



DADINA

**Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation**

Darmstadt Dieburger Nahverkehrsorganisation Europaplatz 1 64293 Darmstadt

An die
Mitglieder der Verbandsversammlung
Mitglieder des Vorstandes
Fraktionsgeschäftsstellen
Vertreter der Presse
ÖPNV-Koordination Stadt Darmstadt
ÖPNV-Koordination Landkreis Darmstadt-Dieburg
Vorsitzenden des Fahrgastbeirates

Europaplatz 1
64293 Darmstadt

Tel.: 06151-36051 0
Fax: 06151-36051 22
E-Mail: info@dadina.de

Geschäftsstelle
12.06.2019
he

Einladung zur Sitzung der Verbandsversammlung

Sehr geehrte Damen und Herren,


hiermit lade ich Sie zur VV/15./V. Sitzung der Verbandsversammlung für

**Dienstag, den 25.06.2019, um 18:00 Uhr,
im Sitzungssaal, bahnGALERIE, 2. Ebene,
Europaplatz 1, 64293 Darmstadt**

ein.

Die Tagesordnung mit Beratungsunterlagen sowie die Niederschriften der VV/14./V. und VV/14.a/V. Sitzung liegen bei.

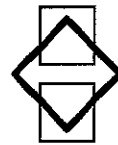
Mit freundlichen Grüßen


Alexander Ludwig
Vorsitzender

Anlagen

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

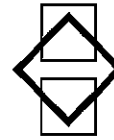
ÖPNV-Anschluss:
Hauptbahnhof Darmstadt
Zentraler Knotenpunkt
für Bahn-, Straßenbahn-
und Bustlinien



Tagesordnung

Gremium: Verbandsversammlung
Sitzungstag: 25.06.2019
Sitzungsnummer: VV/15./V.

<i>TOP</i>	<i>Betreff</i>		
Öffentlicher Teil der Sitzung			
1.	Mitteilungen des Verbandsversammlungsvorsitzenden		
2.	Anträge und Anfragen (Sachstand)	1252-2019/DDN	
3.	Bericht des Vorstandsvorsitzenden	1253-2019/DDN	
4.	Ostkreisgutachten	1249-2019/DDN	
5.	Gemeinsamer Nahverkehrsplan 2019-2024	1257-2019/DDN	
6.	Elektrifizierung des ÖPNV - Antrag von Hans Mohrmann	1256-2019/DDN	



Vorlage-Nr.: **1252-2019/DDN** vom 03.06.2019

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)

Anfrage der CDU-Fraktion zur „ÖPNV-Finanzierung“ vom 11.03.2019

Zu der Anfrage wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1.:

Eine Darstellung auf Linienbündelebene ist u. a. aus Wettbewerbsgründen nicht möglich.

JAHR	BESTELLTE VERKEHRSLAIS- TUNG IN WAGENKILOME- TERN	BESTELLKOSTEN IN €
2016	Ca. 8.610.000	Ca. 27.000.000
2017	Ca. 8.310.000	Ca. 27.850.000
2018	Ca. 9.165.000	Ca. 30.650.000

Die Reduzierung der bestellten Verkehrsleistung in 2017 ist maßgeblich auf die Neustrukturierung des Linienbündels „Ried“ zum Juni 2016 zurück zu führen. Die Linie K62 (neu: Linie 40) ist in die Aufgabenträgerschaft der LNVG Groß-Gerau übergegangen. Die DADINA finanziert die Bestellkosten für die Linie nun anteilig gegenüber der LNVG Groß-Gerau.

Zu 2.:

Regionaler Busverkehr des RMV (Partnerschaftsfinanzierung Bus)

Jahr 2016: ca. € 585.000.

Jahr 2017: ca. € 585.000.

Jahr 2018: ca. € 570.000.

Regionaler Busverkehr des VRN

Jahr 2016: ca. € 50.000.

Jahr 2017: ca. € 54.000.

Jahr 2018: ca. € 57.000.

Busverkehr anderer Aufgabenträger

Jahr 2016: ca. € 100.000

Jahr 2017: ca. € 200.000

Jahr 2018: ca. € 200.000

Regionaler Schienenverkehr (Partnerschaftsfinanzierung Schiene)

Jahr 2016: ca. € 1.370.000

Jahr 2017: ca. € 1.370.000

Jahr 2018: ca. € 1.370.000

Zu 3.:

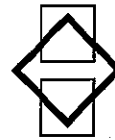
Die DADINA konnte die Umlage in den letzten Jahren v.a. wegen stark sinkender Treibstoffpreise und steigender Fahrgastzahlen recht konstant halten. Seit dem Jahresbeginn 2018 steigen die Treibstoffpreise wieder an, dieser Trend wird sich voraussichtlich weiter fortsetzen. Ähnliches ist bei den Personalkosten zu beobachten. Auch hier gab es in 2017 und 2018 bereits deutliche Steigerungen und es sind weitere Steigerungen in der kommenden Lohnrunde zu erwarten. Hierbei ist auch die dramatische Personalknappheit bei Busfahrern zu berücksichtigen. In den Verkehrsverträgen mit den Verkehrsunternehmen ist die Fortschreibung der Kosten insbesondere bei Kraftstoffen und Personal enthalten, sodass hier mit Kostensteigerungen zu rechnen ist. Die Verkehrs- und Umweltsituation im DADINA-Gebiet sowie die Bevölkerungsentwicklung erfordern aus unserer Sicht einen Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebotes, wie er auch im neuen Nahverkehrsplan dokumentiert ist. Deshalb ist ab 2019 mit steigenden Bestellkosten zu rechnen.

Zu 4.:

Ja. In der laufenden Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land Hessen und den Verbänden wurden dem RMV zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt. Hiervon hat der RMV auch in unserem Gebiet relevante Mehrbestellungen, z. B. auf den Linien 60 und 75 ohne finanzielle Beteiligung der lokalen Ebene getätigt. Vor einigen Jahren wurde die Partnerschaftsfinanzierung Schiene um 50% reduziert. Die DADINA hat bereits mehrfach beim RMV die gänzliche Abschaffung dieses Finanzierungsinstruments gefordert. Bei den Verhandlungen zur neuen Finanzierungsvereinbarung mit dem Land Hessen, die ab 2022 gelten soll, muss dies erneut thematisiert werden. Auch die Partnerschaftsfinanzierung Bus steht zurzeit auf dem Prüfstand, hier gibt es aber noch keine konkreten Ergebnisse.

Zu 5.:

Bis auf das Linienbündel „Babenhausen“ sind alle Linienbündel über lang laufende Verkehrsverträge vergeben. Somit ist es nicht möglich, z.B. über Vergabeverfahren kurzfristig Einsparungen zu erzielen. Wenn die Umlage nicht erhöht werden kann, bedeutet das unter Beachtung der Erläuterung zu Punkt 3., dass die DADINA Verkehrsleistungen abstellen muss. Dies ist im gewissen Umfang mit den laufenden Verkehrsverträgen möglich, widerspricht aber den politischen Zielen, den ÖPNV zu stärken. Auch eine stärkere Erhöhung der Fahrpreise dürfte angesichts der öffentlichen Diskussionen über Fahrpreissenkungen kaum realisierbar sein. Deswegen wird der ÖPNV in der Zukunft verstärkt auf Zuschüsse der kommunalen Ebene sowie des Landes und des Bundes angewiesen sein.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1253-2019/DDN** vom 03.06.2019

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 3**
Bericht des Vorstandsvorsitzenden**Bericht:****1. LEADER-Projekt**

Anfang Mai hat die DADINA-Geschäftsstelle den Zuwendungsbescheid der Wirtschafts- und Infrastrukturbank Hessen in Höhe von ca. € 30.000 für das Vorhaben „Marketingmaßnahmen für die Freizeitgestaltung mit dem ÖPNV – Erstellung einer interaktiven Karte mit Angebotspaketen“, erhalten. Das Projekt wird mit 70 Prozent gefördert und enthält sowohl Zuwendungen der Europäischen Union als auch des Landes Hessens. Das Projekt ist auf fünf Jahre angelegt.

