zusätzlichen Werbeeffect versprochen hat (Anlage).

5. GVFG-Antrag Haltestellen

Von Seiten des ASV Darmstadt (jetzt: Hessen mobil) wurde uns schriftlich mitgeteilt, dass der 1. Bauabschnitt der Haltestellenmaßnahmen in 2012 in die Förderung kommen wird. Damit besteht nach langer Wartezeit jetzt die konkrete Aussicht, den ersten Teil der Maßnahmen (überwiegend Bau von Wartehallen) noch in diesem Jahr umsetzen zu können. Der zweite Bauabschnitt ist für 2013 geplant.

6. Bike+Ride – Maßnahmen

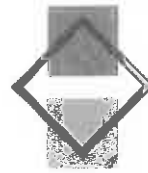
Inzwischen wurde bei den Kommunen abgefragt, ob gemäß dem vorliegenden B+R – Gutachten Interesse an einem gemeinsamen GVFG-Antrag zur Verbesserung der B+R – Anlagen im Gebiet der DADINA besteht. Es haben insgesamt bereits über 15 Kommunen Interesse angemeldet, auch die Stadt Darmstadt. Die DADINA wird die nächsten Planungsschritte und eine entsprechende Vereinbarung mit den Kommunen vorbereiten.

7. Hessisches ÖPNV-Gesetz

Das Hessische ÖPNV-Gesetz läuft Ende 2012 aus. Deshalb hat das Land Hessen das Novellierungsverfahren begonnen. Ein Entwurf liegt noch nicht vor. Es wurde aber mitgeteilt, dass im neuen Gesetz u. a. eine größere Verbindlichkeit der Nahverkehrspläne, eine Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit und eine Verbesserung der Transparenz der Mittelverwendung angestrebt wird. Bei der Kooperation zwischen den Verbänden und den lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNOen) soll das Prinzip der Freiwilligkeit gelten.

Anlagen:

- Anlage TOP 2.2. Pressemitteilung „DADINA passt Fahrpläne an“
- Anlage TOP 2.4. Fahrradmitnahme-Flyer und -Plakat
- Anlage TOP 2.6. NightLiner Flyer



DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Rücksicht hat Vorfahrt.

Erst ...



dann ...



Liebe Radfahrer,
gerne können Sie Ihr Fahrrad im Fahrzeug mitnehmen
(im Bus maximal zwei Räder), Personen mit eingeschränkter
Mobilität und Fahrgäste mit Kinderwagen haben immer
Vorrang. Wir danken für Ihr Verständnis.

Ihre Verkehrsunternehmen im DADINA-Gebiet

HEAG

HEAG

VIAS



RKH

WERNER
Ein Unternehmen der ABELLIO-Gruppe

WINZENHÖLER



HEINRICH JUNGERMANN

Partner im **EMV**

Veronika Heckmann

Von: DADINA - Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation [info@dadina.de]
Gesendet: Montag, 6. Februar 2012 13:47
An: DADINA
Betreff: DADINA Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation: "DADINA passt Fahrpläne zum 13.02.2012 an"

Pressemitteilung

Datum: 06.02.2012

**DADINA passt Fahrpläne zum 13.02.2012 an****Zusätzliche Busse auf der Linie K 56**

„Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember änderten sich für viele ÖPNV-Nutzer gewohnte Verbindungen. Während des Betriebes stellen sich dann allerdings manchmal notwendige Anpassungen heraus, die die Planer so nicht abschätzen konnten.

Mit den Fahrplanänderungen ab Montag (13.) reagiert die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation – DADINA auf diese Erkenntnisse“, erläutert Geschäftsführer Matthias Altenhein die Beweggründe, die Fahrpläne einiger Linien anzupassen. Im Einzelnen gibt es folgende Änderungen:

Linie PE (Darmstadt-Eberstadt Wartehalle – Pfungstadt Bahnhof)

Zwischen Pfungstadt und dem Stadtteil Eich ändert sich die Route um statt der bisherigen Haltestelle „Pfungstadt Mainstraße“ die neue Haltestelle „Pfungstadt Wormser Straße“ anzufahren. Für die Schüler aus der Kernstadt, Eich und Eschollbrücken verbessern sich damit die Fahrtmöglichkeiten zur Friedrich-Ebert-Schule in Pfungstadt, da die Schule über die Haltestellen „Pfungstadt Friedrich-Ebert-Schule“ und „Pfungstadt Wormser Straße“ zweimal je Stunde erreicht werden kann.

