

# Anhörung zum Entwurf des Gemeinsamen Nahverkehrsplans für die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg (Stand November 2018)

Kommentierte Stellungnahmen (Stand: 27.05.2019)

## Inhaltsverzeichnis

Nachbaraufgabenträger .....	3
Kreis Bergstraße .....	3
LNVG Groß-Gerau .....	3
RMV .....	5
Städte und Gemeinden .....	6
Gemeinde Bickenbach.....	6
Stadt Dieburg .....	7
Gemeinde Eppertshausen.....	10
Gemeinde Erzhausen .....	11
Gemeinde Fischbachtal.....	12
Stadt Griesheim.....	16
Stadt Groß-Bieberau .....	16
Gemeinde Groß-Zimmern .....	17
Stadt Groß-Umstadt .....	18
Gemeinde Modautal .....	18
Gemeinde Münster .....	20
Gemeinde Mühlthal .....	22
Stadt Ober-Ramstadt .....	24
Gemeinde Otzberg .....	26
Stadt Pfungstadt.....	27
Stadt Reinheim.....	29

Gemeinde Schaafheim .....	31
Gemeinde Seeheim-Jugenheim .....	32
Stadt Weiterstadt.....	33
Verkehrsunternehmen .....	33
Winzenhöler (VU).....	33
Weitere Institutionen .....	34
Behindertenverbände (CBF, VdK, Deutscher Schwerhörigen Bund, BeWo Darmstadt, Blinden- und Sehbehindertenbund).....	34
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen .....	40
CDU-Kreistagsfraktion und CDU-Fraktion in der DADINA-Verbandsversammlung .....	41
DADINA-Fahrgastbeirat.....	43
DGB - Kreisverband .....	51
Fraktionsloser Stadtverordneter Reinheim.....	58
Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main .....	59
Hessen Mobil.....	59
IHK Darmstadt .....	63
Kreistagsfraktionen Freie Wähler/Piraten und Linke.....	64
Landkreis Darmstadt-Dieburg Büro für Migration und Inklusion .....	66
Pro Bahn .....	69
SPD-Kreistagsfraktion Darmstadt Dieburg, SPD Unterbezirk Darmstadt/Dieburg, SPD-Fraktion Darmstadt .....	78
SPD Reinheim .....	81
VCD Darmstadt-Dieburg.....	81

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
<b>Nachbaraufgabenträger</b>					
Kreis Bergstraße	1	Verbindung nach Lautertal-Gadernheim	Bereits auf die Durchbindung der Linie O über Modautal-Brandau nach Lautertal-Gadernheim verwiesen und auch Bereitschaft signalisiert, sich monetär an entstehenden Mehraufwendungen zu beteiligen. Allerdings hat man von Ihrer Seite unserem Wunsch nach einer möglichen Verkehrsausweitung keine Rechnung getragen und keinen Prüfauftrag unter Top 8.4.4 -Südkreis definiert.	Berücksichtigung	Die Verbindung nach Gadernheim und ein allgemeiner Hinweis auf bessere Verknüpfungen mit dem Kreis Bergstraße werden in den NVP aufgenommen.
	2	Verbindung nach Lautertal-Gadernheim	Bei der Linie MO2 (früher: K 57) hatten wir die von Ihnen mehrfach präferierte Durchbindung nach Lautertal-Gadernheim vor dem Hintergrund eines nach unserer Auffassung anderen Verkehrsbedürfnisses der dortigen Bevölkerung kritisch hinterfragt.	Kenntnisnahme	
	3	Tabelle 15 Linie 669	Das Taktkonzept der Linie 669 weicht in Ihrem Konzept mit 60/60/120/120 von unserem Konzept 30/30/30/60 ab). Es stellt sich uns die Frage, ob man nicht das im Linienbündel „nördliche Bergstraße“ hinterlegte Fahrplankonzept darstellen sollte?	Berücksichtigung	
	4	Anbindung Lautertal-Beedenkirchen	Abschließend möchten wir noch auf aktuelle Aktivitäten des Ortsbeirates von Lautertal-Beedenkirchen zur möglichen Anbindung in Richtung Balkhausen (Linie BE 3) bzw. in Richtung Darmstadt (Linie O) hinweisen. Hier wären wir dankbar, wenn von Ihrer Seite aus einer Einschätzung zur Notwendigkeit für ein erweitertes Betriebskonzept bzw. zu dessen fahrplantechnischen Umsetzungsmöglichkeiten erfolgen könnte.	Teilweise Berücksichtigung	Ein allgemeiner Hinweis auf bessere Verknüpfungen mit dem Kreis Bergstraße wird in den NVP aufgenommen.
	5	Main-Neckar-Bahn	Seitens des Kreises Bergstraße wird schon seit langem ein besseres Angebot über die Main-Neckar-Bahn aus der Bergstraße nach Frankfurt gefordert. Insofern sind im Entwurf ausgewiesene Absichten, die Angebote im SPNV von Darmstadt nach Frankfurt und auch von Darmstadt nach Wiesbaden auszubauen, absolut zu begrüßen.	Kenntnisnahme	
	6	Tarif	Zu den Übergangstarifregelungen würden wir im NVPL für Darmstadt und Darmstadt Dieburg einen Aufruf zur Verbesserung dieser Regelungen für die Kunden wünschen. Dies betrifft sowohl die Kunden des RMV und des VRN, insbesondere Kunden mit Zeitkarten, deren Akzeptanz beim benachbarten Verbund auf seine Grenzen stößt und bei der Lösung von Einzelfahrkarten die Kunden oftmals vor Probleme stellt. Es sollte ein gemeinsames Bestreben der Akteure in Südhessen sein, dass zumindest auf den beiden Schienenstrecken Riedbahn und Main-Neckar-Bahn die Tickets des RMV bis Heidelberg / Mannheim und die Tickets des VRN bis Frankfurt Gültigkeit erhalten.	Kenntnisnahme	DADINA wird dies beim RMV ansprechen und dies auch im NVP verankern.
LNVG Groß-Gerau	7		Wir würden uns konkretere Aussagen hinsichtlich der Weiterentwicklung der Linie 40 insbesondere im Hinblick auf den Pfungstädter Stadtteil Eschollbrücken wünschen, dabei sollte auch die Verknüpfung mit der Riedbahn am Bahnhof Goddelau berücksichtigt werden.	Kenntnisnahme	Eine Ausweitung des Fahrplans der Linie 40 ist über Mehrbestellungen möglich.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	8		In Weiterstadt beabsichtigen Sie die Linienführung der Linie WE4 auf die Berliner Straße zu legen. Damit verliert der Weiterstädter Ortskern für Besorgungsverkehre aus dem Bereich Büttelborn an Attraktivität. Inwiefern ist dann noch eine funktionale Verknüpfung mit der RB 75 am Bahnhof Weiterstadt möglich?	Kenntnisnahme	Abgebildet ist ein Rahmenkonzept. Bei der Umsetzung fließen die Anmerkungen der Stadt Weiterstadt und der LNVG mit ein.
	9		Wir vermissen Aussagen zu einer südlichen Tangentialverbindung zum Beispiel zwischen Gernsheim und Alsbach	Berücksichtigung	Ein Prüfauftrag wird aufgenommen.
	10		Ein Anrufsammeltaxi auf der Linie PG zwischen Pfungstadt und Gernsheim zu Schwachlastzeiten ließe sich betrieblich mit dem Bestandsangebot des Anrufsammeltaxiverkehrs auf der LNVG-Linie 49 kombinieren.	Kenntnisnahme	Keine Änderung des NVP erforderlich.
	11		Es sollten Aussagen zu verkehrsmittelübergreifenden Verknüpfungspunkten außerhalb des Landkreises Darmstadt-Dieburg, die wesentliche Funktionen der Linien abbilden und insbesondere Auswirkung auf die Fahrplangestaltung haben (konkret Dornberg Bahnhof Ostseite, Goddelau Bahnhof, Gernsheim bzw. Biebesheim Bahnhof) und diese in einer mit benachbarten Aufgabenträgern abgestimmte Priorisierung einfließen.	Berücksichtigung	Relevante Verknüpfungspunkte außerhalb des Untersuchungsraums werden aufgenommen.
	12		Der eingleisige Streckenabschnitt der Straßenbahn in Griesheim bedingt, dass schon leichte Verspätungen aus Darmstadt kommender Straßenbahnen dazu führen, dass diese häufig erst pünktlich fahrende Straßenbahnen in Richtung Darmstadt passieren lassen müssen, um dann selbst mit noch größerer Verspätung am Platz Bar-le-Duc als Buszubringer zu fungieren. Darunter leidet die Betriebsqualität im Linienbündel LGG Süd spürbar.	Kenntnisnahme	Das veränderte Liniennetz lässt eine verbesserte Fahrplanstabilität erwarten. Sollten weiterhin Beeinträchtigungen vorliegen, werden infrastrukturelle Maßnahmen diskutiert.
	13		Die RMV Datendrehscheibe stellt den Austausch von Pünktlichkeitsdaten zwischen den (Betriebsleit-systemen der) verschiedenen Verkehrsunternehmen auf eine gemeinsame Plattform. Die Versorgung dieser Datendrehscheibe durch die Verkehrsunternehmen bzw. einer von diesen beauftragten Infrastrukturgesellschaft sollte im Nahverkehrsplan festgeschrieben sein (inwiefern dies bereits der Fall ist, haben wir jetzt nicht dezidiert geprüft). Ergänzend dazu halten wir es aber für dringend notwendig, über die von den meisten Verkehrsunternehmen praktizierte Lieferung der Daten im VDV-AUS-Format ebenfalls Datenaustausch im VDV-ANS-Format mit Rückkanal vorzuschreiben. Damit lässt sich Verkehrsmittel-, Aufgabenträger- und systemübergreifend über eine bereits bestehende gemeinsame Plattform die für die Fahrgäste so wichtige Anschlussicherung darstellen. Aktuell stellt sich zum Beispiel in Griesheim die Lage so dar, dass aus Pünktlichkeitsdaten davor liegender Haltestellen eine prognostizierte Ankunftszeit am Platz Bar-le-Duc errechnet wird, ohne diese verifizieren zu können.	Berücksichtigung	Entsprechende Anforderungen werden formuliert.
	14		Verpflichtung der Verkehrsunternehmen bzw. Infrastrukturbetreiber, einen diskriminierungsfreien Zuganges zu vorhandenen Toilettenanlagen für das Fahrpersonal auch Dritter Verkehrsunternehmen an Endhaltestellen - natürlich gegen entsprechenden Aufwandsentschädigung - zu gewährleisten	Kenntnisnahme	Regelungen sind außerhalb des NVP zu klären.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	15		Definition von Qualifikations-Standards für das Fahrpersonal (analog zu den Ergebnissen des aktuellen Arbeitskreises Qualität beim RMV)	Kenntnisnahme	Im Anhang: Vorgaben zur Qualität der Leistungserbringung enthalten.
RMV	16	S.82 Netz- und Fahrplangestaltung	Bei der Fahrplanung sollte für die Herstellung einheitlicher Anschlüsse und Übergangszeiten die Zielstellung von Nullsymmetrischen Fahrplänen berücksichtigt werden.	Kenntnisnahme	Wird soweit möglich bereits bei der Fahrplannerstellung berücksichtigt.
	17	6.3.3 Fußnote S. 82	Die genannte Kennzahl von 2000 Personen pro Spitzenstunde und Richtung als Kennwert für die Einrichtung von Regionalbahnen stellt nur einen Wert für eine grobe Abschätzung dar. Das wird aus der Angabe nicht deutlich. Hier sollte eine Präzisierung erfolgen. Vorschlag „Der untere wirtschaftliche Kennwert zur groben Abschätzung für die Einrichtung [...]“	Berücksichtigung	
	18	6.3.4 Verkehrszeiten S.83	Neben den „Beschäftigten im Einzelhandelsgewerbe“ sollten auch die besonderen Bedürfnisse weiterer Berufsgruppen berücksichtigt werden bei den Angeboten in den Neben- und Schwachlastzeiten (z.B. Flughafen, Krankenhaus, Schichtarbeiter).	Berücksichtigung	
	19	6.3.5.1 Bedienungsstandards S. 84/86	Die für die Bedienungsstandards dargestellten Relationen betreffen auch Achsen, die überwiegend durch Angebote des Regionalverkehrs (R-Bahn und R-Bus) abgedeckt werden. Für diese Verkehre gelten die Bedienungsstandards des RNVP. Anforderungen an eine Verbesserung der Regionalverkehre aus Sicht der lokalen Ebene können seitens der LNO in das Beteiligungsverfahren zur Fortschreibung des RNVP oder die Gremien des RMV eingebracht werden. Zielstellung bei der Nachtverkehrszeit sollte es insbesondere auch sein, dass eine gute Verknüpfung mit den regionalen Nachtverkehren erfolgt. Diese ist im Nachtverkehr aufgrund der geringeren Fahrtenhäufigkeit und der damit gegebenenfalls längeren Umsteigezeiten von besonderer Bedeutung.	Kenntnisnahme	Änderung des NVP nicht erforderlich.