2. Kampagne zur Regelung der Fahrradmitnahme „Fair fährt vor“

Mitte Mai ist die neue ÖPNV-Kampagne zur Regelung der Fahrradmitnahme unter dem Motto „Fair fährt vor“ gestartet. Es war Ziel der DADINA, die Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg weiterhin ganztägig kostenlos zu erlauben. Doch immer wieder kommt es zwischen den Fahrgästen mit und denen ohne Fahrrad zu Konflikten.

Die neue Kampagne wirbt für ein besseres Miteinander und kommuniziert die Regeln zur Fahrradmitnahme klarer als bisher. Rollstuhlfahrende oder Fahrgäste mit Kinderwagen haben Vorrang vor dem Fahrrad. Außerdem ist die Anzahl der Fahrräder in Bussen und Straßenbahnen auf maximal zwei pro ausgewiesene Aufstellfläche begrenzt.

Zentrales Gestaltungsmotiv der Kampagne ist ein Herzsymbol. Die Kampagne wird in allen Bussen und Straßenbahnen und auf Plakaten an Haltestellen sichtbar. Ein ergänzendes Faltblatt erläutert die Regeln ausführlich. Zudem werden Servicekräfte auf die Regeln in Bussen und Straßenbahnen aufmerksam machen.

Bei der HEAG mobilo gibt es zudem neue große Piktogramme für Rollstuhlfahrende, Kinderwagen und Radfahrende an Türen von Bussen und Bahnen. Sie geben Fahrgästen schon beim Einsteigen darüber Auskunft, wer wo einsteigen darf. Gibt es mehrere Aufstellflächen im Fahrzeuge, werden die verschiedenen Nutzergruppen voneinander getrennt. Auch an den Aufstellflächen in den Fahrzeugen gibt es entsprechende Kennzeichnungen.

Die Kampagne ist das Ergebnis einer engen Zusammenarbeit zwischen der DADINA, der HEAG mobilo, den privaten Verkehrsunternehmen in der Region, dem DADINA-

Fahrgastbeirat und Vertretern der Radfahrverbände sowie den Radverkehrsbeauftragten.

3. Öffentlicher Dienstleistungsauftrag Straßenbahn

Der Vorstand hat in seiner Sitzung am 22.5.2019 dem beigefügten Öffentlichen Dienstleistungsauftrag für die Direktvergabe der Straßenbahnverkehre zugestimmt.

In 2018 erfolgte eine Änderung der DADINA-Satzung und der Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung (ÖRV) mit der Stadt Darmstadt, um Rahmenbedingungen für eine Direktvergabe der Straßenbahnlinien durch die Stadt Darmstadt an die HEAG mobilo zu schaffen. Für die Direktvergabe der Straßenbahnlinien ist der Abschluss eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) zwischen der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo erforderlich. Dieser ist gemäß ÖRV mit der DADINA abzustimmen, da auch die in den Landkreis verkehrenden Straßenbahnlinien betroffen sind.

Gemäß der Änderung der DADINA-Satzung ist die Stadt Darmstadt zuständige Behörde auch für die Straßenbahnabschnitte im Landkreis Darmstadt-Dieburg und schließt deshalb den ÖDA mit der HEAG mobilo ab. Durch den ÖRV kann die DADINA über die Stadt Darmstadt die Straßenbahnverkehre im Landkreis Darmstadt-Dieburg mitgestalten. Die Grundfinanzierung soll weiterhin über den bereits bestehenden Verlustausgleich erfolgen. Spätere Zusatzbestellungen im Straßenbahnverkehr im Landkreis erfolgen dann über die DADINA an die Stadt Darmstadt und müssen finanziell bei der Umlage der DADINA an den Landkreis Darmstadt-Dieburg berücksichtigt werden.

Der vorliegende ÖDA erfüllt die Bedingungen des ÖRV und bietet ausreichende Mitbestimmungs- und Gestaltungsmöglichkeiten für den Landkreis Darmstadt-Dieburg und die DADINA für die Straßenbahnabschnitte im Landkreis. Dies wurde auch von der Kanzlei BBG, die bei der Erstellung des ÖDA rechtlich beraten hat, nochmal festgestellt:

„Die Regelungen der ÖRV sind im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags sowohl in Bezug auf die Durchführung von Mitwirkungsrechten als auch in Bezug auf die Finanzierung der Verkehrsleistungen umgesetzt. Darüber hinaus wird die HEAG mobilo GmbH im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (nur) mit den vorhandenen bzw. für den Zeitpunkt des Inkrafttretens des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (03.12.2019) von den zuständigen Gremien darüber hinaus bereits beschlossenen Leistungen beauftragt. Künftige Leistungsänderungen sind in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag als Optionen verankert, die erst bei entsprechender Beschlussfassung durch die jeweils zuständigen Gremien und anschließender Anpassung Bestandteil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags werden. Auch hierbei sind die Mitwirkungsrechte und Finanzierungsregelungen entsprechend der ÖRV beachtet. Alles in allem sind die Regelungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags somit aus Sicht der DADINA und des Landkreises als sachgerecht zu beurteilen; Nachteile für DADINA und/oder Landkreis bestehen nach unserer Einschätzung nicht.“

So wird u. a. in § 4 (7) und § 10 (1) des ÖDA nochmal explizit auf die Mitwirkungsrechte der DADINA hingewiesen. Der Landkreis Darmstadt-Dieburg hat als Gesellschafter der HEAG mobilo weiterhin Einflussmöglichkeiten über den Aufsichtsrat und die Gesellschafterversammlung der HEAG mobilo.

Der neuesten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs entsprechend, wird

der Auftrag im Wege der Inhousegrundsätze, § 108 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), vergeben. Beim Abschluss des ÖRV war noch von einer Vergabe nach den Vergaberegeln in Art. 5 Abs. 2 der VO 1370 ausgegangen worden. Nach der jetzigen Rechtsprechung gilt diese Verordnung nach wie vor für den Inhalt der Beauftragung, aber nicht für die Vergabeart. Dies hat aber nach Prüfung durch die Kanzlei BBG keine rechtlichen Auswirkungen auf den ÖRV und die durchgeführten Änderungen der DADINA-Satzung.

Neben dem reinen Straßenbahnverkehr sind im ÖDA auch Tätigkeiten enthalten, die bereits heute von der HEAG mobilo für die Aufgabenträger durchgeführt werden. Hierzu gehört u. a. die Erforschung und Erprobung alternativer Antriebstechnologien (Batteriebusse, ggf. zukünftig auch Wasserstoffbusse), das Betreiben der HEAG App und die Entwicklung von Shuttle-on-demand-Verkehren bis zur Umsetzungsreife. Sollten einzelne Projekte nur für eine der beiden Gebietskörperschaften relevant sein, so werden diese auch nur von dieser Gebietskörperschaft finanziert. Desweiteren werden in § 4 mögliche Themen zur Fortschreibung des ÖDA genannt, die aber noch gesondert beschlossen werden müssten, um Bestandteil der Beauftragung an die HEAG mobilo zu werden.