Linie K 54 (Aschaffenburg Hbf – Pflaumheim – Mosbach - Babenhausen Bf)

Für den Schülerverkehr aus Mosbach, Radheim und Schaaheim zur Joachim-Schumann-Schule in Babenhausen bietet die DADINA folgende zusätzlichen Busse an: Ab „Mosbach Raiffeisenbank“ um 6.52 Uhr nach Babenhausen an allen Schultagen und ab „Babenhausen J.-Schumann-Schule“ um 13.05 Uhr nach Mosbach jeweils freitags an Schultagen. Die Fahrt ab „Babenhausen J.-Schumann-Schule“ um 13.08 Uhr nach Schaaheim startet fünf Minuten früher und wird zusätzlich dienstags an Schultagen eingesetzt. Damit ist die Fahrt an allen Schultagen im Angebot.

Linie K 56 (Darmstadt Hbf – Nieder-Modau/Lichtenberg Waldstraße)

Auf der Linie K 56 wird an Schultagen ein weiterer Bus ab „Darmstadt Hbf“ um 13.07 Uhr über Roßdorf nach Ober-Ramstadt eingesetzt. Damit reicht das Busangebot nach Schulschluss der Justin-Wagner-Schule um 13 Uhr von Roßdorf in Richtung Ober-Ramstadt und Modautal für alle Schüler aus. Abends wird jetzt die schon lange geplante zusätzliche Verbindung ab „Darmstadt Hauptbahnhof“ um 20 Uhr nach Nieder-Modau und ab „Nieder-Modau Kirchstraße“ um 21.03 Uhr nach Darmstadt von der DADINA angeboten.

Linie K 54 (Groß-Umstadt – Otzberg-Lengfeld – Ober-Nauses)

Die Fahrt ab „Ober-Nauses Wasserschloß“ um 7.48 Uhr in den Schulferien startet vier Minuten später und bedient nicht mehr die Haltestellen „Hering Auf der Burg“ und „Lengfeld Schule“. Bei der Fahrt ab „Groß-Umstadt Pfälzer Schloß“ um 13.30 Uhr nach Ober-Nauses wird die Haltestelle

„Lengfeld Post“ erst nach Bedienung des Bahnhofes Ctzberg-Lengfeld angefahren.

Linie K 65 (Schaafheim Sporthalle – Langstadt – Babenhausen Bf)

Die dienstags an hessischen Schultagen verkehrende Fahrt ab „Babenhausen Joachim-Schumann-Schule“ nach Langstadt um 12.37 Uhr wird um zwölf Minuten vorverlegt und startet zukünftig um 12.25 Uhr.

Linie K 67 (Schaafheim Sporthalle – Groß-Umstadt – Habitzheim – Ober-Klingen)

Die Fahrt um 5.13 Uhr ab „Schaafheim Sporthalle“ nach Habitzheim verkehrt im Abschnitt zwischen Schaafheim und Groß-Umstadt fünf Minuten früher.

Bei der Fahrt um 14.30 Uhr in den Schulferien ab „Ober-Klingen Volkshaus“ nach Schaafheim wird die Fahrzeit zwischen Klein-Umstadt und Schaafheim zur gleichen Fahrt an Schultagen angepasst.

Die Fahrt um 16.36 Uhr ab „Groß-Umstadt Mitte Bf“ nach Kleestadt entfällt.

Die Fahrt um 17.08 Uhr ab „Kleestadt Am Heimgesberg“ nach Groß-Umstadt entfällt.

Die Fahrt um 19.30 Uhr ab „Schaafheim Sporthalle“ nach Habitzheim endet an der Haltestelle „Habitzheim Falltorgasse“ statt an der Haltestelle „Habitzheim Friedhof“.

Linie K 69 Dieburg Bf – Groß-Umstadt – Wiebelsbach Sportplatz

Die Fahrt um 05.19 Uhr ab „Wiebelsbach Sportplatz“ nach Dieburg wird um fünf Minuten vorlegt, so dass in Dieburg der Zug nach Darmstadt mit Abfahrt um 06.05 Uhr erreicht wird. Alle bisher zur Minute 16 ab dem Dieburger Bahnhof abfahrenden Busse werden um elf Minuten vorverlegt und starten zukünftig zur Minute 5. Damit ergeben sich kürzere Wartezeiten vom Zug aus Richtung Darmstadt und von der Dreieichbahn. Des Weiteren wird an der Haltestelle „Groß-Umstadt Mitte Bf“ der Anschluss zur Linie K 68 in Richtung Mömlingen erreicht. Somit gibt es künftig eine stündliche Fahrmöglichkeit von Dieburg nach Dorndiel, Mömlingen, Raibach und Wald-Amorbach.