	20	6.3.10 Qualitätsanforderungen Haltestellen	Zur Standard-Information an jedem Bussteig sollte neben dem Fahrplan und der Tarifinformation auch der Aushang eines schematischen Liniennetzplans gehören. Dies sollte in den Standards der unteren Haltestellenkategorien zumindest als anzustrebender Standard angeführt sein.	Teilweise Berücksichtigung	Für Kategorie E wird der schematische Liniennetzplan als wünschenswerte Information aufgenommen.
	21	7.3.3 Produktprofilierung S.115	Der RMV vermarktet den Schnellbus seit 2018 unter dem Namen „Expressbus“. Wir bitten daher, für die Linien mit dem „X“ in der Linienbezeichnung auf allen Kommunikationsebenen nur noch den neuen Produktnamen „Expressbus“ zu verwenden.	Berücksichtigung	
	22	7.3.4 Bedienungsangebot und Erreichbarkeit S.117	Die dargestellten Bedienungsdefizite auf den Achsen, die durch Angebote des Regionalverkehrs abgedeckt werden, entsprechen den abweichenden Standards der DADINA. Für die Regionalverkehre gelten die Standards des RNVP. Anforderungen zur Verbesserung des Angebotes bei den Regionalverkehren können bei der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans oder in die Gremien des RMV eingebracht werden.	Kenntnisnahme	Änderung des NVP nicht erforderlich.
	23	7.3.6 verknüpfungs-	Aus unserer Sicht stellen auch die Stationen Darmstadt-Eberstadt Bahnhof und Messel Bahnhof wichtige Verknüpfungspunkte zwischen dem regionalen Schienenverkehr und dem Busverkehr dar. Die An-	Berücksichtigung	

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		punkte und Anschlüsse S.121	forderungen an Verknüpfungspunkte sollten auch für diese Stationen gelten.		
	24	7.3.12 Tarif S. 133	„Die Tarifstruktur ist vor allem für Gelegenheitsfahrgäste nur schwer verständlich. Einzelne Quell-Ziel-Relationen weisen je nach genutztem Verkehrsmittel unterschiedliche Preisstufen auf, obwohl Fahrzeit und Fahrtstrecke vergleichbar sind. Zwischen Einzelfahrscheinen und Zeitkarten fehlt ein Tarifangebot, das Fahrgäste anspricht, die den ÖPNV regelmäßig, aber nicht täglich nutzen.“  Hierzu ist folgendes anzumerken: Wenn der konventionelle Tarif gemeint ist, handelt es sich nicht um unterschiedliche Preise in Abhängigkeit vom Verkehrsmittel, sondern vom Weg (über).	Kenntnisnahme	Änderung des NVP nicht erforderlich. Es ist im NVP nur von „vergleichbaren“ Wegen die Rede.
	25	8.2 Maßnahmen SPNV S. 144f.	In Tabelle 2 (Seite 22) wird zusätzlich auf ein Weiterverfolgen der Einrichtung eines Haltepunktes „Groß-Umstadt Nord“ verwiesen. Dieser Haltepunkt ist bei den Maßnahmen SPNV-Angebot nicht mehr aufgeführt. Es sollte klargestellt werden, ob seitens der DADINA die Einrichtung eines Haltepunktes „Groß-Umstadt Nord“ weiterhin angestrebt wird oder nicht. In der Studie zur „Vision Odenwaldbahn 2030“ ist ein entsprechender Haltepunkt nicht berücksichtigt.  Das laufende Gutachten trägt den Titel „Vision Odenwaldbahn 2030“ nicht „Zukunft der Odenwaldbahn“. Vorschlag wäre hier, allgemein auf die Maßnahmen aus der laufenden Untersuchung zum zukünftigen Ausbau der Odenwaldbahn zu verweisen.	Berücksichtigung  Berücksichtigung	Der Haltepunkt Groß-Umstadt soll weiterverfolgt werden. Dies wird bei den Maßnahmen ergänzt.
	26	8.4 S.159 LK P 4	Bei der Überplanung der Linien ist angemessen zu berücksichtigen, dass die Studenten der Hochschule Darmstadt auch den parallel verkehrenden Zug der Linie 75 nutzen können. Die letzte Zählung im Herbst 2018 ergab, dass sich die Studenten zu den ersten Vorlesungen des Tages auf die verschiedenen Fahrtwege aufteilen und es nur zu Semesterbeginn während einer „Eingewöhnungsphase“ zu Kapazitätsengpässen bei der Buslinie 671 kommt. Die Finanzierung etwaiger Mehrleistung auf diesem Korridor muss im Vorfeld geklärt werden.	Kenntnisnahme	Änderung des NVP nicht erforderlich. Anpassungen bei den regionalen Buslinien können nur über den RMV erfolgen.
	27	8.6 S. 187f IB M 4	Die Bedienung des ZOB in Groß-Umstadt durch Linien des RMV müssen mit dem RMV abgestimmt werden. Die Linie 671 hat derzeit keinen Zeitpuffer für zusätzliche Stich- und Erschließungsfahrten. Grund sind Umlaufzeit, Anschlüsse und Vertaktung dieser Linie.	Kenntnisnahme	Änderung des NVP nicht erforderlich. Anpassungen bei den regionalen Buslinien können nur über den RMV erfolgen. Der RMV wird unter Beteiligte ergänzt.
	28	IB P 1	Bei der Entscheidung, welche Linien über den Luisenplatz geführt werden, ist der RMV angemessen zu beteiligen.	Berücksichtigung	Der RMV wird unter Beteiligte ergänzt.
<b>Städte und Gemeinden</b>					
Gemeinde Bickenbach	29		Verlängerung der Linie 669 des VRN von der Haltestelle „Alsbach – Am Hinkelstein“ bis „Bickenbach – Bahnhof“	Teilweise Berücksichtigung	Dies wäre sehr aufwendig, da ein zusätzlicher Buseinsatz erforderlich wäre. Der Ortskern von Alsbach würde dann entweder nicht mehr bedient oder mit Gelenkbussen befahren.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
					ren. Die Änderung der Linie BE2 in der vorgeschlagenen Form hätte negative Auswirkungen auf die Verbindung von Alsbach Ortsmitte zur Pfarrtanne. Prüfauftrag zur direkteren Verbindung von der Pfarrtanne nach Bickenbach wird aufgenommen.
	30		Streichung der Linie BE2 zwischen den Haltestellen „Alsbach – Am Hinkelstein“ bis „Bickenbach – Bahnhof“ Stattdessen Änderung der Linienführung der Linie BE2 auf Hähnlein – Sandwiese – Alsbach-Hinkelstein – Pfarrtanne – Bickenbach Bürgerhaus (mögliche Aufstellflächen prüfen)	Kenntnisnahme	s. o.
	31		Einführung einer dynamischen Anschlusssicherung über die Verkehrsverbünde hinweg	Kenntnisnahme	Dies wird von der DADINA weiterverfolgt, ist aber kein Thema für den NVP.
	32		Verlegung der Buslinie zwischen Bürgerhaus und Bahnhof in die untere Waldstraße (statt Pfungstädter Straße und obere Hartenauer Straße).	Kenntnisnahme	Dies wird von der DADINA weiterverfolgt, ist aber kein Thema für den NVP.
	33		Zeitnahe Information der Gemeinde über die Ergebnisse der Kapazitätsprüfungen für die P+R- bzw. B+R-Anlagen.	Kenntnisnahme	Änderung des NVP nicht erforderlich.
	34		Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien 6 beziehungsweise 8 und BE 1 und BE2 an den Haltestellen "Neues Rathaus" (Seeheim) und "Beuneweg" (Alsbach-Hähnlein).	Kenntnisnahme	Wird von der DADINA geprüft, ist aber kein Thema für den NVP.
Stadt Dieburg	35		Bessere Anbindung Dieburger Westen – Nutzung der L3094 Die mangelhafte Anbindung des Westens an den ÖPNV führt zur Entstehung erheblichen motorisierten Individualverkehrs in diesem Wohngebiet. Die Entfernung des Stadtrands bis zur ersten Haltestelle der Linie 671 beträgt mehr als einen Kilometer. Bereits diese Distanz scheint so groß zu sein, dass von vielen Menschen die Nutzung des PKW bevorzugt wird. Der Zubringer über die Linie MD ist derzeit noch nicht ausreichend attraktiv und wird jedenfalls im Westen der Stadt noch nicht angenommen. Der Westen der Stadt Dieburg weist eine hohe Bevölkerungsdichte auf und der Hauptteil der berufstätigen Anlieger ist nicht in Dieburg, sondern in Darmstadt und Frankfurt/Offenbach beschäftigt. Es sollte daher geprüft werden, ob eine direkte Anbindung an Darmstadt über die L3094 eingerichtet werden kann. Hierdurch konnte zum einen eine Entlastung der B26 und des Ostbahnhofs zu den Stoßzeiten stattfinden und zum anderen würde die Einrichtung einer Haltestelle am westlichen Ende der Darmstädter Straße (L3094) eine spürbare Verbesserung für die im Westen der Stadt wohnhafte Bevölkerung bringen. Es erscheint auch möglich, in diesem Bereich einen P+R-Platz herzustellen. Die Entfernung zwischen den am Stadtrand gelegenen Wohnungen und der nächsten Haltestelle einer Linie nach Darmstadt würde deutlich, nämlich um etwa die Hälfte, verringert.	Kenntnisnahme	Eine Erschließung von Dieburg über die L 3094 ist zurzeit nicht geplant und würde einen hohen Kostenaufwand verursachen. Zur Erschließung des Dieburger Westens wurde die Linie MD eingerichtet.
	36		Ausbau der Linie 671 Die Linie 671 zählt zu den absoluten Erfolgsmodellen und stellt eine deutliche Entlastung des Individualverkehrs nach und von Darmstadt dar. Nach wie vor ausbaufähig und nach unserer Auffassung auch	Kenntnisnahme	Keine Änderung des NVP erforderlich. Wird von der DADINA bearbeitet.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			nachgefragt ist die Ausweitung des Angebots in den Nachtstunden (spätere Verbindungen) und an den Wochenenden.		
	37		<p>Linie MD</p> <p>Die Stadt Dieburg begrüßt die im Jahr 2017 erfolgte Einführung der Linie MD. Diese ist aber bislang noch nicht im gesamten Linienbereich etabliert. Während das Angebot gerade im Bereich zwischen Dieburg Bahnhof und Gewerbegebiet gut angenommen wird, zeigt sich im innerörtlichen Bereich (Bahnhof-Aubergenviller Allee) trotz des an sich bestehenden Bedarfs eine eher geringe Auslastung. Dies ist im Wesentlichen zurückzuführen auf eine ungünstige Taktung der Busse, insb. in Bezug auf den Anschluss an die Linie RB 61, und die deutlich zu geringe Frequenz zu den Hauptverkehrszeiten. Die Linie MD kann zu einer verbesserten Anbindung des Dieburger Westens an den ÖPNV beitragen. Es ist jedoch festzustellen, dass es viele der dort Wohnenden vorziehen, mit dem PKW zum P+R-Platz an der K128 zu fahren, um dort direkt den Einstieg in die Linie 671 zu wählen. Das Angebot ist derzeit noch nicht attraktiv genug und in der bestehenden Gestaltung nicht zukunftsfähig.</p> <p>Es wird daher angeregt, die Linie MD durch die Aubergenviller in westlicher Richtung bis zur Kita „Muggelburg“ zu führen, und dort durch die Herstellung einer Wendeschleife eine weitere Haltestelle einzurichten. In Anbetracht der Wartezeiten der eingesetzten Busse am Halt „Aubergenviller Allee“ erscheint dies umsetzbar.</p> <p>Zudem wäre eine Weiterführung der Linie durch das Stadtgebiet, u.a. zur Andienung der Haltestellen Schlosgarten und Campus zu prüfen, um die Nutzung des Busses auch für die Schüler der Goetheschule, in der Innenstadt beschäftigte Personen und Kunden von Ärzten oder Ladengeschäften sowie für die Studierenden der Hochschule interessanter zu machen.</p> <p>Es ist zudem der Einsatz kleinerer Busse (sog. Midi-Busse) zu prüfen. Es besteht derzeit eine schwierige Verkehrssituation durch zu enge, nicht für Durchgangs- und Busverkehr vorgesehene Straßen. Die Straßenquerschnitte sind teilweise unzureichend und für die Nutzung durch einen regulären Linienbus (&gt; 50 Plätze) nur bedingt geeignet.</p>	Kenntnisnahme	Für die Linie MD sind kleinere Anpassungen im Angebot und bzgl. ihrer Anschlussbindungen bereits in Planung. Diese detaillierten Vorhaben müssen nicht im NVP ausgeführt sein. Die genannten Anregungen werden in die anstehende Überplanung aufgenommen und parallel mit der Stadt abgestimmt.