Durch den ÖDA wird auch erstmals ein Qualitätsmanagementsystem für den Straßenbahnverkehr in Anlehnung an die Regelungen für den Busverkehr auf Basis des neuen gemeinsamen Nahverkehrsplans 2019 – 2024 umgesetzt. Hierbei werden die Pünktlichkeitsdaten und die Ergebnisse von Fahrgastbefragungen berücksichtigt. Dies war schon lange ein Wunsch der Aufgabenträger gewesen.

Zum 02.12.2019 endet die aktuelle Betrauung der HEAG mobilo zur Durchführung der Straßenbahnverkehre, da zu diesem Zeitpunkt die Übergangsregelungen der EU-Verordnung 1370/2007 auslaufen. Der ÖDA müsste bis Ende Juni 2019 abgeschlossen werden, um das Inkrafttreten am 03.12.2019 zu gewährleisten. Er hat eine Laufzeit von 22,5 Jahren.

4. Shuttle on demand im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Der Vorstand hat in seiner Sitzung am 11.6.2019 der kurzfristigen Einreichung eines Förderantrags für ein Shuttle on demand – System im Landkreis Darmstadt-Dieburg zugestimmt.

Bundesweit ist zurzeit die Digitalisierung des ÖPNV und die Einrichtung von Shuttle on demand – Systemen ein Thema. In mehreren Städten werden bereits solche Verkehre angeboten, bei denen mit Elektro-Kleinbussen (z. B. Achtsitzer) ein App-gesteuerter Bedarfsverkehr eingerichtet wird und die Fahrgäste für die „letzte Meile“ an zahlreichen Haltepunkten zu Preisen zwischen dem ÖPNV- und dem Taxitarif aufgenommen werden können.

Es gibt jetzt einen neuen Förderaufruf des Bundesverkehrsministeriums, an dem auch Verbände und benachbarte Gebietskörperschaften der von Stickoxidüberschreitungen betroffenen Städte antragsberechtigt sind. Auch im Landkreis Darmstadt-Dieburg sind zahlreiche Anwendungsbeispiele für Shuttle on demand denkbar, bei denen ein Linienverkehr zurzeit nicht wirtschaftlich darstellbar ist, wie z. B. Wochenend- und Nachtverkehre, Anbindung von kleineren, abseits gelegenen Ortsteilen oder anderen Verkehrserzeugern sowie Tangentialverbindungen mit geringerer Nachfrage.

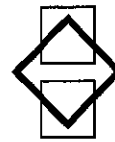
Die HEAG mobilo hat bereits in 2018 für die Stadt Darmstadt einen entsprechenden Förderantrag beim Bund gestellt, der bewilligt wurde. Auch deshalb wäre es sinnvoll, ein ab-

gestimmtes Konzept für die ganze Region anbieten zu können. Der Antrag soll bis zum 28.07.2019 eingereicht werden.

Sicherlich sind u. a. bezüglich der Projektkosten, des Tarifs, der Fahrzeugvorhaltung und des Betriebskonzepts noch Fragen zu klären. Dies soll bei der Bearbeitung des Projekts erfolgen, wenn eine Förderzusage gegeben wird. Der Antrag soll erstmal für das gesamte Gebiet des Landkreises gestellt werden, es wäre aber auch eine Umsetzung nur in Teilgebieten denkbar. Gefördert werden voraussichtlich 50% der Kosten, der Förderzeitraum läuft bis Ende 2024. Es gibt aber auch Einsparmöglichkeiten durch den Ersatz von schwächer genutzten Linienverkehren durch Shuttle on demand - Verkehre.

Anlage:

- Öffentlicher Dienstleistungsauftrag Straßenbahn mit Anlagen



Vorlage-Nr.: **1253-2019/DDN** vom 03.06.2019

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 3**
Bericht des Vorstandsvorsitzenden

Bericht:

1. LEADER-Projekt

Anfang Mai hat die DADINA-Geschäftsstelle den Zuwendungsbescheid der Wirtschafts- und Infrastrukturbank Hessen in Höhe von ca. € 30.000 für das Vorhaben „Marketingmaßnahmen für die Freizeitgestaltung mit dem ÖPNV – Erstellung einer interaktiven Karte mit Angebotspaketen“, erhalten. Das Projekt wird mit 70 Prozent gefördert und enthält sowohl Zuwendungen der Europäischen Union als auch des Landes Hessens. Das Projekt ist auf fünf Jahre angelegt.

2. Kampagne zur Regelung der Fahrradmitnahme „Fair fährt vor“

Mitte Mai ist die neue ÖPNV-Kampagne zur Regelung der Fahrradmitnahme unter dem Motto „Fair fährt vor“ gestartet. Es war Ziel der DADINA, die Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg weiterhin gantztägig kostenlos zu erlauben. Doch immer wieder kommt es zwischen den Fahrgästen mit und denen ohne Fahrrad zu Konflikten.

Die neue Kampagne wirbt für ein besseres Miteinander und kommuniziert die Regeln zur Fahrradmitnahme klarer als bisher. Rollstuhlfahrende oder Fahrgäste mit Kinderwagen haben Vorrang vor dem Fahrrad. Außerdem ist die Anzahl der Fahrräder in Bussen und Straßenbahnen auf maximal zwei pro ausgewiesene Aufstellfläche begrenzt.

Zentrales Gestaltungsmotiv der Kampagne ist ein Herzsymbol. Die Kampagne wird in allen Bussen und Straßenbahnen und auf Plakaten an Haltestellen sichtbar. Ein ergänzendes Faltblatt erläutert die Regeln ausführlich. Zudem werden Servicekräfte auf die Regeln in Bussen und Straßenbahnen aufmerksam machen.

Bei der HEAG mobilo gibt es zudem neue große Piktogramme für Rollstuhlfahrende, Kinderwagen und Radfahrende an Türen von Bussen und Bahnen. Sie geben Fahrgästen schon beim Einsteigen darüber Auskunft, wer wo einsteigen darf. Gibt es mehrere Aufstellflächen im Fahrzeuge, werden die verschiedenen Nutzergruppen voneinander getrennt. Auch an den Aufstellflächen in den Fahrzeugen gibt es entsprechende Kennzeichnungen.

Die Kampagne ist das Ergebnis einer engen Zusammenarbeit zwischen der DADINA, der HEAG mobilo, den privaten Verkehrsunternehmen in der Region, dem DADINA-

Fahrgastbeirat und Vertretern der Radfahrverbände sowie den Radverkehrsbeauftragten.

3. Öffentlicher Dienstleistungsauftrag Straßenbahn

Der Vorstand hat in seiner Sitzung am 22.05.2019 dem beigefügten Öffentlichen Dienstleistungsauftrag für die Direktvergabe der Straßenbahnverkehre zugestimmt.

In 2018 erfolgte eine Änderung der DADINA-Satzung und der Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung (ÖRV) mit der Stadt Darmstadt, um Rahmenbedingungen für eine Direktvergabe der Straßenbahnlinien durch die Stadt Darmstadt an die HEAG mobilo zu schaffen. Für die Direktvergabe der Straßenbahnlinien ist der Abschluss eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) zwischen der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo erforderlich. Dieser ist gemäß ÖRV mit der DADINA abzustimmen, da auch die in den Landkreis verkehrenden Straßenbahnlinien betroffen sind.