Europaplatz 1 - 64293 Darmstadt - Telefon: 06151 36051-0 - Telefax: 06151 36051-22 - E-Mail: info@dadina.de

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0363-2012/DDN vom 13.02.2012**Verfasser: **DADINA**

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

TOP 3Betreff: **Gutachten TU-Lichtwiese/Roßdorf-Groß-Zimmern
(Hierzu wird Dr. Kittler vom ZIV vortragen)****Bericht:**

Inzwischen sind die Arbeiten an o. g. Gutachten so weit fortgeschritten, dass eine Varietenauswahl für die nächsten Arbeitsschritte getroffen werden konnte. Für den Bereich TU-Lichtwiese wurden die Varianten über die Roßdörfer Straße und den Lichtwiesenberg ausgewählt. In Richtung Roßdorf soll die Führung entlang der alten Bahntrasse sowie die Variante südlich der B 26 näher untersucht werden. In Roßdorf werden zwei mögliche Endpunkte an der B 38 in die genauere Untersuchung einbezogen, außerdem wird eine Variante bis Groß-Zimmern geprüft.

Eine Trassenführung von der TU-Lichtwiese direkt zur B 26 und weiter in Richtung Roßdorf soll nach Rücksprache mit den Forst- und Naturschutzbehörden vorläufig nicht weiter verfolgt werden. Wegen einem FFH-Gebiet östlich der Odenwaldbahn werden hier große Probleme gesehen, die detailliertere Untersuchungen erfordern würden und zu Verzögerungen im Planungsablauf führen könnten.

Deshalb ist es umso wichtiger, den Trassenverlauf am Ostbahnhof zur alten Bahntrasse mit der notwendigen Querung der B 26 und der Odenwaldbahn genauer zu untersuchen. Hierfür wurden drei Untervarianten ausgewählt. Da dies einen deutlich höheren Untersuchungsaufwand bedeutet, als angenommen, hat der Vorstand am 27.02.2012 das Büro ZIV mit Zusatzleistungen in Höhe von € 3.330 (netto) beauftragt.

Die ausgewählten Varianten werden jetzt soweit geplant, dass ein überschlägiger NKU (Nutzen-Kosten-Untersuchung) – Faktor berechnet werden kann. Mit diesen Informationen soll dann eine endgültige Trassenführung festgelegt werden, sodass noch in 2012 über eine Umsetzung der Projekte entschieden werden kann.

Herr Dr. Kittler vom ZIV wird in der Verbandsversammlung den Sachstand des Gutachtens vortragen.

Anlagen:

- Varianten zur weiteren Bearbeitung

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0364-2012/DDN** vom 13.02.2012Verfasser: **DADINA**

Az./Antrag: .

Beschlusslauf:

| | <i>Gramm</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 4
Neuvergabe Linienbündel Babenhausen**Bericht:**

Zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2012 soll das Linienbündel Babenhausen (Linien K 53, K 54, K 65, K 66 und K 86), welches zurzeit von der Fa. Spahn und Roth betrieben wird, für acht Jahre neu vergeben werden. Die Geschäftsstelle bekam dazu in der Vorstandssitzung am 21.09.2011 den Auftrag, „die Absicht der Direktvergabe an ein kleines/mittleres Verkehrsunternehmen in einer Form zu veröffentlichen, die es neben dem heutigen Betreiber (Fa. Spahn und Roth) auch für andere Bewerber aus der Region attraktiv macht, sich um die Verkehrsleistung zu bewerben.“ Dies wurde im Dezember 2011 entsprechend EU-weit veröffentlicht. Bisher gibt es – außer einer Interessensbekundung der Fa. Spahn und Roth – keine weiteren Rückmeldungen.

Weiterhin wurde die Geschäftsstelle beauftragt, die Überarbeitung der Fahrpläne in Abstimmung mit den Kommunen und der KVG Offenbach in die Wege zu leiten. Hierzu hat Mitte Februar ein erster Abstimmungstermin stattgefunden. Die DADINA wird jetzt einen Fahrplanentwurf erstellen, in dem u. a. die Verbindung nach Dudenhofen (S-Bahn) verbessert wird. Dies führt auch zu Änderungen bei der Bedienung von Babenhausen. Außerdem soll der Samstagsverkehr von 14 Uhr bis 18 Uhr ggf. ausgeweitet werden. Dieses Konzept wird dann mit den Angaben über die voraussichtlichen Kosten der Mehrleistungen zur Abstimmung an die Kommunen und die KVG Offenbach geschickt.