	38		<p>Anbindung der Hochschule Darmstadt, Campus Dieburg</p> <p>Derzeit pendeln zahlreiche Studierende und Mitarbeiter*innen mit dem PKW zwischen ihrem Wohnort und der Hochschule, bzw. dem Hauptstandort der Hochschule in Darmstadt und dem Campus in Dieburg. Dies führt während der Vorlesungszeiten zu einem erheblichen Parkdruck und einem Parkplatzsuchverkehr in den angrenzenden Wohngebieten.</p> <p>Die engere Taktung eines Transfers zu den Stoßzeiten zwischen dem Bahnhof und dem Campus könnte die Fahrt mit der Bahn deutlich attraktiver machen. Hierbei kommen als Varianten der Einsatz sog. Micro Busse oder autonomer Gefährte (vgl. später unter Ziff. 8) in Betracht. Eine Möglichkeit zur Trassenführung besteht u.a. über die Straßen Am Bahnhof-Frankfurter Str.-Minnfelder Seestr.-Rodgaustr.-Aschaffener Str.-Max-Planck-Str..</p> <p>Auch eine engere Taktung des Busverkehrs zwischen Darmstadt und dem Campus könnte den Individualverkehr verringern. Die Stadtverordnetenversammlung hat den Magistrat der ' Stadt Dieburg damit beauftragt, gemeinsam mit der HDA (University of applied sciences Darmstadt) ein Verkehrskonzept zur Bewältigung des Pendlerverkehrs mit dem Ziel Campus Dieburg zu entwickeln. Ein wesentlicher Be-</p>	Kenntnisnahme	Ist im NVP unter Maßnahme LK-P-4 enthalten.



Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			standteil ist hierbei die verbesserte Anbindung der Hochschule an den ÖPNV, sowohl hinsichtlich Quantität als auch Qualität.		
	39		<p>Dreieichbahn Neben dem Pendlerverkehr von Dieburg aus in Richtung des Oberzentrums Darmstadt ist die Wegebeziehung zwischen Dieburg und Offenbach und Frankfurt -in beiden Richtungen von großer Bedeutung. Dieburg ist die einzige Kommune des Landkreises Darmstadt-Dieburg, die einen positiven Pendlersaldo aufweisen kann. Ein großer Anteil der in Dieburg Beschäftigten hat seinen Wohnsitz im Landkreis Offenbach („Altkreis Dieburg“) und im näheren Bereich des Ballungsraums Frankfurt am Main. Daneben ist nachgewiesen, dass der stärkste Pendlerstrom (neben Darmstadt) in Richtung Norden entlang der Linie der Dreieichbahn gemessen werden kann.</p> <p>Die Stadt Dieburg setzt sich daher gemeinsam mit den Nachbarkommunen Münster und Eppertshausen für eine engere Taktung der Dreieichbahn (T30!) und die Durchbindung der Züge bis Frankfurt Hauptbahnhof ein. Aus der RMV Verbunderhebung 2015 ergeben sich deutlich die Pendlerströme von Dieburg aus in Richtung des Ballungsraums Frankfurt/Offenbach (Auszug beigefügt). Hierzu ist auch von der Stadt Dieburg eine Resolution verabschiedet worden, aus der sich die Dringlichkeit und Bedeutung der Umsetzung ergibt (Abdruck beigefügt). Deren Inhalt wird auch zum Gegenstand dieser Stellungnahme gemacht.</p>	Kenntnisnahme	Ist im NVP unter 8.2 enthalten.
	40		<p>Lösung für Groß-Zimmern Aus der Nachbarkommune Groß-Zimmern mit ihrem Ortsteil Klein-Zimmern (sowie den Ortsteilen Habitzheim und Lengfeld der Gemeinde Otzberg) rührt in den Hauptstoßzeiten ein erhebliches Aufkommen an Berufspendlern. Diese nutzen häufig die Nebenstrecke zwischen Dieburg und Darmstadt (L3094) als schnelleren Weg in Richtung Darmstadt oder als Ausweichstrecke zur A3 in Richtung Frankfurt/Offenbach. Die Verkehrsbelastung insbesondere in den Wohngebieten in Dieburg West (Aubergenviller Allee, Erlenweg, Berliner Straße) ist erheblich.</p>	Kenntnisnahme	Keine Änderung des NVP erforderlich.
	41		<p>Verbesserung für das Nadelöhr Darmstadt/B26 Bereits kurzfristig bedarf es einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Anschlusses des Ostkreises an die Stadt Darmstadt im Bereich des Ostbahnhofs und des Luisenplatzes. Die Stadt Dieburg unterstützt daher die Variante der Schaffung einer Busbeschleunigung im Bereich des Ostbahnhofs.</p>	Kenntnisnahme	Umsetzung Ostkreisgutachten ist im NVP enthalten. Busbeschleunigung am Ostbahnhof soll jetzt von der Stadt Darmstadt umgesetzt werden.
	42		<p>Weiterer Ausbau der Barrierefreiheit Die Anzahl in der Fortbewegungsfähigkeit oder in anderer Weise eingeschränkter Personen wird in Zukunft schon in Anbetracht des demografischen Wandels weiter wachsen. In Dieburg leben, u.a. wegen der vorhandenen Wohnsiedlung für Behinderte und die Werkstätten für Behinderte zudem überdurchschnittlich viele behinderte Menschen. Für viele dieser Menschen stellt der ÖPNV die einzige Möglichkeit dar, sich autark innerhalb Dieburgs zu bewegen oder andere Gemeinden und Städte zu erreichen. Dieburg hat sich förmlich zu den Zielen der UN-Behindertenrechtskonvention bekannt und sich dazu verpflichtet, Barrierefreiheit in allen Lebensbereichen zu fördern und herzustellen. Die Bemühungen der DADINA zur Herstellung einer Barrierefreiheit für alle Verkehrsmittel werden daher ausdrücklich</p>	Kenntnisnahme	

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			begrüßt und auch weiterhin eingefordert.		
	43		<p>Digitalisierung des Nahverkehrs</p> <p>Die Digitalisierung betrifft nahezu alle Lebensbereiche. Bereits seit längerem werden die Möglichkeiten eines autonomen Fahrens auch im Bereich des ÖPNV untersucht. Auch in der Praxis werden autonom fahrende Fahrzeuge -wenn auch versuchsweise- bereits eingesetzt.</p> <p>Das Konzept der autonomen Beförderung von Passagieren bietet aus Sicht der Stadt Dieburg in mehrfacher Hinsicht Vorteile. Aufgrund der geringen Kapazität und damit Größe der Fahrzeuge sind diese auch auf Fahrwegen einsetzbar, die ansonsten dem motorisierten Verkehr nicht eröffnet sind. Zudem bestehen durch das Fehlen einer Person, die das Fahrzeug führt, erhebliche Kostenvorteile. Auch dem verstärkt auftretenden Problem des Mangels an qualifiziertem Personal kann durch die Nutzung eines automatisiert (intelligent) fahrenden Busses Rechnung getragen werden. Als besonders geeignet für den Einsatz autonomer Fahrzeuge wird die Verbindung zwischen Groß-Zimmern und der sog. "Schulinsel" Auf der Leer auf der als großzügigem Radweg ausgebauten alten Bahntrasse Dieburg-Groß-Zimmern-Reinheim und die unter Ziff. 3 angesprochene Verbindung Bahnhof-Campus HDA angesehen. Ebenfalls geeignet erscheint eine Verbindung entlang der Bahnstrecke Aschaffenburg- Darmstadt nach Messel über Messeler Weg-Sernetweg-Erdkautenweg.</p>	Kenntnisnahme	Autonome Fahrzeuge werden im nächsten NVP verstärkt behandelt werden.
Gemeinde Eppertshausen	44		<p>Haltestelle Eppertshausen-Ost</p> <p>Nachdem die Buslinie Münster-Dieburg MD neu installiert wurde, sollen wieder mehr Fahrten der Linien 674, 679 und X74 die Haltestelle Eppertshausen Ost anfahren.</p> <p>Es wird ein stündlicher Takt in Richtung Ober-Roden und Dieburg gefordert.</p> <p>Aktuell findet überwiegend Schülerverkehr statt; Ausnahme ab 12:51 Uhr stündlich mit X74 in Fahrtrichtung Ober-Roden zum Anschluss an die S1 mit Ankunft in Ober-Roden 13:05 Uhr und Abfahrt der S1 um 13:13.</p>	Kenntnisnahme	Das Thema wird von der DADINA bearbeitet und in Hinsicht auf die Regionalbuslinien auch an den RMV herangetragen. Eine Änderung hier im NVP ist nicht notwendig.
	45		Seniorenwohn- und Pflegeheim im Baugebiet „Am Abteiwald mit 40-42 Wohneinheiten	Kenntnisnahme	Bereits enthalten.
	46		Prüfauftrag für eine Busverbindung von Eppertshausen nach Hergershausen, mit Anschluss an RB 75	Berücksichtigung	Ggf. wären für diese Verbindung auch bedarfsorientierte Verkehre geeignet. Dies wird in die Erweiterung des Prüfauftrags LK-P-2 einbezogen.
	47		Prüfauftrag bzw. Überprüfung des Wabensystems – Vorschlag Einführung eines distanzabhängigen Fahrpreises	Kenntnisnahme	Die Umstellung auf einen mehr entfernungsabhängigen Tarif ist im NVP enthalten. Mit RMVsmart gibt es hierzu bereits einen Modellversuch des RMV.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Gemeinde Erzhausen	48	S. 164	<p>Zu LK-P-7 (Prüfauftrag: Einrichtung AST zwischen Wixhausen, Gräfenhausen und Erzhausen)</p> <p>Die Gemeinde Erzhausen begrüßt ausdrücklich die Prüfung eines Anrufsammeltaxis innerhalb Erzhausen / Wixhausen und Gräfenhausen.</p> <p>In die verkehrliche Bewertung muss aus Sicht der Gemeinde Erzhausen noch einfließen, dass mit dieser Maßnahme die Erschließungsqualität deutlich verbessert werden kann. Einige Bereiche im Westen und Norden von Erzhausen liegen derzeit mehr als 500m Luftlinie von der nächsten Bushaltestelle (Wilhelm-Leuschner-Straße) entfernt und gelten damit nach Kapitel 6.3.3 (S. 83) als nicht erschlossen. Mit den naturgemäß kleineren Fahrzeugen eines Anrufsammeltaxis können Haltepunkte weiter im Westen und im Norden von Erzhausen angefahren werden, so dass das komplette Ortsgebiet durch den ÖPNV erschlossen werden kann.</p> <p>In Kapitel 6.3.3 wird für wichtige Infrastruktureinrichtungen mit hoher Bedeutung für den Publikumsverkehr eine möglichst direkte Erschließung gefordert. Eine solche Infrastruktureinrichtung ist das Seniorenzentrum in der Annastraße. Die nächste Bushaltestelle ist mehr als 300m Luftlinie entfernt, der nächste Bahnhof mehr als 1.000m. Durch das zu prüfende Anrufsammeltaxi könnte auch hier eine direkte Erschließung erfolgen. Alternativ wäre eine Einbindung in den Linienweg der Buslinie WE1 oder einer verlängerten Buslinie WX (s.u.) zu prüfen.</p> <p>Die Gemeinde Erzhausen schlägt folgende Haltepunkte für das Anrufsammeltaxi vor: Seniorenzentrum (Annastraße / Kiefernweg), Rathaus / Bürgerhaus, Hauptstraße / ev. Kirche, Sportheim, Südliche Ringstraße / Einkaufsmärkte Als weitere Haltepunkte in Frage kommen Post (Elbestraße / Langener Straße), Nahkauf / Apotheke (Mainstraße / Bahnstraße), Friedhof, Brühlweg / Leimenäcker</p> <p>Als überregionale Anbindung ist eine Verknüpfung mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahn am Bahnhof Erzhausen zu berücksichtigen.</p> <p>Solange für das Anrufsammeltaxi kein eigener Halbstundentakt geplant ist, sollten die Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Bahnhof Erzhausen abwechselnd mit der Buslinie WE1 gelegt werden, so dass sich für Verbindungen von und zum Bahnhof insgesamt ein T30 innerhalb von Erzhausen ergibt.</p> <p>Im Jahr 2017 gaben in einer repräsentativen Umfrage 36% der Bürger, die derzeit den ÖPNV nicht nutzen an, dass sie den öffentlichen Nahverkehr als Pendler nutzen würden, wenn die Verbindungsqualität besser wäre. Daher gehen wir davon aus, dass ausreichend Nachfrage besteht um das Angebot zu verstetigen und ggf. in einen Halbstundentakt zu verdichten.</p> <p>Der Probetrieb sollte möglichst noch in 2019, spätestens jedoch zum nächsten Fahrplanwechsel aufgenommen werden, zumal das neu eröffnete Seniorenzentrum mit Café in der Annastraße aktuell keinerlei ÖPNV-Anbindung hat.</p>	Kenntnisnahme	Vorhaben ist im NVP genannt. Bei der Umsetzungsplanung wird die Gemeinde Erzhausen eingebunden.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			Vom Anrufsammeltaxi sollte die Gleisschleife Arheilgen angefahren werden um die Erreichbarkeit des Darmstädter Nordens zu verbessern (Merck und andere Unternehmen als Arbeitsgeber, Stadtteilschule Arheilgen und Schulzentrum am Bürgerpark für die Erzhäuser Schüler)		
	49	S.162	Zu LK-M-1 (Maßnahme: Neukonzeption Busangebot Weiterstadt)  Aus Sicht der Gemeinde Erzhausen bestehen auch nach der Neukonzeption der Buslinien in Weiterstadt zwei Defizite: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Am Bahnhof Weiterstadt fehlt weiterhin die Vertaktung zu den Regionalbahnen in Richtung Groß-Gerau / Mainz / Wiesbaden</li> <li>• Das Einkaufszentrum Riedbahn / Loop5 ist weiterhin nur mit einem Umstieg in Weiterstadt erreichbar</li> </ul> Die Gemeinde Erzhausen würde es begrüßen, wenn diese beiden Punkte im Nahverkehrsplan noch zumindest als Prüfaufträge aufgegriffen würden.	Kenntnisnahme	Der wichtigste Verknüpfungspunkt der Linie WE1 besteht mit der S-Bahn in Erzhausen Bahnhof. Die Züge der RB75 werden von Erzhausen mit der S-Bahn und einem Umstieg in Darmstadt Hauptbahnhof erreicht. Zudem befindet sich der Bahnhof Weiterstadt in einer dezentralen Lage.  Die Einkaufsmärkte im Bereich Riedbahn sind auch mit der S-Bahn und einem Umstieg in Darmstadt Hauptbahnhof zu den Linien WE3 und WE4 zu erreichen. An der schnellen Führung der Linie WE1 sollen keine Änderung vorgenommen werden.