Gemäß der Änderung der DADINA-Satzung ist die Stadt Darmstadt zuständige Behörde auch für die Straßenbahnabschnitte im Landkreis Darmstadt-Dieburg und schließt deshalb den ÖDA mit der HEAG mobilo ab. Durch den ÖRV kann die DADINA über die Stadt Darmstadt die Straßenbahnverkehre im Landkreis Darmstadt-Dieburg mitgestalten. Die Grundfinanzierung soll weiterhin über den bereits bestehenden Verlustausgleich erfolgen. Spätere Zusatzbestellungen im Straßenbahnverkehr im Landkreis erfolgen dann über die DADINA an die Stadt Darmstadt und müssen finanziell bei der Umlage der DADINA an den Landkreis Darmstadt-Dieburg berücksichtigt werden.

Der vorliegende ÖDA erfüllt die Bedingungen des ÖRV und bietet ausreichende Mitbestimmungs- und Gestaltungsmöglichkeiten für den Landkreis Darmstadt-Dieburg und die DADINA für die Straßenbahnabschnitte im Landkreis. Dies wurde auch von der Kanzlei BBG, die bei der Erstellung des ÖDA rechtlich beraten hat, nochmal festgestellt:

„Die Regelungen der ÖRV sind im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags sowohl in Bezug auf die Durchführung von Mitwirkungsrechten als auch in Bezug auf die Finanzierung der Verkehrsleistungen umgesetzt. Darüber hinaus wird die HEAG mobilo GmbH im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (nur) mit den vorhandenen bzw. für den Zeitpunkt des Inkrafttretens des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (03.12.2019) von den zuständigen Gremien darüber hinaus bereits beschlossenen Leistungen beauftragt. Künftige Leistungsänderungen sind in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag als Optionen verankert, die erst bei entsprechender Beschlussfassung durch die jeweils zuständigen Gremien und anschließender Anpassung Bestandteil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags werden. Auch hierbei sind die Mitwirkungsrechte und Finanzierungsregelungen entsprechend der ÖRV beachtet. Alles in allem sind die Regelungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags somit aus Sicht der DADINA und des Landkreises als sachgerecht zu beurteilen; Nachteile für DADINA und/oder Landkreis bestehen nach unserer Einschätzung nicht.“

So wird u. a. in § 4 (7) und § 10 (1) des ÖDA nochmal explizit auf die Mitwirkungsrechte der DADINA hingewiesen. Der Landkreis Darmstadt-Dieburg hat als Gesellschafter der HEAG mobilo weiterhin Einflussmöglichkeiten über den Aufsichtsrat und die Gesellschafterversammlung der HEAG mobilo.

Der neuesten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs entsprechend, wird der Auftrag im Wege der Inhousegrundsätze, § 108 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschrän-

kungen (GWB), vergeben. Beim Abschluss des ÖRV war noch von einer Vergabe nach den Vergaberegeln in Art. 5 Abs. 2 der VO 1370 ausgegangen worden. Nach der jetzigen Rechtsprechung gilt diese Verordnung nach wie vor für den Inhalt der Beauftragung, aber nicht für die Vergabeart. Dies hat aber nach Prüfung durch die Kanzlei BBG keine rechtlichen Auswirkungen auf den ÖRV und die durchgeführten Änderungen der DADINA-Satzung.

Neben dem reinen Straßenbahnverkehr sind im ÖDA auch Tätigkeiten enthalten, die bereits heute von der HEAG mobilo für die Aufgabenträger durchgeführt werden. Hierzu gehört u. a. die Erforschung und Erprobung alternativer Antriebstechnologien (Batteriebusse, ggf. zukünftig auch Wasserstoffbusse), das Betreiben der HEAG App und die Entwicklung von Shuttle-on-demand-Verkehren bis zur Umsetzungsreife. Sollten einzelne Projekte nur für eine der beiden Gebietskörperschaften relevant sein, so werden diese auch nur von dieser Gebietskörperschaft finanziert. Desweiteren werden in § 4 mögliche Themen zur Fortschreibung des ÖDA genannt, die aber noch gesondert beschlossen werden müssten, um Bestandteil der Beauftragung an die HEAG mobilo zu werden.

Durch den ÖDA wird auch erstmals ein Qualitätsmanagementsystem für den Straßenbahnverkehr in Anlehnung an die Regelungen für den Busverkehr auf Basis des neuen gemeinsamen Nahverkehrsplans 2019 – 2024 umgesetzt. Hierbei werden die Pünktlichkeitsdaten und die Ergebnisse von Fahrgastbefragungen berücksichtigt. Dies war schon lange ein Wunsch der Aufgabenträger gewesen.

Zum 02.12.2019 endet die aktuelle Betrauung der HEAG mobilo zur Durchführung der Straßenbahnverkehre, da zu diesem Zeitpunkt die Übergangsregelungen der EU-Verordnung 1370/2007 auslaufen. Der ÖDA müsste bis Ende Juni 2019 abgeschlossen werden, um das Inkrafttreten am 03.12.2019 zu gewährleisten. Er hat eine Laufzeit von 22,5 Jahren.

4. Shuttle on demand im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Der Vorstand hat in seiner Sitzung am 11.06.2019 der kurzfristigen Einreichung eines Förderantrags für ein Shuttle on demand – System im Landkreis Darmstadt-Dieburg zugestimmt.

Bundesweit ist zurzeit die Digitalisierung des ÖPNV und die Einrichtung von Shuttle on demand – Systemen ein Thema. In mehreren Städten werden bereits solche Verkehre angeboten, bei denen mit Elektro-Kleinbussen (z. B. Achtsitzer) ein App-gesteuerter Bedarfsverkehr eingerichtet wird und die Fahrgäste für die „letzte Meile“ an zahlreichen Haltepunkten zu Preisen zwischen dem ÖPNV- und dem Taxitarif aufgenommen werden können.

Es gibt jetzt einen neuen Förderaufruf des Bundesverkehrsministeriums, an dem auch Verbände und benachbarte Gebietskörperschaften der von Stickoxidüberschreitungen betroffenen Städte antragsberechtigt sind. Auch im Landkreis Darmstadt-Dieburg sind zahlreiche Anwendungsbeispiele für Shuttle on demand denkbar, bei denen ein Linienverkehr zurzeit nicht wirtschaftlich darstellbar ist, wie z. B. Wochenend- und Nachtverkehre, Anbindung von kleineren, abseits gelegenen Ortsteilen oder anderen Verkehrserzeugern sowie Tangentialverbindungen mit geringerer Nachfrage.

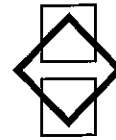
Die HEAG mobilo hat bereits in 2018 für die Stadt Darmstadt einen entsprechenden Förderantrag beim Bund gestellt, der bewilligt wurde. Auch deshalb wäre es sinnvoll, ein abgestimmtes Konzept für die ganze Region anbieten zu können. Der Antrag soll

bis zum 28.07.2019 eingereicht werden.

Sicherlich sind u. a. bezüglich der Projektkosten, des Tarifs, der Fahrzeugvorhaltung und des Betriebskonzepts noch Fragen zu klären. Dies soll bei der Bearbeitung des Projekts erfolgen, wenn eine Förderzusage gegeben wird. Der Antrag soll erstmal für das gesamt Gebiet des Landkreises gestellt werden, es wäre aber auch eine Umsetzung nur in Teilgebieten denkbar. Gefördert werden voraussichtlich 50% der Kosten, der Förderzeitraum läuft bis Ende 2024. Es gibt aber auch Einsparmöglichkeiten durch den Ersatz von schwächer genutzten Linienverkehren durch Shuttle on demand - Verkehre. Vor der Weiterführung des Projektes nach einer Förderzusage sind die DADINA-Gremien zu beteiligen.