Der abgestimmte Entwurf soll dann Grundlage für die Verhandlungen mit dem oder den Verkehrsunternehmen werden. Es ist zu berücksichtigen, dass durch Kostensteigerungen auch Mehrkosten für das heutige Fahrtenangebot entstehen können. Dann muss abgewogen werden, welche Mehrleistungen im Linienbündel Babenhausen finanzierbar sind.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0366-2012/DDN vom 13.02.2012**Verfasser: **DADINA**

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

| | <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
Stadtpreisstufen RMV****Bericht:**

Im Rahmen der Tarifstrukturreform des RMV sollen Stadtpreisstufen eingeführt werden, um die Tarifentwicklung in den städtischen Räumen von der Entwicklung in der Fläche abkoppeln zu können. Hierdurch soll der Tarif für die Zukunft flexibler, markt- und kundenorientierter sowie auskömmlicher gestaltet werden können. Dieses Vorgehen ist prinzipiell durchaus sinnvoll, die Auswirkungen auf die Stadt Darmstadt und ggf. den Landkreis Darmstadt-Dieburg sind aber genau zu betrachten.

Darmstadt ist zurzeit in drei kleine Waben eingeteilt: Darmstadt-Innenstadt (4001), Darmstadt-Eberstadt (4045) und Darmstadt-Nord (4035). Innerhalb einer Wabe muss man die Preisstufe 1 (Einzelfahrt € 1,70) bezahlen, bei einer Fahrt von den Stadtteilen in die Innenstadt Preisstufe 2 (€ 2,10) und bei einer Fahrt von Süden nach Norden Preisstufe 3 (€ 2,50). Wegen dieser relativ kleinteiligen Wabenstruktur gibt es in Darmstadt keine Kurzstreckentarife. In Frankfurt ist dies anders, dort ist das gesamte Stadtgebiet Preisstufe 3, dafür gibt es Kurzstreckentarife. Eigentlich besteht in Darmstadt kein großer Handlungsbedarf, da die Tarifstruktur allgemein akzeptiert wird.

Diskutiert wird u. a., die gesamte Stadt Darmstadt in eine Preisstufe zu integrieren und zusätzlich Kurzstreckentarife einzuführen. Damit könnte es zu höheren Preisen bei Fahrten in der Innenstadt oder in den Stadtteilen kommen, aber zu niedrigeren Tarifen bei Fahrten von den Stadtteilen in die Innenstadt. Alternativ könnten in Darmstadt Stadtpreisstufen unter Beibehaltung der heutigen Tarifstruktur eingeführt werden.

Dies wird zurzeit mit dem RMV erörtert, eine Entscheidung ist noch nicht gefallen. Allerdings wird der RMV die Stadtpreisstufen nur mit Einwilligung der betroffenen Gebietskörperschaften einführen.

Die Beschlussfassung über die Stadtpreisstufen ist für die Aufsichtsratssitzung des RMV im Juni 2012 vorgesehen, die Umsetzung könnte zum Tarifwechsel Mitte Dezember 2012 erfolgen.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0369-2012/DDN vom 13.02.2012**Verfasser: **DADINA**

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

| | <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 | N | Zur Kenntnisnahme |

Betreff: **TOP 6
Linienbündel Reinheim****Bericht:**

Das Linienbündel Reinheim besteht aus den Linien K 55 (Darmstadt-Roßdorf-Niedernhausen), K 57 (Reinheim – Gadernheim) und K 85 (Darmstadt - Niedernhausen) und wird von der Fa. HAV seit Ende 2007 eigenwirtschaftlich gefahren. Das Linienbündel läuft noch bis zum Dezember 2015.

Im Januar 2012 hat uns die Fa. HAV mitgeteilt, dass nach einer genauen Analyse der betriebsinternen Daten das Linienbündel Reinheim für sie nicht mehr eigenwirtschaftlich zu betreiben sei und ein Defizit verursache. Nach Berechnungen der Geschäftsstelle (Bewertung des Linienbündels Reinheim mit den Sollkostensätzen des Linienbündels Darmstadt/Ober-Ramstadt) ist ein gewisses Defizit durchaus nachvollziehbar.