	50	S.50, Tabelle 10	Das Neubaugebiet „Die Vier Morgen“ ist hier fälschlicherweise als „in den Vier Merzen“ bezeichnet. Dies bitten wir zu korrigieren.	Berücksichtigung	Wird im NVP korrigiert.
	51	Kapitel 6.3.12: Qualitätsanforderungen an Betrieb, Leitstelle und Störungsmanagement	In die Qualitätsanforderungen sollte mit aufgenommen werden, dass beim Ausfall einer Relation im Schienenverkehr (S-Bahn) das nächste Ziel mindestens durch eine alternative Busverbindung erreichbar sein soll.  Für den Fall einer Störung im S-Bahn-Verkehr, der leider häufiger vorkommt als erwünscht, bietet die Buslinie WE1 keine akzeptable Alternative für den Weg von bzw. nach Darmstadt. Auch unter diesem Gesichtspunkt ist eine Verkehrsanbindung zwischen dem Erzhäuser Ortskern und der Gleisschleife Arheilgen von hoher Bedeutung. Ob hierfür die Kapazitäten eines Anrufsammeltaxis ausreichen muss die Prüfung zeigen. Alternativ sollte eine Verlängerung der Buslinie WX über die Hessenwaldschule hinaus nach Erzhausen geprüft werden. Diese könnte dann auch die Einkaufsmärkte im Gewerbegebiet Südliche Ringstraße / Am Ohlenberg und das Seniorenzentrum in der Annastraße anfahren. Eine andere denkbare Alternative wäre die Verkürzung des Linienwegs der Buslinie WE1 als Expressbus. Dieser könnte zwischen Gräfenhausen und Darmstadt den Linienweg der Buslinie 751 nehmen und damit eine wesentliche Verkürzung der Reisezeit erreichen.	Kenntnisnahme	Diese Anregung ist nicht umsetzbar. Es würden dadurch Parallelverkehre zwischen Zug und Bus erzeugt.  Der Aspekt einer Anschlussicherung z. B. zwischen S-Bahn und Bus ist im NVP bereits enthalten.  Bei der Umsetzung werden die Anmerkungen der Gemeinde Erzhausen mit eingebracht.
Gemeinde Fischbachtal	52	Kapitel 6.3.5.1 (S.84 f.)	Am Samstag und Sonntag ist Niedernhausen nur in einem 2-Stunden-Takt an DA angebunden. Hier ist die Bedienungshäufigkeit den Maßgaben der Tabelle 16 (S. 85) für Kategorie 3 anzupassen.  Tabelle 16 (S. 85) sieht für Relationen der Kategorie 3 (u.a. DA-Fischbachtal) in der Tagesverkehrszeit (TVZ) und der Nebenverkehrszeit (NVZ) einen 60-Minuten-Takt vor. Der ist im aktuellen Fahrplan nicht	Kenntnisnahme	Wenn der aktuelle Fahrplan nicht dem Zielsystem entspricht, so ist es Arbeitsauftrag der DADINA, dies zu verbessern. Es muss nicht jede einzelne Maßnahme im NVP aufgeführt sein.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			gegeben. Dies ist zu ändern.		
	53	Kapitel 6.3.6 (S. 87 f.)	Die Aussagen zur Verbindungsqualität und Anschlusssicherheit begrüßen wir – sie müssen dann tatsächlich auch kommuniziert und umgesetzt werden.  Dies erfordert auch qualifiziertes, motiviertes und umsichtiges Fahrpersonal. Die oft nicht erkennbare Anschlusssicherheit gerade bei langen Taktzeiten ist einer der Hauptgründe, den ÖPNV nicht zu nutzen. Dies betrifft insbesondere den ländlichen Raum, wo Linien oft nur im 60- oder sogar im 120-MinutenTakt verkehren und die Fahrgastinformation oft unzureichend ist.	Kenntnisnahme	Allgemeine Betrachtung.
	54	Kapitel 7.3.4 (S.117)	Die in Abb. 35 dargestellten Bedienungsdefizite in der Relation DA-Niedernhausen sind zu beheben. Die Stundentakte der Linie NH sind konsequent fortzusetzen.  Linie NH Darmstadt => Niedernhausen: Mo-Fr, abends nach 19:30 Abfahrten ab DA Hbf.: 18:30, 19:30, (Bruch) 21:00, 22:00, (Bruch) 23:53 Uhr Hier ist der Stundentakt fortzusetzen.  Linie NH Niedernhausen => Darmstadt: Mo-Fr, abends nach 20:30 Uhr wird der Stundentakt gebrochen: 19:30, 20:30, (Bruch) 22.55 Uhr. Hier ist der Stundentakt zu fortzusetzen.	Kenntnisnahme	Wenn der aktuelle Fahrplan nicht dem Zielsystem entspricht, so ist es Arbeitsauftrag der DADINA, dies zu verbessern. Es muss nicht jede einzelne Maßnahme im NVP aufgeführt sein. Taktbrüche vermeiden Parallelbedienung mit der Linie RH zwischen Georgenhausen und Darmstadt.
	55	Kapitel 8.1.3 (S. 143)	Der Begriff „Anpassungen“ auf der Linie NH ist zu unspezifisch. Das ist allgemeinverständlich auszuformulieren.  Am Samstag und Sonntag gibt es keine durchgehende Verbindung von Niedernhausen nach DA und zurück. Hier ist immer ein Umstieg von der Linie M02 in die Odenwaldbahn erforderlich, die über DA Ostbahnhof und DA Nordbahnhof nach Frankfurt fährt, aber nicht zum Hauptbahnhof. Wer von Niedernhausen ins Zentrum DA möchte, muss also zwei Mal umsteigen. Dadurch erhöht sich die Tür-zu-Tür-Reisezeit ganz wesentlich und macht das Angebot unattraktiv. Das gilt es zu verbessern.	Kenntnisnahme	Auf Seite 143 sind nur die bereits während der Bearbeitungszeit des NVP bereits umgesetzten Maßnahmen dargestellt. Wenn der aktuelle Fahrplan nicht dem Zielsystem entspricht, so ist es Arbeitsauftrag der DADINA, dies zu verbessern. Es muss nicht jede einzelne Maßnahme im NVP aufgeführt sein.
	56	Kapitel 8.3.1 (S. 147)	Die Einrichtung einer Mobilitätsstation B26 hinterm Ostbahnhof nach Verlängerung der Straßenbahn bis dort darf nicht dazu führen, dass die Linie NH schon am Ostbahnhof endet, statt bis zum Hauptbahnhof zu führen.  Grundsätzlich ist die Einrichtung von Mobilitätsstationen zu begrüßen. Ein Ende der Linie NH (oder auch RH) an der Mobilitätsstation B26 hinterm Ostbahnhof würde einen Linienbruch bedeuten, der diese Relation für Berufspendler nach DA ganz unattraktiv machen würde. Das ist dringend zu vermeiden.  Bei der Einrichtung von Mobilitätsstationen auf der grünen Wiese ist darauf zu achten, dass eine hohe Aufenthaltsqualität gesichert ist (auch beheizte Räume, Kiosk und/oder Gastronomie). Wer oft pendelt und gelegentlich den Anschluss verpasst, weiß vor allem im Winter einen warmen	Kenntnisnahme	Es ist noch keine Entscheidung über die Ostkreisgutachten gefallen. Bei einer Umsetzung werden die Anmerkungen der Gemeinde Fischbachtal eingebracht.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			Aufenthaltort zu schätzen.		
	57	Kapitel 8.3.4 (S. 155)	DA-P-5: Hier ist auch die Brennstoffzelle als Antriebstechnologie zu prüfen. Das Antriebssystem mit Brennstoffzelle wird in dem NVP gar nicht genannt. Dabei ist es gerade für längere Strecken über Land eine wichtige Alternative zu fossilen Energieträgern. Dieses Antriebssystem sollte unbedingt (weiterhin, siehe Winzenhöler) im Fokus bleiben.	Berücksichtigung	Wird im NVP ergänzend erwähnt.
	58	Kapitel 8.5.5 (S. 181)	CS-M-1: Eine Carsharing-Station in Reinheim ist zügig einzurichten. Diese sollte in der Nähe des Bahnhofes angesiedelt sein. Vielleicht ist Carsharing (noch) nicht in kleinen Orten wie Fischbachtal wirtschaftlich zu betreiben. In Städten wie Reinheim ist dies inzwischen aber ganz bestimmt der Fall. Zumal auch Kunden aus den umliegenden Ortschaften dies nutzen werden. Deshalb sollte diese Maßnahme vorrangig umgesetzt werden.	Kenntnisnahme	Reinheim ist als möglicher Standort im NVP genannt.
	59	Kapitel 8.9 (S. 192)	Eine personenbediente Verkaufsstelle ist am Reinheimer Bahnhof einzurichten. Persönliche Beratung und Verkauf senken die Schwellen für potentielle Fahrgäste, die selten mit ÖPNV reisen oder nicht ausreichend technik-affin sind ganz wesentlich.	Kenntnisnahme	Personenbedienter Vertrieb an Bahnhöfen und weiteren stark nachgefragten Haltestellen gehören zur Vertriebsarchitektur.
	60		Der Bus MO2 ab Reinheim Rtg. Brandau fährt um 17:15 und 18:15 nur an Schultagen, aber nicht in den Ferien. Hier sollte eine ganzjährige Verbindung unabhängig von den Schultagen geschaffen werden. Zu den Zeiten ist der Bedarf für Schüler gering, für Pendler aber hoch. Deshalb sollte hier die Zuverlässigkeit einer ganzjährigen Verbindung gegeben sein. Bei Linie MO2 ist eine weitere Fahrt Mo-Fr um 19:45 Uhr ab Reinheim einzuplanen. Die Hauptverkehrszeit (HVZ) nachmittags geht bis 20:00 Uhr. Der Stundentakt der Linie MO2 ab Reinheim endet aber schon 18:45 Uhr. Eine weitere Fahrt um 19:45 Uhr ab Reinheim würde die Gäste aus der Fahrt der RB81 von Darmstadt in Reinheim (Ankunft in Rh. um 19:30 Uhr) nach einer Viertelstunde Umsteigezeit abholen.	Kenntnisnahme	Wird von der DADINA geprüft, die Aufführung von einzelnen Zusatzfahrten ist für den NVP zu detailliert.
	61		Einsatz eines zusätzlichen Wagens für die VIAS ab Wiebelsbach 8:23 Uhr Richtung Da-Hbf. Der Zug ist – lt. Kundenaussagen – bereits in Reinheim oft so voll besetzt, dass Fahrgäste nicht mitgenommen werden können.	Kenntnisnahme	Dies ist bereits mehrfach beim RMV angesprochen worden. Als Entlastung wurde zu dieser Uhrzeit eine zusätzliche Fahrt der Buslinie 693 nach Darmstadt eingerichtet.
	62		Prüfauftrag: Anschluss von Schloss Lichtenberg an den „Burgenbus“ der Odenwaldmobil. Der Burgenbus fährt als Rufbus an Wochenenden von der Burg Breuberg über die römische Haselburg zur Feste Otzberg: <a href="https://odenwaldmobil.de/nahverkehr/burgenbus/">https://odenwaldmobil.de/nahverkehr/burgenbus/</a> Eine Verlängerung zum Schloss Lichtenberg erscheint da nur folgerichtig und findet sicher Zuspruch.	Kenntnisnahme	Der Burgenbus wird voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 eingestellt.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	63		Einrichtung weiterer überdachter Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof Reinheim. Die vorhandenen Anlagen sind oft voll besetzt und führen dann wieder zu mehr Autoverkehr.	Kenntnisnahme	Ist ständiger Arbeitsauftrag der DADINA und muss nicht parallel im NVP genannt werden. Nach Tab. 28 ist die Auslastung in Ordnung.