Anlage:

- Öffentlicher Dienstleistungsauftrag Straßenbahn mit Anlagen

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1249-2019/DDN** vom 27.05.2019Verfasser: **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
Ostkreisgutachten****Beschlussvorschlag:**

1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass das zusammen mit dem RMV erstellte Gutachten zur Reaktivierung der Bahnstrecke Darmstadt – Groß-Zimmern keinen ausreichenden NKU-Faktor für eine GVFG-Förderung ergeben hat.
2. Es wird zur Kenntnis genommen, dass das vom Büro ZIV im Auftrag der DADINA und in Zusammenarbeit mit der Stadt Darmstadt erstellte Gutachten für eine Straßenbahnverbindung zum Ostbahnhof/B 26 keinen ausreichenden NKU-Faktor für eine GVFG-Förderung ergeben hat.
3. Der Vorstand wird beauftragt, mittelfristig weitere Verbesserungen des Busangebots im Ostkorridor zu prüfen, hierbei soll auch untersucht werden, ob Kapazitätsausweitungen auf den Regionalbuslinien des RMV möglich sind und inwieweit emissionsfreie Busse auf den Linien im Ostkorridor eingesetzt werden können.
4. Der Vorstand wird beauftragt, Lösungen zu erarbeiten, um das bestehende Busangebot im Ostkorridor kurzfristig auszubauen. Hierbei soll insbesondere geprüft werden, inwieweit bei den Linien NH (Fischbachtal – Groß-Bieberau – Darmstadt) und MO1 (Asbach/Nieder-Modau – Ober-Ramstadt - Darmstadt) zumindest auf Teilstrecken Gelenkbusse anstatt Standardbussen eingesetzt werden können.

Begründung:

Zu 1.:

Das Büro ptv hat im Auftrag des RMV und in Zusammenarbeit mit der DADINA und der Stadt Darmstadt beiliegendes Gutachten zur Reaktivierung der Schienenstrecke Darmstadt – Groß-Zimmern erstellt. Dabei sollte nach den Regeln des Standardisierten Bewertungsverfahrens geprüft werden, welche Investitionen für eine Reaktivierung notwendig sind, und ob der Nutzen-Kosten-Faktor für eine Förderung durch das Land Hessen ausreicht.

Die Strecke ist nach wie vor für den Eisenbahnbetrieb gewidmet, auch wenn die Trasse in Roßdorf an einer Stelle überbaut wurde. Vorgabe war die Bedienung der Strecke nach der Reaktivierung mit zwei Zügen pro Stunde und Richtung. Die Streckengeschwindigkeit beträgt 80 km/h. Haltepunkte waren vorgesehen in Darmstadt Ost, Roßdorf West, Roßdorf Odenwaldring, Gundernhausen und Groß-Zimmern Mitte. Ein zweigleisiger Abschnitt soll zwischen Roßdorf West und Roßdorf entstehen. Am Ostbahnhof wäre die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke prinzipiell mit der geplanten Straßenbahntrasse zum Mobilitätspunkt B 26 vereinbar gewesen. Die Kosten wurden mit ca. € 42,7 Mio. (netto, incl. Planungskosten) veranschlagt. Für den Betrieb wurden Fahrten nach Darmstadt Hbf. sowie durchgehende Fahrten nach Frankfurt Hbf. angenommen, das Busangebot wurde reduziert.

Die Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors hat ein negatives Ergebnis (- 0,79) gebracht. Dies liegt u. a. – wie auch schon bei vorhergehenden Untersuchungen – an dem bereits gut genutzten vorhandenen ÖPNV-Angebot bei Bussen und Bahnen, sodass durch die Reaktivierung gemäß dem standardisierten Bewertungsverfahren nicht genug zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden, um die Investitionen und die Betriebskosten zu rechtfertigen. Damit erreicht das Projekt nach dem Standardisierten Bewertungsverfahren nicht den erforderlichen NKU-Faktor von mindestens 1,0 und es ist keine Förderung durch das Land Hessen zu erwarten.

Das Land Hessen entwickelt zurzeit ein neues Bewertungsverfahren für kleinere Investitionsvorhaben. Ggf. besteht die Möglichkeit, dass der RMV dieses Projekt auch nach dem neuen Verfahren bewerten lässt, wenn dieses vom Land Hessen eingeführt ist.

Zu 2.:

Das Büro ZIV hat im Auftrag der DADINA und in Zusammenarbeit mit der Stadt Darmstadt eine Machbarkeitsstudie für eine Straßenbahn zum Ostbahnhof/B 26 erstellt. Es wurden verschiedene Trassen im Bereich Ostbahnhof bis zum geplanten Mobilitätspunkt an der B 26/Erbacher Straße untersucht. Die Vorzugsvariante (Variante 2.2) verläuft vom Schloß über die Landgraf-Georg-Straße bis zum Ostbahnhof, quert dann höhengleich die B 26, unterquert die Odenwaldbahn und führt entlang der B 26 bis zur Endhaltestelle am Mobilitätspunkt. Hier ist u. a. ein größeres Parkhaus geplant. Die Kosten der Straßenbahnlinie werden mit ca. € 37 Mio. (netto, incl. Planungskosten) abgeschätzt.

Die Buslinien würden teilweise am Mobilitätspunkt auf die Straßenbahn gebrochen, es würde aber weiterhin auch Buslinien geben, die ohne Umstieg in die Darmstädter Innenstadt bzw. zum Hauptbahnhof verkehren.

Die Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors hat ein Ergebnis von 0,5 gebracht. Dies liegt u. a. an den relativ hohen Kosten für die Neubaustrecke. Damit erreicht das Projekt nach dem Standardisierten Bewertungsverfahren nicht den erforderlichen NKU-Faktor von mindestens 1,0 und es ist keine Förderung durch das Land Hessen zu erwarten. Ggf. müssten andere Finanzierungsquellen gefunden werden.

Zu 3.:

Man sollte sich von dem Begriff „Sammelbus“ lösen, da dieser nicht sehr positiv klingt und Verbesserungen des Bussystems auf das Brechen von Buslinie untereinander beschränkt. Es ist sinnvoller, auf ein modular erweiterbares Bussystem zu setzen, das sowohl größere Busse – sei es der Ersatz von Standard- durch Gelenkbusse oder der Einsatz von Doppelgelenkbussen –, als auch emissionsfreie Busse beinhalten kann. Es wird empfohlen, einen neuen eingängigen Begriff für das verbesserte Bussystem zu etablieren, wie z. B. „Ok-Bus“ (Ostkreis-Bus).

Es ist ebenfalls zu prüfen, inwieweit auch auf den vom RMV bei der Fa. Winzenhöler und der DB Regiobus beauftragten Regionalbuslinien im Ostkorridor Kapazitätsverbesserungen machbar sind.

Außerdem ist zu prüfen, inwieweit im Ostkorridor emissionsfreie Busse eingesetzt werden können. Da aufladbare Batteriebusse von der Reichweite her hier an ihre Grenzen kommen werden, sind auch andere Technologien wie Wasserstoffbusse denkbar. Die DADINA hat im Mai 2019 eine erfolgreiche Infoveranstaltung zu emissionsfreien Bussen durchgeführt.