Die Geschäftsstelle hat daraufhin im Februar 2012 verschiedene Vorschläge zu einer wirtschaftlicheren Gestaltung des Buseinsatzes im Linienbündel Reinheim erarbeitet. Diese würden auch Auswirkungen auf die Fahrpläne haben und müssen noch mit der Fa. HAV und den beteiligten Kommunen erörtert werden. Es werden Möglichkeiten gesehen, hier zu deutlichen Einsparungen zu kommen. Ggf. könnte das Linienbündel Reinheim auch vorzeitig ausgeschrieben werden.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0373-2012/DDN** vom 13.02.2012

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 abschließenden Beschlussfassung |
| 3. | Vorstand | N | Zur vorbereitenden Beschlussfassung |
| 4. | Verbandsversammlung | Ö | Zur abschließenden Beschlussfassung |

Betreff: **TOP 7**
Anbindung des Edelsteinviertels an den ÖPNV**Beschlussvorschlag:**

Es wird zugestimmt, dass die Linie K 56 an allen Tagen und die Linie K 55 an Feiertagen und Wochenenden über das Edelsteinviertel (Erbacher Straße) in Darmstadt geführt wird. Die Mehrkosten in Höhe von ca. € 4.300 in 2012 stehen im Wirtschaftsplan 2012 zur Verfügung und werden in Höhe von ca. € 6.400 ab dem Wirtschaftsplan 2013 bereit gestellt.

Begründung:

Schon lange ist es der Wunsch der Stadt Darmstadt und der Anwohner, das Edelsteinviertel und das Hofgut Oberfeld an der Erbacher Straße in Darmstadt an den ÖPNV anzubinden. Frühere Überlegungen mit einer Verlängerung der Linie L scheiterten an hohen Infrastrukturkosten. Mit der Führung der Umlandlinien K 56 (an allen Tagen) und K 55 (an Feiertagen und am Wochenende) über die Erbacher Straße ist es jetzt gelungen, eine kostengünstige Lösung zu finden.

Dies ist als ein erster Schritt zu verstehen, da der angebotene Stundentakt für den Stadtverkehr sicherlich noch ausbaufähig ist. Es hat eine Probefahrt der Fa. HAV stattgefunden. Im Betrieb soll beobachtet werden, ob es z. B. zu Verzögerungen am Bahnübergang am Ostbahnhof oder zu Kapazitätsproblemen kommt.

Der Fahrtweg und die Fahrtzeit sind nur geringfügig länger, gerade stadteinwärts gibt es heute zur morgendlichen Hauptverkehrszeit aber auch Verzögerungen im stauanfälligen Bereich zwischen Heinrichstraße und Ostbahnhof.

Die genaue Lage der Haltestellen und die Führung der Linie K 56 am Ostbahnhof wird noch mit der Stadt Darmstadt geklärt.



DADINA

Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Vorlage-Nr.: **0392-2012/DDN** vom 28.02.2012

Verfasser: **DADINA**

Az./Antrag: **VV/5./IV./2**

Beschlusslauf:

| | <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 8

Verlängerung der Züge auf der RB 75 - Antrag der CDU-Fraktion

Beschlussvorschlag:

Der DADINA-Vorstand wird beauftragt, bis zum 28.05.2012 die Kosten pro Jahr für längere Züge auf der RB 75 zu ermitteln (getrennt nach den RMV-Mitgliedern bzw. nicht-hessischen Aufgabenträgern). Ausnahmslos sollen alle Züge mit mindestens drei Wagen geführt werden. Hierbei wird ausdrücklich in Kauf genommen, dass die Ersatzgarnitur dann nicht mehr aus modernisierten Doppelstockwagen bestehen könnte.

Begründung:

Die Kapazität der Züge auf der RB 75 mit den Zielorten Darmstadt und Mainz ist in der Hauptverkehrszeit morgens und nachmittags an der Kapazitätsgrenze angelangt. Zusätzliche Umsteiger vom Autoverkehr können nur durch eine Vergrößerung der Kapazitäten gewonnen werden. Dies wäre möglich durch eine durchgehende Bestückung aller RB-75-Fahrten mit drei Wagen. Aktuell werden u. a. die Ankünfte in Darmstadt um ca. 07:00 und 16:00 aus Mainz nur aus zwei Wagen gebildet.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0393-2012/DDN** vom 28.02.2012Verfasser: **DADINA**Az./Antrag: **VV/5./IV./3**