	64		Prüfauftrag: Umgang mit gesteigertem EBike-Aufkommen.  Die E-Bike-Mobilität nimmt stark zu und kann den Radius für die Erreichbarkeit einer Haltestelle stark erweitern. Daher ist sie vorteilhaft für ländliche Regionen. Es ist zu prüfen, wie der ÖPNV mit dieser gesteigerten Nachfrage umgehen kann, z.B. mit Lade-Schließfächern für E-BikeAkkus oder mehr abschließbaren Boxen für hochwertige Fahrräder.	Kenntnisnahme	Berücksichtigt in Kap. 7.3.7
	65		Die direkte Busanbindung an die RB 82 nach Frankfurt in Reinheim ist zu verbessern.  Wer von Fischbachtal mit der MO2 zu dem Direkt-Zug der Linie RB 82 nach Frankfurt möchte, muss in Reinheim 2834 Minuten warten (mit einer Ausnahme um 07:40 Uhr an Schultagen). Die Alternative über DA Hbf. zu fahren, ist auch keine, weil der Bus NH nach 53 Min. Fahrzeit immer um xx:25 Uhr am Hbf. ankommt und um xx:30 Uhr die nächste bahn fährt – oder 30 Minuten später. Selbst wenn der Bus pünktlich am Hbf. ankommt, sind 5 Min. für den Weg vom Bus zur Regionalbahn extrem knapp. Eine gute Verbindung von Niedernhausen über Reinheim nach Frankfurt dauert 75 Min., eine schlechte 94 Min. Die Verbindung über DA Hbf. dauert 106 Min. Bei den Rückfahrten von Frankfurt über Reinheim nach Niedernhausen ist die Verbindung gut (10 Min. Umsteigezeit in Reinheim).	Kenntnisnahme	Es gibt nach Frankfurt abwechselnd die Verbindung MO2 über Reinheim und DA Hbf oder NH über DA Hbf, außerdem sind einzelne Züge direkt mit der MO2 über Reinheim erreichbar.
	66		Die K57 (jetzt MO2) ging bis April 2017 bis Gadernheim und hatte dort einen passenden Anschluss zum Bahnhof Bensheim. Diese Verbindung nach Bensheim soll wieder - mittels einer Vereinbarung mit RNV - hergestellt werden.  Wer von Fischbachtal oder Modautal zum Schnellverkehr nach Süden möchte, muss über Darmstadt fahren (ca. 54 Min.+ 12 Min. nach Bensheim). Eine direkte oder indirekte Verbindung nach Bensheim führt zu einer besseren Vernetzung und höheren Attraktivität des Nahverkehrs im Odenwald.	Teilweise Berücksichtigung	Die Verbindung nach Gadernheim und ein allgemeiner Hinweis auf bessere Verknüpfungen mit dem Kreis Bergstraße werden in den NVP aufgenommen.
	67		Prüfauftrag: Die DADINA soll prüfen, ob zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum eine Erhöhung der Anzahl der Fahrradmitnahmemöglichkeiten rechtlich umsetzbar ist.  Im Sommer reicht oft der Platz in Bussen und Bahnen nicht aus, um alle Fahrräder mitzunehmen, die mitgenommen werden wollen. Bei dem im ländlichen Raum üblichen Stunden-Takt bedeutet die Nicht-Mitnahme extrem lange Wartezeiten mit der großen Ungewissheit, ob die Mitnahme beim nächsten Bus klappt.	Kenntnisnahme	Die Radmitnahme im ÖPNV besonders zu den Hauptverkehrszeiten ist nicht unumstritten. Zurzeit macht die DADINA eine Informationskampagne dazu. Eine Ausweitung der Radmitnahme ist zurzeit nicht vorgesehen.
	68		Prüfauftrag: Die DADINA soll prüfen, wie eine Verbindung aus Richtung Modautal / Fischbachtal / Groß-Bieberau zum Kreiskrankenhaus Groß-Umstadt schneller und mit weniger Umstiegen eingerichtet werden kann.  Zurzeit dauern Fahrten von Niedernhausen nach Groß-Umstadt Krankenhaus je nach Tageszeit und Verbindung 1 bis 2 Stunden. Dabei muss mindestens 2-mal umgestiegen werden, oft sogar 3-mal. Für	Berücksichtigung	Ein Entsprechender Prüfauftrag wird in den NVP aufgenommen.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			Menschen die dort täglich Besuche machen oder Termine wahrnehmen wollen, ist das eine große Belastung – zusätzlich zu den gesundheitlichen Problemen.		
Stadt Griesheim	69	Kapitel 5.2 und 7.3.5	Fehlende Erschließung des Griesheimer Nordens, Südens und Westens. Im Kapitel 7.3.5 Bereiche mit Erschließungsdefiziten mit Prüfvermerk „Stadtbus“ aufführen.	Berücksichtigung	
	70		Einführung eines Stadtbusses soll geprüft werden. Hinweis zu den Kosten eines etwaigen Stadtbusses: Sollen/müssen von Griesheim alleine getragen werden, obwohl an anderer Stelle lokale und regionale Buslinien die Kosten umgelegt werden. Stadtbus soll vorrangig die Verknüpfung zur Straßenbahn und zu den Bussen ins Ried sowie den Gewerbegebieten herstellen. Insoweit hätte der Stadtbus keine reine innerstädtische Funktion. Es wird um Stellungnahme zur schlechten Erschließungssituation gebeten. Kosten eines Stadtbusses sollen umgelegt werden, bzw. eine namhafte Beteiligung an der Finanzierung durch die DADINA wird eingefordert.	Berücksichtigung	Der Stadtbus wird als Prüfauftrag in den NVP aufgenommen. Die Finanzierung wird dann bei der Umsetzung geklärt.
	71		600 Pendler zwischen Griesheim und Weiterstadt – Aussage zu einer möglichen Direktverbindung durch Buslinien oder AST-Verkehr, die dann auch Erschließungsfunktion übernehmen können. Aufnahme eines Prüfauftrags hierzu gefordert.	Berücksichtigung	
	72	Kapitel 8.5.1	Aufnahme von flächensparenden Einrichtungen im Themenfeld Bike & Ride. Bei Umbau und Erweiterung ist der Einsatz von einfachen, manuellen „Doppelparkern“ zu prüfen.	Berücksichtigung	
	73	Kapitel 8.5.4	Präzisierung der Formulierung Park & Ride für den östlichen und westlichen Stadtrand Darmstadts. Park & Ride eher am neuen Endhaltepunkt der Straßenbahn im Griesheimer Westen, nicht Platz Bar-le-Duc (kein Platz).	Kenntnisnahme	Bei Umsetzung der Straßenbahnverlängerung Griesheim-West wird dort P+R angeboten.
	74		Prüfauftrag flächendeckendes Fahrradverleihsystem für Griesheim ergänzen sowie Aussagen zur Kooperation und zur finanziellen Beteiligung durch den Verkehrsverbund	Kenntnisnahme	Die konkrete Ausgestaltung und Finanzierung ist eine Aufgabe, die lokal/regional sehr unterschiedlich gelöst wird.
	75		redaktionelle Änderungen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• S.60, Tabelle 10, „Griesheim Innenstadt“ neu: 46 WE, Realisierung 2020“</li> <li>• S. 62, Abb. 23, auf der Konversionsfläche im Südosten Griesheims entsteht hauptsächlich Wohnnutzung.</li> </ul> S. XXXIV: Bei der Linie K44 Anrufsammeltaxi Griesheim ist der Stadtname zu korrigieren	Berücksichtigung	
Stadt Groß-Bieberau	76	Reaktivierung Reinheim – Groß-Bieberau	Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Groß-Bieberau lehnt eine Reaktivierung der Eisenbahnstrecke auf der derzeit vorhandenen Trasse zwischen Reinheim und Groß-Bieberau ab. Diese Strecke soll möglichst bald entwidmet werden.	Kenntnisnahme	Die Trassensicherung der Strecke soll weiterhin im NVP enthalten sein.



Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	77	Reaktivierung Gersprenzthalbahn	<p>Im Falle von Gesprächsangeboten zur Wiederbelebung der Gersprenzthalbahn seitens betroffener Gemeinden wird der Magistrat beauftragt, diese wie folgt unter Wahrung der berechtigten Interessen der Stadt Groß-Bieberau wahrzunehmen: Die Ortsumgehung Groß-Bieberau der B38 hat absoluten Vorrang und soll schnellstmöglich gebaut werden.</p> <p>Das Areal der ehemaligen Bahnverladung soll gemäß den Ergebnissen der IKEK Projektgruppe Groß-Bieberau umgenutzt werden.</p> <p>Darüber hinaus wird von den einladenden Gemeinden folgendes erwartet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine Ermittlung des zu erwartenden Bedarfes für eine Gersprenzthalbahn in Zusammenarbeit mit Behörden und in Frage kommenden Betreibern.</li> <li>- Eine Zusage betreffend die Verfügbarkeit von Planungsressourcen und Kostenübernahmen für das jeweils betroffene Gemeindegebiet.</li> </ul>	Kenntnisnahme	Die DADINA untersucht zusammen mit dem RMV eine mögliche Reaktivierung der Strecke bis Groß-Bieberau.
Gemeinde Groß-Zimmern	78	Kostenübernahme Schulweg	Die Wegstrecke von Klein-Zimmern nach Groß-Zimmern wird als gefährlich (stark befahrene Kreisstraße bzw. durch einen befestigten Feldweg) für die Schülerinnen eingestuft, weshalb diese die Beförderungskosten erstattet bekommen sollen. (Gefährlichkeit des Schulwegs als Abweichungsgrund der 3 km-Grenze zur Kostenerstattung laut Hessischem Schulwegegesetz)	Kenntnisnahme	Muss mit der Schulabteilung des Landkreises geklärt werden. Keine Änderung des NVP erforderlich.
	79		Die Verbindungen in Bezug auf die Taktung der Buslinien in der Stadt Darmstadt zu einigen Schulen werden oft als nicht passend oder unzureichend beschrieben. Hier wurde besonders die Taktung der Schnellbuslinie X78 kritisiert und als verbesserungswürdig eingestuft.	Kenntnisnahme	Die DADINA wird dies im Einzelfall prüfen. Zu detailliert für den NVP.
	80		Generell wird die Anbindung von Klein-Zimmern als schlecht eingestuft.	Kenntnisnahme	Allgemeine Aussage. Umsetzung der Ostkreisgutachten ist im NVP enthalten. Insbesondere durch die Buslinie X78 besteht eine schnelle Direktverbindung nach Darmstadt.
	81		Die Linie 679 Reinheim-Rödermark fährt nach 19.30 Uhr nicht mehr ab dem Sauerkreisel nach Groß-Zimmern/Reinheim. Der P+R Platz ist immer überbelegt und die Fahrradmitnahme in den Bussen wird als unzureichend dargestellt. Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Bahnhof Dieburg sind meist belegt. Die Busse der Linie 679 sollen meist schon in Spachbrücken ausgelastet sein, so dass der Einsatz eines weiteren Busses für nötig gehalten wird. Der Bus würde oft vorbeifahren und die Fahrgäste stehen lassen. Die Anschlüsse in Dieburg werden als mangelhaft bezeichnet.	Kenntnisnahme	Die DADINA wird sich mit den Anregungen beschäftigen. Keine Änderung des NVP erforderlich. Zur Fahrradmitnahme wird die DADINA eine Informationskampagne durchführen.
	82		Schüler aus dem ehem. Waldgebiet Berliner Straße müssen für die Fahrt nach Dieburg einen langen Weg an die Friedenschule nehmen oder mit der Linie 672 über Klein-Zimmern nach Dieburg fahren.	Kenntnisnahme	Die DADINA wird sich mit der Anregung beschäftigen. Keine Änderung des NVP erforderlich.
	83		Einrichtung der Straßenbahnlinie von Groß-Zimmern nach Darmstadt. Damit die verbunden die Erreichbarkeit des Autobahnanschlusses nach Frankfurt. Man muss durch die ganze Stadt Darmstadt fahren und die morgendlichen Staus sind sehr hinderlich.	Kenntnisnahme	Umsetzung der Ostkreisgutachten ist im NVP enthalten
	84		Allgemeine Vertaktung der Linie X78 Schnellbus und 672 sollte auf 30 Minuten gelegt werden. Zusatzfahrten nach 20 Uhr werden angeregt.	Kenntnisnahme	Die DADINA wird sich mit der Anregung beschäftigen. Keine Änderung des NVP erforderlich.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	85		Die Verbindung zum Kreiskrankenhaus nach Groß-Umstadt, besonders am Wochenende ist nicht ausreichend bzw. umständlich.	Berücksichtigung	
	86		Die Fahrpreise werden von einigen Nutzern als zu hoch bezeichnet.	Kenntnisnahme	Im NVP wird auf die Weiterentwicklung des Tarifsystems des RMV eingegangen.