Zu 4.:

Um das ÖPNV-Angebot im Ostkorridor kurzfristig zu verbessern, bleibt zurzeit nur die Möglichkeit, das vorhandene Bussystem auszubauen. Bevor der Einsatz von Doppelgelenkbussen und die damit verbundene Verlängerung von Haltestellen und Brechung von Buslinien gemäß dem vorliegenden Gutachten zum Sammelbussystem erwogen wird, sollten in einem ersten Schritt die DADINA-Linien MO1 und NH, die zurzeit mit Standardbussen bedient werden, auf Gelenkbusse umgestellt werden.

Die Linie MO1 könnte dann nur noch bis nach Rohrbach geführt werden, sodass eine zusätzliche Verbindung von Asbach über Rohrbach und Nieder-Modau nach Neutsch einzuplanen wäre. Eine Verbindung von Neutsch nach Nieder-Modau war schon lange Wunsch der Stadt Ober-Ramstadt und der Gemeinde Modautal.

Da es in Niedernhausen – auch nach Durchführung weiterer Ortstermine – keine Wendemöglichkeit für Gelenkbusse gibt, wird vorgeschlagen, die Linie RHX, die zurzeit von Darmstadt mit Standardbussen bis „Groß-Bieberau Schule“ verkehrt, bis Niedernhausen zu verlängern. Die Linie NH könnte dann mit Gelenkbussen die Bedienung der Strecke Darmstadt – „Groß-Bieberau Schule“ übernehmen. Damit würde Niedernhausen die Direktverbindung nach Darmstadt behalten und es könnten mehr Kapazitäten insbesondere zwischen Roßdorf und Darmstadt angeboten werden. Um eine Bedienung von Niedernhausen im Stundentakt zu gewährleisten, müssten einige Zusatzfahrten auf der Linie RHX in der Nebenverkehrszeit zusätzlich bestellt werden.

Bei beiden Linien liegen Beschwerden wegen Überfüllungen zu verschiedenen Tageszeiten und auf verschiedenen Streckenabschnitten vor. Mit dem Einsatz von Gelenkbussen könnten die Kapazitäten im Ostkorridor kurzfristig erhöht werden, ohne die Zahl der Busse in der Darmstädter Innenstadt in den Hauptverkehrszeiten zu erhöhen.

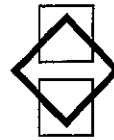
Die Kosten, die überwiegend den Landkreis Darmstadt-Dieburg betreffen, werden voraussichtlich für beide Linien jeweils im sechsstelligen Bereich liegen. Die Finanzierung ist noch mit dem Landkreis und der Stadt Darmstadt abzustimmen.

Eine Umsetzung könnte spätestens am Ende der Osterferien 2020 erfolgen. Ein konkreter Umsetzungsbeschluss kann voraussichtlich im September 2019 den DADINA-Gremien vorgelegt werden.

Parallel setzt die Stadt Darmstadt jetzt auch die Busbeschleunigungsmaßnahmen am Ostbahnhof um, die den über die B 26 verkehrenden Bussen eine möglichst verzögerungsfreie Fahrt in die Darmstädter Innenstadt ermöglichen wird.

Anlagen:

- Machbarkeitsstudie Reaktivierung Darmstadt – Groß-Zimmern
- Machbarkeitsstudie Straßenbahn Ostbahnhof/B 26

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1257-2019/DDN** vom 11.06.2019

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 5**
Gemeinsamer Nahverkehrsplan 2019-2024**Beschlussvorschlag:**

1. Die als Anlage beigefügte Liste mit Stellungnahmen zum Entwurf des Gemeinsamen Nahverkehrsplans 2019 – 2024 wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Aufstellung des als Anlage beigefügten Gemeinsamen Nahverkehrsplans der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg 2019 – 2024 mit Anlagen, der die berücksichtigten Stellungnahmen gemäß 1. enthält, wird zugestimmt.
3. Der als Anlage beigefügte Gemeinsame Nahverkehrsplans der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg 2019 – 2024 mit Anlagen wird zur weiteren Beschlussfassung an die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg weitergeleitet.

Begründung:**Sachverhalt:**

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) bestimmt die Kreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV und verpflichtet die Aufgabenträger in § 14 (1) einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen. Der Nahverkehrsplan ist nach § 14 (5) ÖPNVG in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Dementsprechend haben die Wissenschaftsstadt Darmstadt und die DADINA im Herbst 2016 das Verfahren für die Neuaufstellung des seit 2011 gültigen Nahverkehrsplans für die Wissenschaftsstadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg eingeleitet.

Für die Erstellung des neuen NVP wurde das Büro planmobil, Kassel, in Kooperation mit dem Büro Mobilitätslösung, Darmstadt, beauftragt. Eine Lenkungsgruppe unter der Beteiligung der Fachverwaltung der Wissenschaftsstadt Darmstadt, der DADINA-

Geschäftsstelle und der Vorsitzenden des DADINA-Vorstands sowie des Landes Hessen, des RMV und der lokalen Verkehrsunternehmen begleitete den Bearbeitungsprozess. Darüber hinaus wurde ein NVP-Beirat, welchem Vertreter der politischen Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung und des Kreistages, die Landkreiskommunen sowie sonstige Interessensgruppen und Träger öffentlicher Belange angehörten, in die Aufstellung einbezogen.

Im Rahmen einer Auftaktbefragung im Jahr 2017 haben rund 60 Organisationen Anmerkungen über die Qualität des bestehenden ÖPNV-Systems gemacht und Verbesserungen angeregt, welche einen wichtigen Beitrag für die Erarbeitung des Anforderungsprofils und des Angebotskonzepts im neuen NVP darstellten. Ergänzend erfolgte die Beteiligung der Bürger, welche über eine Internetplattform die Möglichkeit hatten, Mängel im ÖPNV aufzuzeigen sowie Änderungsvorschläge zu machen. Es wurden über 150 Hinweise und Anmerkungen eingereicht, welche teilweise in die Bestandsanalyse und die Angebotskonzeption integriert wurden. Anschließend wurde der Entwurf des neuen gemeinsamen NVP erstellt, welcher im Herbst 2018 in einer zweiten Beteiligungsrunde an die Mitglieder des NVP-Beirats verschickt wurde. In diesem Zusammenhang fand Ende November 2018 eine Informationsveranstaltung für den NVP-Beirat statt.

In der zweiten Beteiligungsrunde wurden ca. 460 Einzelstellungnahmen von 38 Stellen abgegeben. Die beauftragten Planungsbüros haben diese in die als Anlage beigefügte Liste aufgenommen. Jede Stellungnahme wurde in Abstimmung zwischen den Planungsbüros, der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der DADINA einzeln bewertet. Es konnten insgesamt ca. 140 Stellungnahmen teilweise oder ganz berücksichtigt und in den Nahverkehrsplan eingearbeitet werden.