Beschlusslauf:

| | <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 9**
Prüfung ÖPNV-Spur Erbacher Straße - Ostbahnhof Nordseite -
Antrag CDU-Fraktion

Beschlussvorschlag:

Der DADINA-Vorstand wird beauftragt, gemeinsam mit der Stadt Darmstadt die Möglichkeiten einer ÖPNV-Spur auf der Museumbahntrasse zwischen dem Bahnübergang Erbacher Straße und dem Ostbahnhof zu untersuchen. Ziel ist es, Montag bis Freitag morgens stadteinwärts und abends stadtauswärts den Bussen die Fahrt auf einem straßenbahnähnlichen Bahnkörper zu ermöglichen.

Begründung:

Vor der Unterführung der B 26 unter der Odenwaldbahn vor dem Ostbahnhof bilden sich in der morgendlichen HVZ regelmäßig Staus stadteinwärts. Eine Umleitung der Busse über die Erbacher Straße ist aus dem gleichen Grund nicht sinnvoll. Daher soll die Befahrbarkeit der Museumsbahntrasse für Busse ermöglicht werden, z. B. durch die Verlegung von Betonplatten zwischen und neben den Schienen, vergleichbar mit der Rheinstraße. Mit dieser Lösung können die Busse Mo-Fr die Trasse benutzen. Da die Busse dann an der Nordseite des Ostbahnhofs ankommen, müssen sie entweder auf einem anderen Weg als bisher in die Innenstadt fahren oder den Bahnübergang queren. In der HVZ ist die Querung des Bahnübergangs jedoch kalkulierbarer als die Staus in der Unterführung. Die Zugzahlen am Ostbahnhof entsprechen denen am Reinheimer Bahnhof, dieser wird ebenfalls von DADINA-Bussen befahren. Der Museumsbahnbetrieb kann unverändert an Samstagen und Sonntagen durchgeführt werden, da die Busse nur Mo-Fr stadteinwärts die Trasse befahren würden.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0394-2012/DDN** vom 28.02.2012Verfasser: **DADINA**Az./Antrag: **VV/5./IV./4**

Beschlusslauf:

| | <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 10**Sonntagszugverbindung Odenwaldbahn - Antrag der CDU-Fraktion****Beschlussvorschlag:**

Der DADINA-Vorstand wird beauftragt, die Kosten für folgende Fahrplanänderungen zu ermitteln (getrennt nach Stadt Darmstadt, Landkreis Darmstadt-Dieburg, Odenwaldkreis) und der Verbandsversammlung bis 28.05.2012 mitzuteilen:

1. Neue Zugverbindung an Sonntagen:
(Dafür wird die Doppeltraktion der Verbindung Erbach 07:07 – Darmstadt Nord 08:12 und die Verbindung Darmstadt Nord 08:16 – Hbf 08:20 aufgegeben.)
2. Neue Zugverbindung an Sonntagen:
Erbach 08:07 – Wiebelsbach 08:37 – Darmstadt Hbf 09:18 (Dafür wird die Doppeltraktion der Verbindung Erbach 09:07 – Darmstadt Nord 10:12 aufgegeben.)

Begründung:

Im Fahrplan 2011 fahren an Sonntagen die Züge Erbach 07:07 – Darmstadt Nord 08:12 und Erbach 09:07 – Darmstadt Nord 10:12 in Doppeltraktion. Da diese Züge nach Frankfurt fahren, wird in Darmstadt Nord der jeweils hintere Zugteil abgehängt. Dieser Vorgang führt zum umständlichen Umsteigevorgängen in Darmstadt Nord und zu Verwirrung der Fahrgäste.

Da die Triebwagen ohnehin nach Darmstadt Hbf überführt werden müssen, sollte das nicht als Überführung, sondern als Zugfahrt erfolgen. Damit bestünde schon früher ein Stundentakt auf der Odenwaldbahn, auch gäbe es bessere Anschlüsse an den Regional- und Fernverkehr in Darmstadt Hbf.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0395-2012/DDN** vom 28.02.2012Verfasser: **DADINA**Az./Antrag: **VV/4./IV./5**

Beschlusslauf:

| | <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 |

TOP 11
Betreff: **Zukunftsfähige Weiterentwicklung der Main-Neckar-Bahn –
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen**

Beschlussvorschlag:

Die DADINA-Verbandsversammlung stellt die folgenden Aspekte als Forderungen an die Weiterentwicklung der Main-Neckar-Bahn anlässlich der geplanten Ausschreibung der Zugleistung durch die Regionalen Aufgabenträger fest und bittet den DADINA-Vorstand, diesen Zielen mit Nachdruck zur Umsetzung zu verhelfen:

- a) 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.
- b) 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.
- c) Eine zu erwartende Wettbewerbsdividende durch die Neuvergabe soll vollständig in die qualitative und quantitative Verbesserung des Angebotes reinvestiert werden.
- d) 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.
- e) 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.