	87		Die Odenwaldbahn wird als sehr gute Verbindung nach Frankfurt dargestellt. Lediglich die Umsteigezeit am Ostbahnhof ist mit einer Minute oft zu knapp.	Kenntnisnahme	Die DADINA wird sich mit der Anregung beschäftigen. Keine Änderung des NVP erforderlich.
	88		Die Fahrzeit mit dem ÖPNV nach Frankfurt ist zu lang. Um eine direkte Zugverbindung von Dieburg nach Frankfurt wird gebeten.	Kenntnisnahme	Umsetzung der Ostkreisgutachten ist im NVP enthalten.
Stadt Groß-Umstadt	89	Anbindung Ostkreis	In die Planung einer Streckenführung über Sammelbusse bzw. Schiene sind Alternativen zu betrachten, die über Groß-Zimmern hinausgehen, um den Mittelzentrumsbereich Groß-Umstadt mit anzubinden.	Kenntnisnahme	Es ist noch keine Entscheidung über die Ostkreisgutachten gefallen. Bei einer Umsetzung werden die Anmerkungen der Stadt Groß-Umstadt eingebracht.
	90	Linienbündel Groß-Umstadt	Im Linienbündel Groß-Umstadt ist geplant die Streckenführung der Linien durch Groß-Umstadt zu vereinfachen. Die Innerstädtischen Schleifen (Krankenhaus, Gewerbegebiet, etc.) sollen durch einen Stadtbus (möglicherweise in elektrischer Variante) abgedeckt werden.	Kenntnisnahme	Siehe Maßnahme IB-M-4.
	91	Tabelle 9	Ergänzende Angaben zur Siedlungsentwicklung: Am Umstädter Bruch (Wohngebiet, 85 WE), Auf dem Steinborn (Wohngebiet 80 WE), Kernstadt (Umwandlung Gewerbe zu Wohnen, 73 WE), Otto-Hahn-Straße (Gewerbegebiet, 6,1 ha)	Berücksichtigung	
	92	Tabelle 10	Ergänzung von neun geplanten Siedlungsentwicklungen	Berücksichtigung	
	93	Tabelle 7	Auf Seite 44 sind in Tabelle 7 einige Firmen mit über 200 Mitarbeitern aufgelistet. Diese bitten wir für Groß-Umstadt zu ergänzen: Kreiskliniken, Sparkasse Dieburg, Resopal, EMS Chemie	Berücksichtigung	
	94	Kap. 2.3.4.4	Auf Seite 25 wird im Kapitel 2.3.4.4 auf das wohl vorliegende Klimaschutzkonzept der Stadt Dieburg verwiesen und die Aussagen zur Nahmobilität sind eingearbeitet. Der Vollständigkeit halber bitten wir analog das Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept der Stadt Groß-Umstadt einzuarbeiten. Relevant sind hier die Seiten 60ff (Kap. 3.4)	Berücksichtigung	
	95	Tabelle 8	Auf Seite 45 sind in Tabelle 8 „Weiterführende Schulen im Landkreis Darmstadt- _Dieburg“ die Ernst-Reuter-Schule als Integrierte Gesamtschule und das Max-Planck-Gymnasium aufgelistet. Ergänzt werden sollten die Grundschulen Wendelinusschule im Klein-Umstadt und Geiersbergschule in Groß-Umstadt.	Kenntnisnahme	Die Tabelle bezieht sich auf weiterführende Schulen.
Gemeinde Modautal	96		Die Übersichtskarte zur Raumstruktur ist in Bezug auf die Gemeinde Modautal fehlerhaft. <ul style="list-style-type: none"> <li>In den Ortsteilen Lützelbach, Brandau, Allertshofen-Hoxhohl, Erntshofen, Asbach, Klein-Bieberau und Neutsch bestehen kulturelle Einrichtungen</li> </ul>	Berücksichtigung	Wird korrigiert.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• In jedem der genannten Ortsteile gibt es ein Bürgerhaus</li> <li>• In Brandau und Asbach existieren jeweils ein Museum und eine Bücherei</li> <li>• Asbach ist zudem ein Arbeitsplatzschwerpunkt mit mehr als 200 Beschäftigten</li> <li>• In Allertshofen befindet sich eine vereinsgetragene Jugendherberge, die als Freizeiteinrichtung einzustufen ist.</li> </ul>		
	97		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei der Bevölkerungsprognose sind positive Wanderbewegungen für die Gemeinde Modautal zu gering berücksichtigt. Bereits vor zehn Jahren wurde der Gemeinde Modautal aufgrund der Altersstruktur eine schrumpfende Bevölkerung prognostiziert. Tatsächlich ist die Bevölkerungszahl gestiegen.</li> <li>• Bei den Vorausberechnungen für die Bevölkerung wird nach unserer Auffassung die Existenz von zwei Seniorenheimen und einer großen Einrichtung für psychisch Kranke nicht ausreichend berücksichtigt. Diese Einrichtungen führen zu einem höheren Durchschnittsalter</li> </ul>	Teilweise Berücksichtigung	Die Angaben zur Bevölkerung beziehen sich auf statistische Daten. Im NVP wird eine Ergänzung aufgenommen, die Kriterien zur Änderung der Vorausberechnung beschreiben.
	98		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Nahverkehrsplan trifft keine Aussagen zu den Verkehrsverbindungen in den Kreis Bergstraße. Die Busverbindungen zwischen Modautal und Lautertal sind vollkommen unzureichend. Von Modautal aus pendeln Schüler nach Lautertal (Ortsteil Gadernheim) und nach Bensheim.</li> <li>• Außerdem gibt es zum Mittelzentrum Bensheim viele arbeitsbedingte Pendlerverflechtungen. Aus dem Bereich Bergstraße bestehen über die Gemeinde Modautal Pendlerverflechtungen nach Darmstadt.</li> <li>• Die ärztliche Bereitschaftsdienstzentrale in Lindenfels ist Anlaufstelle für viele Modautaler Bürgerinnen und Bürger. Zwischen der Gemeinde Modautal und der Stadt Lindenfels bestehen keinerlei Busverbindungen (z.B. Winterkasten – Neukirchen).</li> <li>• Es ist dringend erforderlich, dass die guten ÖPNV-Angebote im Kreis Darmstadt-Dieburg und im Kreis Bergstraße besser miteinander vernetzt werden. Daran sollten auch die beiden Verkehrsverbände Rhein-Necker und Rhein-Main Interesse haben.</li> </ul>	Berücksichtigung	Die Verbindung nach Gadernheim und ein allgemeiner Hinweis auf bessere Verknüpfungen mit dem Kreis Bergstraße werden in den NVP aufgenommen.
	99		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Nahverkehrsplan sieht eine neue tangentielle Verbindung zwischen Seeheim-Jugendheim – Ober-Beerbach – Neutsch – Erntshofen – Modau – Rohrbach – Wembach – Hahn und Ober-Ramstadt vor. Die Einrichtung einer solchen Verbindung wird von der Gemeinde Modautal begrüßt und unterstützt.</li> <li>• Aus Sicht der Gemeinde Modautal ist allerdings eine Linienführung von Erntshofen über Asbach nach Rohrbach sinnvoll, zumal offenbar erwogen wird, die Linie MO1 nicht mehr nach Asbach zu führen. Asbach ist ein Arbeitsplatzschwerpunkt in der Gemeinde Modautal, verfügt über eine Rehabilitationseinrichtung mit 200 und ein Seniorenheim mit 50 Plätzen. Die gute Anbindung des Ortsteils an das ÖPNV-Netz und die Stadt Darmstadt ist deshalb von besonderer Bedeutung. Bei</li> </ul>	Kenntnisnahme	Es handelt sich um ein Rahmenkonzept. Bei der Umsetzung werden die Anmerkungen der Gemeinde Modautal einfließen.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<p>einem Wegfall der Linie MO1 muss es einen adäquaten Ersatz geben.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sollte die neue tangentielle Verbindung im Süden des Landkreises nicht umgesetzt werden, halten wir die Verlängerung der Linie NE von Neutsch nach Ersthofen für notwendig. Der Ortsteil Neutsch hat bislang keine direkte Anbindung an einen anderen Modautaler Ortsteil.</li> </ul>		
	100		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die umsteigefreie Führung der O-Buslinie von Brandau nach Darmstadt ist für Modautal und den südlichen Landkreis unverzichtbar. Die neue tangentielle Verbindung zwischen Seeheim-Jugendheim – Modautal – Ober-Ramstadt würde die Bedeutung von Ersthofen als Knotenpunkt im Busverkehr weiter erhöhen. Zukünftig wären für Modautaler Schüler auch weiterführende Schulen an der Bergstraße erreichbar. Die Gemeinde Modautal verfügt als eine von wenigen Gemeinden über keine eigene weiterführende Schule.</li> <li>Die Grundschule in Ersthofen hat ein sehr großes Einzugsgebiet, dass die gesamte Gemeinde Modautal und die Ober-Ramstädter Stadtteile Nieder-Modau und Ober-Modau umfasst. Auch vor diesem Hintergrund halten wir eine Verknüpfung verschiedener Buslinien über Ersthofen für notwendig.</li> </ul>	Kenntnisnahme	Kein Änderungsbedarf im NVP.
	101		<ul style="list-style-type: none"> <li>Der barrierefreie Ausbau von mindestens einer Haltestelle pro Ortsteil ist unverzichtbar. Wir bitten die DADINA sich dafür einzusetzen, dass der barrierefreie Ausbau von Haltestellen auch dort gefördert wird, wo die Gehwegbreiten nach den bisherigen Förderrichtlinien nicht ausreichend sind.</li> </ul>	Kenntnisnahme	Das Thema ist bekannt und wird von der DADINA bearbeitet. Für die Berücksichtigung im NVP ist es zu detailliert.
	102		<p>Durch den Bau der „Lichtwiesenbahn“ verschlechtert sich voraussichtlich die Taktung der Straßenbahnlinien zum Böllenfalltor von 7,5 auf 15 Minuten. Obwohl die Busse aus den Gemeinden Mühlthal, Ober-Ramstadt und Modautal höchstens im 15-Minuten-Takt ankommen, hat dies trotzdem negative Auswirkungen auf die Busanbindung. Gerade im Berufsverkehr kommen die Busse aus dem südlichen Landkreis verspätet am Böllenfalltor an. Für die Fahrgäste entstehen zukünftig längere Wartezeiten, da die Straßenbahnlinie 2 in Richtung Böllenfalltor entfallen soll.</p> <p>Wir lehnen diese Verschlechterung der Vertaktung zwischen Bus und Straßenbahn ab. Durch die Stadt Darmstadt sollte alternativ die Einrichtung einer Busspur von Traisa nach Darmstadt sowie eine Umgestaltung des Straßenknotenpunktes am Böllenfalltor geprüft werden.</p>	Teilweise Berücksichtigung	Es wird in die Maßnahme DA-M-1 aufgenommen, dass der Busverkehr zum Böllenfalltor pünktlicher gestaltet werden soll, um die Anschlüsse an die verbleibende Linie 9 zu gewährleisten.