So wurden u. a. folgende Anregungen der Beteiligungsrunde – meist als Prüfaufträge - zusätzlich in den NVP-Entwurf aufgenommen:

- Bessere Verbindungen in den Landkreis Bergstraße, Verbindung Brandau - Gadernheim
- Haltepunkt Groß-Umstadt Nord
- Offenere Formulierung zu alternativen Antrieben bei Bussen
- Verbesserte Verbindungen zum Kreiskrankenhaus Groß-Umstadt
- Stadtbus Griesheim
- Westtangente Jugenheim - Pfungstadt – Griesheim - Weiterstadt
- Verbesserung der Pünktlichkeit der Busse am Böllenfalltor mit Inbetriebnahme der Lichtwiesenbahn
- Bachgaulinie
- Verstärkte Darstellung der Barrierefreiheit und der bereits ausgebauten und der auszubauenden Haltestellen
- Qualitätsmanagement für den Straßenbahnverkehr in Analogie zum Busverkehr
- Bedarfsorientierte Verkehre in Eppertshausen/Münster
- Neue Haltestellen in Schaafheim
- Ausweitung Fahrradvermietsystem auf den Landkreis
- Aufnahme des Zielnetzes in den Kartenband
- Bessere Verbindung Altheim – Münster
- Möglicher barrierefreier Umbau der Haltestelle Böllenfalltor bei geänderten Rahmenbedingungen
- Seilbahnen als alternatives Verkehrsmittel
- Offenhaltung der zukünftigen Führung der Linie K bei Inbetriebnahme der Lichtwiesenbahn

- Verbesserung Umsteigesituation Darmstadt Hauptbahnhof

Nach der Aufstellung des neuen NVP, der für den Zeitraum 2019 – 2024 gelten soll, durch die Verbandsversammlung der DADINA liegt eine abgestimmte Fassung vor. Als Aufgabenträger gemäß dem Hessischen ÖPNV-Gesetz und gemäß der Satzung der DADINA müssen die Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Landkreis Darmstadt-Dieburg über den NVP beschließen.

Es bleibt festzustellen, dass es sich bei dem gemeinsamen Nahverkehrsplan der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg – auch hessenweit gesehen – um eine vorbildliche und richtungsweisende Zusammenarbeit handelt. Diese ermöglicht es, die lokalen Angebote im Straßenbahn- und Busverkehr der Wissenschaftsstadt Darmstadt mit den Nahverkehrsvorhaben im Landkreis Darmstadt-Dieburg zu verzahnen und somit den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung in der Region angemessen zu entsprechen.

Inhalte des gemeinsamen NVP 2019-2024:

Der vorliegende Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg und definiert die ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Des Weiteren bildet er auch die Grundlage für die Anforderungen an Umfang und Qualität des ÖPNV-Angebots, welches im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag zur Direktvergabe der Straßenbahnverkehrsleistungen ab Dezember 2019 zum Tragen kommen.

Die Evaluierung des vorherigen NVP hat gezeigt, dass viele der im Jahr 2011 formulierten Maßnahmen umgesetzt werden konnten und das ÖPNV-Angebot in Umfang und Qualität in der Wissenschaftsstadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg in den vergangenen Jahren deutlich verbessert werden konnte. Dies belegen auch die weiterhin steigenden Fahrgastzahlen im DADINA-Gebiet. Gleichzeitig bestehen Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems, welche u. a. die Behebung von Erschließungsmängeln, die laufende Anpassung an die Siedlungsstrukturen sowie Verbesserungen bei Qualität und Umfang der Infrastruktur und des Fahrplanangebots beinhalten. Das überarbeitete und präzisiertere Anforderungsprofil, im Sinne eines Zielsystems für die ÖPNV-Entwicklung, setzt auf den deutlichen Ausbau der Verkehrsleistungen, insbesondere im Straßenbahnbereich, um den zukünftigen Mobilitätsanforderungen gerecht zu werden und einen entscheidenden Beitrag zur nachhaltigen Verkehrswende zu leisten.

Im Kapitel 7 des NVP (Analyse und Bewertung des Mobilitätsangebots) wurde das gegenwärtige ÖPNV-Angebot dem definierten Anforderungsprofil gegenübergestellt. Auf dieser Basis und in Zusammenhang mit den in den beiden Beteiligungsrunden eingegangenen Hinweisen und Vorschlägen wurde in Kapitel 8 das Konzept zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems erarbeitet. Die darin enthaltenen Vorhaben wurden – ohne damit eine Priorisierung vorweg zu nehmen – folgendermaßen kategorisiert:

M = Vorhaben, das bereits in Realisierungsplanung ist oder ohne erheblichen Planungsaufwand realisiert werden kann;

P = Vorhaben, das zu prüfen ist und für das Realisierungsplanungen noch anzustoßen bzw. noch abzuschließen sind.

Größtes Vorhaben im NVP 2019-2024 ist die Umsetzung eines neuen Linien- und Be-

triebskonzepts der Straßenbahn. In diesem sollen durch geänderte Linienführungen bzw. –verknüpfungen die Verkehrsströme besser abgebildet und zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden. So soll es zukünftig eine direkte Verbindung von Arheilgen sowie von Griesheim zum Darmstädter Hauptbahnhof geben. Darüber hinaus soll die Bedienungsqualität auf der Strecke nach Alsbach erhöht werden, indem der tagsüber uneinheitliche Fahrplan und das betrieblich teilweise nicht funktionierende Schnelllinienkonzept durch einen durchgehenden Viertelstundentakt ersetzt werden. Des Weiteren sollen auch die Bedienzeiten im gesamten Netz verlängert werden, um den sich wandelnden Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung Rechnung zu tragen.

Untersucht werden soll auch die Straßenbahnverlängerung nach Griesheim/West bzw. Riedstadt. Für den Landkreis sollen noch verschiedene Verbesserungen im Busangebot geprüft bzw. umgesetzt werden.

Weitere Neuerungen im NVP sind die Aufträge zur Prüfung von alternativen Antrieben bei Bussen und von bedarfsgesteuerten Angebotskonzepten (Shuttle-on-Demand). Ebenso sollen P+R- sowie B+R-Systeme sowie die barrierefreie Haltestelleninfrastruktur verstärkt ausgebaut werden. Neben der Behebung von vorhandenen Erschließungslücken stehen auch Netzerweiterungsmaßnahmen in den Darmstädter Konversionsgebieten und auf dem TU-Campus Lichtwiese an.

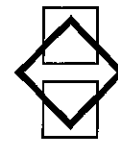
Neu hinzugekommen ist auch ein detailliertes Qualitätsmanagementsystem für die Straßenbahn, welches im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag zur Direktvergabe der Straßenbahnlinien Berücksichtigung findet.

Eine Abschätzung der mit der Umsetzung der im NVP enthaltenen Prüfaufträge (Kategorie P) einhergehenden Kosten ist erst nach Durchführung weiterer Detailbetrachtungen möglich. Für die im fortgeschrittenen Planungsstadium befindlichen Maßnahmen (Kategorie M) konnte eine grobe Berechnung der Betriebskosten durch die Verwendung von Durchschnittskostenwerten für Bus- und Straßenbahnverkehre vorgenommen werden. Insgesamt würden sich bei der Umsetzung aller Maßnahmen der Kategorie M zusätzliche Betriebskosten in Höhe von ca. € 9,4 Mio. pro Jahr (Stadt Darmstadt= ca. € 6,7 Mio; Landkreis Darmstadt-Dieburg = ca. € 2,7 Mio.) ergeben. Der überwiegende Kostenanteil entfällt auf das oben genannte neue Straßenbahnkonzept. Parallel zur Kostenberechnung wurden die Fahrgaststeigerungen und die daraus resultierenden Mehreinnahmen abgeschätzt. Hier wurde eine pauschale Summe von € 1,2 – 1,6 Mio. pro Jahr errechnet. Welche Fahrgaststeigerungen konkret durch einzelne Maßnahmen erreicht werden können, kann nur in einer Detailbetrachtung festgestellt werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen im NVP erfolgt im Rahmen der finanzpolitischen Vorgaben der Gebietskörperschaften und steht somit unter einem Finanzierungsvorbehalt. Folglich sind gesonderte Beschlüsse der zuständigen Gremien, in denen u. a. Kosten und ggf. Erlöse detailliert darzustellen sind, erforderlich, um die einzelnen Maßnahmen realisieren zu können.