- f) 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 Verbände (z.B. SBB Zürich, Regiotram Kassel etc.) Anlehnmöglichkeiten auch für stehende Fahrgäste der Vorzug zu geben und auf Sitze und Klappsitze zu verzichten.

Begründung:

Die Main-Neckar-Bahn zwischen Frankfurt über Darmstadt und die Bergstraße nach Mannheim und Heidelberg ist die mit Abstand nachfragestärkste Bahnlinie im DADINA-Gebiet und ist für das DADINA-Gebiet als primärer Anschluss an die Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar elementar. Die Sicherung und qualifizierte Weiterentwicklung dieser Nahverkehrshauptachse ist für die Region daher von entscheidender Bedeutung.

Es ist zu begrüßen, dass nach diversen Verzögerungen nun endlich die Grundlagen geschaffen werden, um die Bahnlinie zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 auszuschreiben. Mit von den Fahrgästen lang ersehnten neuen Fahrzeugen und einer qualifizierten Weiterentwicklung des Angebots kann es gelingen, die Attraktivität der Main-Neckar-Bahn weiter zu erhöhen und weitere Fahrgäste zu gewinnen. Die von der Bahn bereits in Aussicht gestellten erneuten Verzögerungen stehen diesem Ziel entgegen und sind daher nicht zu akzeptieren.

Aufgrund der langfristigen Wirkung und der immensen Bedeutung der Bahnlinie für die DADINA ist es sinnvoll, für den Wettbewerbsprozess rechtzeitig eine Positionierung in der Verbandsversammlung herbeizuführen und damit den Vorstand in der Verhandlung mit den Partnern zu stärken.

Dies betrifft z.B. die Verbesserung der Anbindung der Region mit schnellen Zügen an den Fernverkehrsknoten Mannheim. Derzeit haben die direkten Züge eine derart unglückliche Fahrplanlage, dass die Fernverkehrszüge in Mannheim stets nicht mehr erreicht bzw. umgekehrt der Zug in Richtung Darmstadt vor Ankunft der Fernverkehrszüge abfährt. Da die Ausschreibung eine langfristige Festlegung auf einen Betreiber und Fahrzeuge mit einer Lebensdauer von mindestens 25 Jahren bedeutet, kann bereits allein ein darauf nicht ausgelegtes Fahrzeugkonzept bereits die langfristige Unmöglichkeit einer wünschenswerten Angebotsverbesserung bedeuten. Um dies zu verhindern ist es erforderlich, das anzustrebende Zielkonzept bereits heute zu definieren und die Ausschreibung darauf auszulegen, unabhängig davon, ob dieses Konzept aufgrund betrieblicher oder infrastruktureller Rahmenbedingungen unmittelbar mit dem Fahrplanwechsel 2015 tatsächlich umgesetzt werden kann oder nicht.



DADINA

Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Vorlage-Nr.: **0396-2012/DDN** vom 28.02.2012

Verfasser: **DADINA**

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

Beschlusslauf:

| | <i>Grremium</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 12**
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 Angebotserstellung (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 Hauptverkehrsbetriebszeit 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).

Kunden erfolgreich abgeholt - Abendverkehr in Mannheim ein voller Erfolg

(vom 29.09.2011)

Der neue Mannheimer Abendverkehr kommt bei den ÖPNV-Kunden gut an: Seit Mitte des letzten Jahres steigen rund 27 Prozent mehr Fahrgäste in die Stadtbahnen ein, um in den Abendstunden in die Mannheimer Innenstadt und wieder nach Hause zu gelangen.



Betrachtet man nur die Linien, auf denen das Angebot ausgeweitet wurde, liegt hier die Steigerung sogar bei 40%. Damit hat sich das zwischen der RNV GmbH und der Stadt Mannheim abgestimmte Konzept zum Vorteil der Kunden bisher bewährt.