Gemeinde Münster	103		<p>Forderungen zur Dreieichbahn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Elektrifizierung der Dreieichbahn oder die Bedienung der Strecke durch Fahrzeuge mit alternativen, emissionsfreien Antrieben (zum Beispiel Brennstoffzellen oder Akkutriebwagen)</li> <li>Die Bedienung der gesamten Strecke von Dieburg bis Frankfurt Hauptbahnhof mit allen Zügen über die gesamte Strecke durchgehend im Halbstundentakt.</li> <li>Zweigleisiger Ausbau der Strecke soweit erforderlich, um an die Nachfrage angepasste dichtere Takte und flexible Kreuzungsmöglichkeiten auch im Verspätungsfall zu ermöglichen.</li> <li>Bahnsteigverlängerungen an allen Stationen, damit längere Züge mit höheren Kapazitäten in den Spitzenzeiten auf der Dreieichbahn gefahren werden können.</li> </ul>	Kenntnisnahme	Die Umsetzung des Gutachtens zur Dreieichbahn ist im NVP enthalten.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gleichzeitiger adäquater Ausbau der Park&amp;Ride-Plätze an den Stationen, um dieser Nachfragesteigerung gerecht zu werden.</li> </ul> <p>Um einen dichteren Takt auf der Strecke Dieburg — Ober-Roden zu erreichen, ist zu prüfen, ob das im Bahnhofsbereich Eppertshausen noch vorhandene zweite Gleis (Gleisanschluss zur Muna) zur Kreuzungsmöglichkeit kurzfristig ertüchtigt und genutzt werden kann.</p>		
	104		<p>Forderungen zur Anbindung des Ortsteils Altheim an den ÖPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Als Start- und Zielhaltestelle der Linie MD ist eine neue zusätzliche Haltestelle Altheim Sport- und Kulturhalle vorzusehen.</li> <li>- Die Betriebszeiten sind auf Samstag, Sonn- und Feiertage auszuweiten und täglich um zwei Stunden zu verlängern.</li> <li>- Die Anbindung an das Krankenhaus in Groß-Umstadt muss an allen Tagen gewährleistet sein, nicht nur an den Schultagen (jetzt Linie GA ab Alheim).</li> <li>- Am Hp Alheim ist am Gleis Ri Aschaffenburg ein P&amp;R-Parkplatz zu errichten. Der vorhandene Parkplatz am Gleis Ri Darmstadt ist zu über 100 % belegt.</li> </ul> <p>Änderungen Linie MD:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrtroute: Alheim Sport- und Kulturhalle (neu), Alheim Feuerwehrhaus, Alheim Bahnhof (Umstieg in die Regionalbahnen Richtung Darmstadt/Aschaffenburg)</li> <li>- Geänderte Fahrtroute in Münster über Kulturhalle*, Schule auf der Aue*, Frankfurter Straße, Zentrum (Darmstädter Straße), Hallenbad</li> </ul> <p>Ausweitung der Betriebszeit der Linie MD auf Samstag, Sonn- und Feiertage (verkehrt täglich und abends 2 Stunden länger)</p>	Teilweise Berücksichtigung	<p>Das Angebotskonzept der Linien MD, ME und GA ermöglicht in Status quo keine Leistungsausweitungen in den gewünschten Dimensionen.</p> <p>Zur Anbindung von Alheim an Münster und der Neuordnung der lokalen Verkehre wird der Prüfauftrag LK-P-2 im NVP erweitert.</p> <p>P+R am Hp Alheim wird mit den zuständigen Institutionen diskutiert.</p>
	104		<p>Gleichmäßige Erschließung des Gemeindegebietes Münster (Hessen)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zumindest eine Buslinie soll ganztägig durch die Darmstädter Straße/Frankfurter Straße geführt werden.</li> </ul> <p>Der Ortsteil Breitefeld ist mit einer Buslinie zu erschließen bzw. an das bestehende Netz anzubinden.</p>	Kenntnisnahme	<p>Eine geänderte Linienführung für die Linie MD in Münster wird von der DADINA gegenwärtig mit dem Ziel einer Führung über „Zentrum“ untersucht. Die Anbindung von Breitefeld durch Linienverkehr wurde bei der Planung der Linie MD geprüft und ist gegenwärtig nicht zu verwirklichen. Breitefeld sollte eher mit einer flexiblen Bedienungsform erschlossen werden, siehe LK-P-2. Keine Änderung des NVP erforderlich.</p>
	105		<p>Bedarfsgesteuerte Bedienungsform im Sinne eines AST bzw. „Münster-mobil“</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Prüfauftrag LK-P-2 (Anpassung städtische AST-Angebot in Münster und Dieburg) muss kurzfristig umgesetzt werden.</li> </ul> <p>Eine bedarfsgesteuerte Bedienungsform im Sinne eines AST bzw. „Münstermobil“ o.ä. sollte gemeindeübergreifend in Kooperation mit Nachbarkommunen im Rahmen des RMV geschaffen werden. Ziel sollte sein, dass das Ruftaxi per App angefordert wird; darüber wiederum sollte per App der Auftrag bestätigt werden und für den Fahrgast jederzeit erkennbar sein, wie lange die Ankunft dauert.</p>	Kenntnisnahme	Siehe LK-P-2.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	106		Tarifgerechtigkeit bei DADINA und RMV - Einführung eines Ortstarifes/Kurzstreckentarifs unabhängig von Gemeindegrenzen Die Fahrtarife müssen gerecht und bezahlbar werden. Beispielsweise sind insbesondere die Ticketpreise für eine Fahrt von Münster nach Frankfurt unangemessen teuer. Viele potentielle Nutzer des Zustiegs in Münster zur S-Bahn-Station Ober-Roden/Rödermark fahren mit dem PKW nach Ober-Roden, wo ohnehin schon eine prekäre Situation auf den Park&-Ride Plätzen besteht. Der Parkdruck durch außerörtliche ÖPNV-Nutzer wird in die Wohnstraßen verlagert. Wenn die Fahrt ab Münster zu teuer ist und zudem zu wenige Parkmöglichkeiten in Ober-Roden bestehen, verliert der ÖPNV an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem PKW-Verkehr. Dies gilt analog für die Fahrt von Münster über Dieburg nach Darmstadt.	Kenntnisnahme	Die DADINA setzt sich beim RMV schon länger für die Schaffung einer Preisstufe unterhalb der heutigen Preisstufe 1 ein. Die Umstellung auf einen mehr entfernungsabhängigen Tarif ist im NVP enthalten. Mit RMVsmart gibt es hierzu bereits einen Modellversuch des RMV.
	107		Fahrradparken an wichtigen ÖPNV-Stationen Das Angebot an Fahrradabstellplätzen an Bushaltestellen im Bereich Münster ist weiter auszubauen. Die vorhandenen Fahrradboxen sind (zumindest teilweise) mit Ladeeinrichtungen für E-Bikes auszurüsten.	Kenntnisnahme	Ist Arbeitsauftrag der DADINA. Keine Änderung des NVP erforderlich.
Gemeinde Mühltal	108	Linie 6	Die Straßenbahnlinie „Schnelle 6“ sollte erhalten bleiben. Sie ist in Verbindung mit der Buslinie K 50 mit Umstieg an der Wartehalle Eberstadt gegenwärtig eine gute Verbindung aus Nieder-Beerbach in die Darmstädter Innenstadt. Wünschenswert ist insofern eine pünktliche Anbindung.	Kenntnisnahme	Durch das Auflaufen auf voranfahrende Fahrzeuge ist das Schnelllinienkonzept nur bedingt wirksam. Die Verkehrsleistungen in Richtung Alsbach sollen ausgeweitet werden.
	109	LK M 4 Linie PE	Die vorgeschlagene Busverbindung „PE“ wird begrüßt. Diese sollte den Bahnhof Mühltal direkt anfahren und an die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten der Züge angebunden werden. Überdies sollte die Linie über die Dornwegshöhstraße und die Alte Darmstädter Straße führen, um auch hier direkte Anbindungen an den Bahnhof anzubieten. Durch den geplanten Wegfall der Verlängerung des NE-Busses bis Eberstadt darf sich keine Angebotsverschlechterung auf die heutigen Nutzer, insbesondere auch Schüler ergeben. Dies bedeutet, dass weiterhin die direkte Verbindung (d.h. ohne Umsteigen) von Nieder-Beerbach nach Eberstadt/Wartehalle erhalten bleibt.	Kenntnisnahme	Genauere Linienführung der Linie PE neu kann noch besprochen werden, dies würde aber eine deutliche Fahrwegverlängerung bedeuten.
	110		Ergänzend wird eine Busverbindung vom Bahnhof Mühltal über die Alte Darmstädter Straße, die Dornwegshöhstraße, die Bergstraße, Waschenbach und Frankenhausen nach Modau vorgeschlagen, die stündlich fährt und an die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten der Züge angebunden ist. Von Frankenhausen nach Modau dient diese Linie der Möglichkeit, in Modau insbesondere einkaufen zu gehen, ansonsten der Anbindung an den Bahnhof.	Kenntnisnahme	Modau hat über Ober-Ramstadt eine schnellere Anbindung an die Odenwaldbahn. Anregung kann bei Umsetzung von Maßnahme LK-M-5 (Tangentiallinie) nochmal aufgegriffen werden.
	111	Neue Haltestelle	Am Orthopädiezentrum in Nieder-Ramstadt sollte eine beidseitige Haltestelle eingerichtet werden, an der alle hier entlangfahrenden Busse halten.	Kenntnisnahme	Die Einrichtung dieser Haltestelle wurde bereits geprüft und ist an diesem Standort schwierig. Es ist eine gute Erschließung durch die Haltestelle „An der Bruchmühle“ gegeben.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	112	Linie NE, N	Im Zuge der teilweisen Umlegung einer Linie „NE“ nach Nieder-Beerbach sollte versucht werden, die Verbindungen von Neutsch bzw. dann auch von Nieder-Beerbach der Linie „NE“ zumindest alternierend auf der Linie „N“ fahren zu lassen. Aus Sicht der Nutzer ist der Umweg durch Traisa ein großer Mangel dieser Verbindung. Die Anzahl der Verbindungen für Traisa soll gleichbleiben.	Kenntnisnahme	Bei Linientausch N/NE entstehen hohe Bestellkosten, da mehr Busse benötigt werden. Auch die Bedienung des Gewerbegebiets in Nieder-Ramstadt wäre dann schwierig.
	113	SPNV	Zur Minderung von Bahnverspätungen, die dadurch entstehen, daß Züge in Ober-Ramstadt bei Verspätungen von Zügen aus Darmstadt/Frankfurt in Nieder-Ramstadt warten müssen, wird ein zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke Nieder-Ramstadt nach Ober-Ramstadt vorgeschlagen, und zwar zumindest auf einem kurzen Teilstück, z. B. im Bereich des Bahnhofes Mühlthal. Die Züge könnten sich dann im Bereich des zweigleisigen Ausbaues begegnen.	Kenntnisnahme	Die Umsetzung des Gutachtens zur Zukunft der Odenwaldbahn ist im NVP enthalten. Dort werden auch Infrastrukturmaßnahmen im Bereich Mühlthal/Ober-Ramstadt geprüft.
	114	DFI	Es wird eine „Dynamische Fahrgastinformation“ (DFI) für zwei Bushaltestellen vorgeschlagen. An der Haltestelle „Mühlthal Bahnhof“, direkt an der B 449 in Richtung Darmstadt, sowie an der Haltestelle „An der Bruchmühle“ in Nieder-Ramstadt ist dies besonders sinnvoll. Am Bahnhof ist insbesondere nicht klar, ob beispielsweise eine Bahn schon gefahren ist bzw. ob sich der Fußweg zum Bahnhof selbst noch lohnt. An der Haltestelle „An der Bruchmühle“ ist häufig nicht klar, in welche Richtung der nächste Bus fahren wird.	Kenntnisnahme	Zu detailliert für den NVP. Die DADINA wird den Vorschlag aufnehmen und mit der HEAG mobilo besprechen.
	115	Kapazitäten	Es soll darauf geachtet werden, dass Fahrgäste in Zügen und Bussen nicht wegen Überfüllung nicht mitfahren können. Für Mühlthal ist dieses Problem zu Berufsverkehrszeiten relevant, denn in Mühlthal steigen im morgendlichen Berufsverkehr die letzten Fahrgäste in die oft überfüllten Fahrzeuge des ÖPNV in Richtung Darmstadt.	Kenntnisnahme	Dies ist ständiger Arbeitsauftrag der DADINA bzw. des RMV. Das im NVP enthaltene Gutachten zur Zukunft der Odenwaldbahn soll Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazitäten enthalten.
	116	Odenwaldbahn	Eine stündliche Anbindung der Odenwaldbahn nach Frankfurt ist sinnvoll. Die Odenwaldbahn platzt spätestens ab Mühlthal in Richtung Frankfurt wie auch Darmstadt aus allen Nähten. Neben der vorgesehenen Kapazitätserhöhung pro Zug soll geprüft werden, ob eine zusätzliche Kurzlinie zwischen Rheinheim oder Ober-Ramstadt und Bahnhof Darmstadt eingesetzt werden kann, der zwischen der heutigen Stundentaktung ein zusätzliches Angebot bietet und die heutigen Züge entlastet.	Kenntnisnahme	Die Umsetzung des Gutachtens zur Zukunft der Odenwaldbahn ist im NVP enthalten. Dort wird auch eine Ausweitung des Leistungsangebots geprüft.
	117	Taktung am Böllenfalltor	Die Zahl der Straßenbahnfahrten ab der Haltestelle Böllenfalltor sollte mit faktischem 7,5-Minuten-Takt zu Berufsverkehrszeiten erhalten bleiben. Die Menge der zu transportierenden Fahrgäste und die Ungewissheit, wann der Bus aus Mühlthal über den Stau auf der B 449 am Böllenfalltor tatsächlich ankommt, erfordert die sich daraus ergebende Zahl der Straßenbahnen und deren Fahrfrequenz.	Teilweise Berücksichtigung	Es wird in die Maßnahme DA-M-1 aufgenommen, dass der Busverkehr zum Böllenfalltor pünktlicher gestaltet werden soll, um die Anschlüsse an die verbleibende Linie 9 zu gewährleisten.
	118	Böllenfalltor Barrierefreiheit	Die Haltestelle Böllenfalltor oder alternativ eine andere Umsteigehaltestelle sollte vollumfassend behindertengerecht ausgebaut werden. Dies erfordert auch die steigende Zahl älterer Menschen, die Busse und Bahnen vermehrt nutzen möchten, was zur Entlastung der übrigen Verkehrsträger beiträgt und auch politisch gewollt ist.	Kenntnisnahme	Sobald die räumlichen Voraussetzungen für die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit an der Haltestelle „Böllenfalltor“ mittelfristig geschaffen worden sind, wird diese erfolgen.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	119	Verknüpfung Lichtwiesenbahn und Odenwaldbahn	Sollte die sogenannte „Lichtwiesenbahn“ gebaut werden, sollte sie unmittelbar bis an die Haltestelle der Odenwaldbahn „TU-Lichtwiese Bahnhof“ geführt werden. Damit entstünde bei angemessener Taktung eine akzeptable Anbindung von der Odenwaldbahn in die Darmstädter Innenstadt. Da die Straßenbahn der Linie 2 an die Lichtwiese nach dem bislang vorliegenden Modell insbesondere zu Berufsverkehrszeiten genutzt wird, fährt sie einen Weg jeweils leer. Dieser „leere Weg“ könnte mit Fahrgästen aus bzw. für die Odenwaldbahn gefüllt werden, deren Berufsverkehrswege gegenteilig verlaufen.	Kenntnisnahme	Gemäß der Planfeststellung wird die Lichtwiesenbahn erstmal bis zum Campus Lichtwiese geführt. Eine spätere Verlängerung zum Haltepunkt der Odenwaldbahn wird als Option offen gehalten.