Anlagen:

- Gemeinsamer Nahverkehrsplan 2019 – 2024 (bereits verschickt)
- Anhangband zum Gemeinsamen Nahverkehrsplan (bereits verschickt)
- Kartenband zum Gemeinsamen Nahverkehrsplan (bereits verschickt)
- Liste mit Stellungnahmen zum Gemeinsamen Nahverkehrsplan (bereits verschickt)



Vorlage-Nr.: **1256-2019/DDN** vom 03.06.2019

Verfasser: **DADINA**

Az./Antrag: **13./V./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

Betreff: **TOP 6**
Elektrifizierung des ÖPNV - Antrag von Hans Mohrmann

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung möge beschließen:

1. In Ergänzung zu den bereits ausgearbeiteten Konzepten für den Einsatz von Batteriebussen (Stadt Darmstadt) und Brennstoffzellenbussen (Landkreis Groß-Gerau) spricht sich die Verbandsversammlung für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zum Einsatz von Batterie-Oberleitungs-Bussen (BOB) aus, die während der Fahrt (In Motion Charging) und an den Endhaltestellen (Opportunity Charging) aufgeladen werden.
2. Als (Beispiel)-Strecke für diese Machbarkeitsstudie soll die Elektrifizierung der Buslinie O (Böllental bis Brandau) untersucht werden.

Begründung:

I.

Die HEAG hat im Auftrag der Stadt Darmstadt Untersuchungen zu den Einsatzmöglichkeiten für E-Busse durchgeführt. Als Alternativen wurden dabei die Über-Nacht-Ladung (Depot-Only-Charging DOC) und die Gelegenheitsladung (Opportunity Charging) überprüft. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, daß bei verspätungsanfälligen Strecken das OC-Modell ausscheidet. Die HEAG (und die Stadt Darmstadt) hat sich daher für die DOC-Variante entschieden.

Der Landkreis Groß-Gerau hat in einer Studie die Einsatzmöglichkeiten von Brennstoffzellenbussen untersuchen lassen, und hat sich auch im Hinblick auf ein bereits existierendes Modell im Industriepark Höchst für den Einsatz von Brennstoffzellenbussen entschieden.

Beide Modelle weisen Probleme auf, die den Einsatz im Landkreis Darmstadt-Dieburg eher ausschließen. Ein drittes Modell, daß derzeit unter anderem in den Städten Zürich und Solingen erprobt wird, könnte sich als geeigneter erweisen.

Die Stadt Solingen besitzt eines der wenigen, in Deutschland noch verbliebenen O-Bus-Netze. Ein Teil des Netzes wird derzeit mit Diesel-Bussen bedient, da die Strecken nur teilweise elektrifiziert sind. Auf diesen Strecken sollen Busse zum Einsatz kommen, die während der Fahrt unter Oberleitung einen Akkumulator aufladen, mit dessen Ladung die Busse bis zu 20 km ohne Oberleitung weiterfahren können.

Nach Angaben des Herstellerkonsortiums (Solaris/Kiepe) genügt eine Teilelektrifizierung der Strecken von lediglich 25%, um einen vollständig elektrischen Betrieb zu ermöglichen.

Das Modell wird derzeit auch in der Schweiz erprobt, wo noch immer große O-Bus-Netze bestehen. (Zürich/Swisstrolley plus)

II.

Das zentrale Problem der Übernacht-Ladung ist die geringe Reichweite. Die Reichweite der in Darmstadt eingesetzten Busse wird mit 280 bis 300 km angegeben. Dies ist die maximale Reichweite, die voraussetzt, daß der Bus weder geheizt noch gekühlt werden muß, und daß auf der Strecke keine hohen Steigungen zu überwinden sind. Die effektive Reichweite liegt damit in der Regel unter oder sogar erheblich unter 300 km.

Ein einzelner Busumlauf auf der Beispielstrecke der Linie O ist beispielsweise 475 km lang. Damit scheidet der Typus DOC grundsätzlich aus.

III.

Das von dem Landkreis Groß-Gerau bevorzugte Modell setzt zunächst den Zugang zu möglichst billigem Wasserstoff voraus. Das im Industriepark Höchst betriebene Netz kann auf Wasserstofftankstellen zugreifen, die mit Wasserstoff befüllt werden, der in der Chemieproduktion als Nebenprodukt relativ preisgünstig anfällt.

Die für die Zukunft angedachte Erzeugung von Wasserstoff mittels Strom aus „erneuerbaren Energiequellen“, wird den Preis des Treibstoffs voraussichtlich drastisch erhöhen. Deutschland hat jetzt schon wg. der „Energiewende“ die dritthöchsten Strompreise der Welt.

Auch die fragliche Energieeffizienz der Wasserstoffwirtschaft spricht gegen den Brennstoffzellenbus. Auf dem Weg von der Erzeugung von Wasserstoff mittels Strom, über Transport, Betankung in Hochdrucktanks bis zur Stromerzeugung in Brennstoffzellen geht rund 70% der eingesetzten Energie verloren.

Ein Beitrag zur Energiewende oder gar zur „Effizienzrevolution“ kann das nicht sein.

Der Einsatz von Brennstoffzellenbussen in Hamburg wurde durch die Stadt Hamburg nach einem mehrjährigen Versuch im Jahr 2017 aufgrund einer Vielzahl von Problemen beendet.

IV.

Batterie-Oberleitungsbusse können grundsätzlich unbegrenzt lange Strecken bedienen, sofern für eine ausreichende Länge der Ladestrecken gesorgt ist. Typischerweise sind dies bei Regionalstrecken die Ortsdurchfahrten.

Der Oberleitungsbus weist bereits einen sehr hohen Wirkungsgrad auf, dieser wird durch

die Möglichkeit der Recuperation bei Bremsvorgängen und Bergab-Fahrten noch einmal erhöht.

Die Kosten für die Infrastruktur sind höher als bei OC oder DOC-Netzen, sie sind jedoch deutlich geringer als bei reinen O-Bus-Linien.

V.

Die Bus-Linie O ist von 1944 bis 1962 als O-Bus-Linie betrieben worden. Aus Kostengründen wurde die Linie im Jahre 1962 auf Dieselbusse umgestellt.

Die Strecke vom Böllenfalltor bis nach Brandau führt durch drei lange Ortsdurchfahrten (Nieder-Ramstadt, Ober-Ramstadt, Ober- und Nieder-Modau) die von der Länge her ausreichend lang genug sind, um die Voraussetzungen für ein IMC-Netz zu erfüllen. Zudem besteht die Möglichkeit der Nachladung an den Endhaltestellen.

VI.

Grundsätzlich bieten E-Busse einen erheblich höheren Fahrkomfort als Dieselbusse, sie könnten daher für mehr Fahrgäste attraktiv sein.

Auf der genannten Strecke wären zur Steigerung der Attraktivität und Pünktlichkeit weitere Investitionen in ein Bus-Beschleunigungsprogramm nötig, wie weitere Bus-Spuren und Ampel-Vorrang-Schaltungen.

Für die Investitionen in die Strecke ist von einem voraussichtlich zweistelligen Millionenbetrag für Oberleitungen, Unterwerke und Ladepunkte auszugehen. Die derzeit auf dem Markt angebotenen Busse sind um rund 150% bis 200% teurer als konventionelle Dieselbusse.

Geringere Lebenszykluskosten, höhere Lebensdauer und geringere Treibstoffkosten sowie höhere Fahrgastzahlen könnten zur Amortisierung der höheren Kosten beitragen.