„Stetig entwickeln wir neue Ansätze, um bereits vorhandene Angebote sinnvoll zu ergänzen und im Interesse der Fahrgäste zu optimieren“, kommentiert Andreas Kerber, kaufmännischer Geschäftsführer der RNV GmbH, den Erfolg und sieht das Engagement des Verkehrsunternehmens durch die wachsenden Fahrgastzahlen nach 20 Uhr bestätigt.

Seit dem Sommerfahrplanwechsel im Juni 2010 fahren zunächst probeweise für zwei Jahre die Mannheimer Stadtbahnen mit Ausnahme der Regionallinien 4 und 5 sowie der Linie 6A zwischen etwa 20.30 Uhr und etwa 23.30 Uhr alle 20 Minuten. So sind täglich bis 23.30 Uhr alle Stadtteile direkt von der Stadtmitte aus noch besser mit dem ÖPNV erreichbar. Auch an Sonntagen wurde dieses Konzept tagüber umgesetzt.

„Es ist keineswegs selbstverständlich, dass ein verbessertes Fahrtenangebot in den sogenannten Schwachlastzeiten in so kurzer Zeit so viele zusätzliche Fahrgäste bringt,“ erläutert Martin in der Beek, Technischer Geschäftsführer der RNV GmbH, und betont: „Hier hat der Kunde beeindruckend mit der Fahrkarte abgestimmt und damit gezeigt, dass in Mannheim ein deutlicher Bedarf für ein solches Angebot vorhanden ist.“

Die größten Steigerungen sind montags bis donnerstags und sonntags zu verzeichnen. Dies zeigt, dass das neue Angebot nicht nur im Freizeitverkehr, sondern auch von Berufstätigen verstärkt genutzt wird. Spitzenreiter in den Abendstunden ist die Linie 1, die mit 42 Fahrgästen je Fahrt am Abend eine besonders hohe Auslastung zeigt.

„Die aktuellen Fahrgastzahlen bringen die hohe Akzeptanz der zusätzlichen Abendfahrten im Mannheimer ÖPNV sehr deutlich zum Ausdruck“, kommentiert Marcus Geithe, kaufmännischer Geschäftsführer der Mannheimer Beteiligungsgesellschaft MVV GmbH, und ergänzt: „Das Ziel der Stadt Mannheim, die Fahrgastzahlen um mindestens 20% zu steigern, wurde damit deutlich übertroffen.“

Die RNV wird Anfang 2012 erneut die Fahrgastzahlen auswerten. Anschließend wird dann der Gemeinderat über die Beibehaltung des Angebotes entscheiden.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0397-2012/DDN** vom 28.02.2012

Verfasser: DADINA

Az./Antrag: **VV/4./IV./1**

Beschlusslauf:

| | <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 |

TOP 13Betreff: **Tarif Babenhausen - Hanau –
Anfrage der CDU-Fraktion**

Von Babenhausen nach Hanau gilt die Preisstufe 5. Für eine Bahnkilometerentfernung von 20 km ist das ein stattlicher Preis.

Zum Vergleich:

Für die 30 km von Babenhausen nach Darmstadt gilt nur die Preisstufe 4.

Nach Ansicht der CDU könnte die Preisstufe gesenkt werden, wenn Babenhausen auf die Tarifgrenze 4143 / 3676 gesetzt werden und die bisherige Zählwabe 4169 ins Tarifgebiet 36 verlegt würde.

Fragen:

1. Wie hoch sind die RMV Umsätze zwischen den Tarifgebieten 41 und 30?
2. Hält der DADINA-Vorstand die Preisstufe 5 für dies Relation Babenhausen - Hanau für angemessen?
3. Teilt der DADINA-Vorstand die Ansicht, dass die hohen Preise potentielle
4. Fahrgäste eher davon abhalten, mit der Odenwaldbahn von Babenhausen nach
5. Hanau zu fahren?
6. Welche Schritte wird die DADINA unternehmen, um zum vsl. Tarifwechsel im Dezember 2012 die Preisstufe zu reduzieren, und wenn nein, warum nicht?
7. Welche Schritte wird die DADINA unternehmen, um zum vsl. Tarifwechsel im Dezember 2013 die Preisstufe zu reduzieren und wenn nein, warum nicht?



DADINA

Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Vorlage-Nr.: **0401-2012/DDN** vom 06.03.2012

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 14**
Wahl eines/einer Verbandsversammlungsvorsitzenden

Verbandsversammlungsvorsitzender Hans-Peter Hörr hat mit Wirkung zum 01.04.2012 sein Amt des Verbandsversammlungsvorsitzenden zur Verfügung gestellt.