	120	Tarif	Eine „ÖPNV-Flat“ zu günstigen Konditionen, die jüngst auch von größeren Parteien vorgeschlagen wurde, wird begrüßt. Dies wäre ein wichtiger Schritt für eine größere Akzeptanz des öffentlichen Personennahverkehrs.	Kenntnisnahme	
	121	Busspur B449	Eine kombinierte Bus-Radfahrspur an der B 449 zwischen Trautheim und dem Böllenfalltor wird befürwortet.	Kenntnisnahme	Wird schon länger – auch von Hessen Mobil – nicht mehr weiterverfolgt. Es wird in die Maßnahme DA-M-1 aufgenommen, dass der Busverkehr zum Böllenfalltor pünktlicher gestaltet werden soll, um die Anschlüsse an die Linie 9 zu gewährleisten.
	122		Im Bereich der Rheinstraße soll eine zusätzliche Bushaltestelle eingerichtet werden, um in beiden Fahrtrichtungen eine Haltestelle verfügbar zu haben. Damit kann die zeitintensive doppelte Kreiselumfahrung vermieden werden.	Kenntnisnahme	Ist in der Örtlichkeit ohne größere bauliche Maßnahmen nicht umsetzbar.
	123	WLAN	Es wird positiv gesehen, wenn Busse und Bahnen mit freiem WLAN ausgestattet sind.	Kenntnisnahme	
	124	LK M 5	Die Gemeinde Mühlthal fordert genauere Informationen, welche Auswirkungen die geplante Buslinie Ober-Ramstadt - Seeheim auf die heutigen Nutzer aus Mühlthal, insbesondere auch Schüler hat.	Kenntnisnahme	Es handelt sich um ein Rahmenkonzept, bei der Umsetzung wird die Gemeinde Mühlthal eingebunden.
	125	IB M 3	Die Gemeinde Mühlthal fordert die Aufnahme des Verknüpfungspunktes Mühlthal Bahnhof in die Liste der Verknüpfungspunkte, die prioritär modernisiert werden sollen. Wir unterstützen die im Plan enthaltene Schaffung von 30 überdachten Fahrradparkplätzen (B+R an ÖPNV-Stationen) und sehen den Bedarf an weiteren 50 PKW-Abstellplätzen. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob der Bahnhof Mühlthal nicht in die Liste der auszubauenden Mobilitätsstationen aufzunehmen ist (Maßnahme MoS-M-1 Mobilitätsstationen).	Kenntnisnahme	Der Prüfauftrag sieht eine Ausweitung von Mobilitätsstationen an zentralen Verknüpfungspunkten mit mehr als 1.000 Ein-/Aussteigern vor. Damit ist die Prüfung für Mühlthal enthalten.
Stadt Ober-Ramstadt	126	Kapitel 6.1 Leitbild zur Weiterentwicklung des ÖPNV	Im Bahnverkehr der Odenwaldbahn soll in den Hauptverkehrszeiten die Kapazität erhöht werden.  Der Bahnhof Ober-Ramstadt stellt einen Hauptverknüpfungspunkt zum Haupt- und Ostbahnhof Darmstadt dar und im Weiteren in die Rhein-Main und Rhein-Neckar-Region dar. Die Züge der Odenwaldbahn (VIAS) sind zu den Hauptverkehrszeiten stark von Pendlern frequentiert und in Folge häufig überfüllt. Eine Erhöhung der Kapazität durch Taktverdichtung oder Vergrößerung der Fahrzeugflotte wird daher als dringend erforderlich erachtet, um den Nutzungskomfort zu verbessern und nachhaltig zur	Kenntnisnahme	Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Gutachten zur Odenwaldbahn ist im NVP bereits enthalten.



Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beizutragen.		
	127	Kapitel 6.3.10 Qualitätsanforderungen an Haltestellen	Der Verknüpfungspunkt Böllenfalltor ist vollständig barrierefrei zu gestalten, insbesondere im Hinblick auf den barrierefreien Umstieg zwischen Bussen und Straßenbahnen. Die Haltestelle „Böllenfalltor“ stellt für Ober-Ramstadt und weitere Odenwald-Kommunen einen Hauptanknüpfungspunkt an das Straßenbahn- und Busnetz in Darmstadt dar. Für mobilitätseingeschränkte Menschen ist ein barrierefreier Ausbau unerlässlich, um zumindest über die zentralen Umsteigepunkte die Mobilität mit dem ÖPNV sicherzustellen.	Kenntnisnahme	Sobald die räumlichen Voraussetzungen für die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit an der Haltestelle „Böllenfalltor“ mittelfristig geschaffen worden sind, wird diese erfolgen.
	128	Kapitel 8.3.1 Ausweitung des Straßennetzes: DA-M-1 Verlängerung der Linie 2 „Lichtwiesenbahn“	Der Bau der Lichtwiesenbahn in der geplanten Form wird mit Hinblick auf die Verschlechterung der Anbindung des Böllenfalltors abgelehnt.  In den Hauptverkehrszeiten ist die Taktzeit T7,5 sicherzustellen. Beim Bau der Lichtwiesenbahn wäre aus Sicht der Anliegergemeinden der Odenwaldbahn eine Weiterführung der Straßenbahn zum Haltepunkt Lichtwiese der Odenwaldbahn sinnvoll.  Durch die Verlängerung der Linie 2, wie im Nahverkehrsplan vorgesehen, verlängern sich die Umstiegs- und Gesamtfahrzeiten für Nutzer der O-Bus-Linie und führen zu einer Verschlechterung der Anbindungsqualität für Ober-Ramstadt und die an die O-Bus-Linie angebotenen Odenwaldkommunen. Außerdem ist zur Erreichung des Ziels „Hauptbahnhof“ ein weiterer Umstieg (z.B. Luisenplatz) erforderlich. Die Stadt Ober-Ramstadt sieht darin einen Widerspruch zu den Zielsetzungen des Nahverkehrsplans, den Bedienkomfort zu verbessern und zur Entlastung des Verkehrsaufkommens durch Pendler und den motorisierten Individualverkehr beizutragen. Zudem sieht der Nahverkehrsplan auch keine Anbindung der Straßenbahnlinie Lichtwiesenbahn an die Haltestelle Lichtwiese der Odenwaldbahn vor, so dass die Verschlechterung der Anbindung an die Haltestelle Böllenfalltor auch hierdurch nicht aufgefangen werden kann. Aufgrund der ohnehin schon starken Frequentierung der Haltestelle Böllenfalltor zu den Hauptverkehrszeiten sollten daher die Umstiegszeiten eher verkürzt, jedoch zumindest in ihrer derzeitigen Taktung beibehalten werden.	Teilweise Berücksichtigung	Es wird in die Maßnahme DA-M-1 aufgenommen, dass der Busverkehr zum Böllenfalltor pünktlicher gestaltet werden soll, um die Anschlüsse an die Linie 9 zu gewährleisten. Eine Direktverbindung von Böllenfalltor zum Hauptbahnhof besteht mit der Buslinie R.
	129	Kapitel 8.4.4 Südkreis: LK-M-5	Die Reduzierung des Taktangebotes zwischen Ober-Ramstadt und Nieder-Modau bzw. Rohrbach lehnt die Stadt ab. Ober-Ramstadt unterstützt die DADINA bei der Suche nach zeitsparenden Lösungen zur Befahrung von Hahn.  Die Einrichtung einer Tangentialverbindung Ober-Ramstadt – Seeheim-Jugendheim in der geplanten Form geht mit Mehrkosten (465.000 Euro) und einer Verschlechterung der Bedienungsqualität von Wembach-Hahn und Rohrbach (Wegfall bzw. Reduzierung umsteigefreie Verbindung nach Darmstadt) einher. Die Umsetzung einer Mobilitätswende setzt jedoch voraus, dass auch die Stadtteile und ländliche Kommunen an einen ÖPNV mit ausreichender Taktdichte angebunden sind. Ansonsten ist davon auszugehen, dass eine Abkehr vom ÖPNV hin zum motorisierten Individualverkehr weiter verstärkt wird. Dies steht im Widerspruch zu den im Nahverkehrsplan formulierten Zielen der Verbesserung des	Kenntnisnahme	Es handelt sich um ein Rahmenkonzept, bei der Umsetzung werden die Anmerkungen der Stadt Ober-Ramstadt mit eingebracht.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			Bedienkomforts und der Förderung einer nachhaltigen Mobilität.		
	130	S. 69	Grundsätzlich sieht die Stadt Ober-Ramstadt es kritisch, dass der NVP von einem Rückgang des ÖV im Modul Split bis 2030 ausgeht. Gerade vor dem Hintergrund von Dieselfahrverboten sollte alles unternommen werden, um den Anteil des ÖV zu erhöhen.	Kenntnisnahme	Durch die Veränderungen des Verkehrs insgesamt (in Personenkilometern) und den wegen im ÖPNV lässt sich keine auf eine Veränderung des Modalsplitanteils ableiten. Insgesamt werden die Wege länger, wodurch die Verkehrsleistung insgesamt im Verhältnis mehr zunimmt als die Anzahl der Wege.
	131	Kapitel 2.3.1 Verbundweiter Nahverkehrsplan	Der barrierefreie Umbau der Bahnsteige wird begrüßt. Ergänzend ist eine weitere Modernisierung bei den Wegen mit Treppen, Liften und dem Umstieg zu Bus- und Straßenbahnhaltestellen und dem Übergang in die Stadt erforderlich, um die Mobilität von behinderten Menschen auch verkehrsmittelübergreifend zu gewährleisten.	Kenntnisnahme	Der verbundweite Regionale Nahverkehrsplan des RMV wird derzeit vom RMV fortgeschrieben.
	132	Kapitel 2.3.6.3 „Sammelbussystems“	Auch für die Buslinie MO1 ist eine ganztags stündliche umsteigefreie Verbindung von Ober-Ramstadt und seinen Stadtteilen nach Darmstadt-Innenstadt weiter zu gewährleisten. Ein Umstieg in einen Sammelbus (oder Straßenbahn) darf nicht die einzige Fahrmöglichkeit zu diesem Ziel auf dieser Strecke werden.  Eine breite Akzeptanz des ÖPNV setzt voraus, dass ein ausreichender Reisekomfort gewährleistet ist und sich die Gesamtreisezeit gegenüber einer Nutzung des PKW nicht erheblich verlängert.	Kenntnisnahme	Es ist noch keine Entscheidung über die Ostkreisgutachten gefallen. Bei einer Umsetzung werden die Anmerkungen der Stadt Ober-Ramstadt eingebracht.
	133		Fahrradmitnahmemöglichkeit in O-Bus, MO1 und Odenwaldbahn  Der Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in Bus und Bahn sollte aus Sicht der Stadt Ober-Ramstadt eine größere Priorität eingeräumt werden, zumal sie der zwingend erforderlichen Entlastung der Verkehrssituation und Luftbelastung in der Darmstädter Innenstadt entgegenwirkt und an die dortigen Bestrebungen der Radverkehrsförderung sinnvoll anknüpft. Dies gilt im Besonderen, da ein Ausbau von Fahrradverleihsystemen in Ober-Ramstadt im Nahverkehrsplan nicht priorisiert wird.  Dem Fahrrad kommt perspektivisch eine wichtige Rolle als Baustein einer nachhaltigen Mobilität zu und kann erheblich zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen. Dies setzt jedoch voraus, dass eine verlässliche Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln des ÖPNV sichergestellt ist.	Kenntnisnahme	Die Fahrradmitnahme soll gemäß NVP weiter möglich sein.
	134	S.107	Flexible Bedienformen (Bürgerbus etc.); hier fehlt das Angebot des Midkom Busses in Ober-Ramstadt	Berücksichtigung	Wird im NVP ergänzt.
Gemeinde Otzberg	135		grundsätzlich ist die Weiterentwicklung des Nahverkehrsplanes notwendig, um sich dem ständig ändernden Bedarf anzupassen. Die Gemeinde Otzberg sieht das als Chance, da auch für uns eine positive Entwicklung erkennbar ist	Kenntnisnahme	

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	136	Odenwaldbahn	Die Ausweitung des Bedienungszeitraums der Odenwaldbahn soll geändert werden. Dadurch werden auch die Defizite für Otzberg in diesem Bereich beseitigt. Das halten wir grundsätzlich für eine gute Entwicklung.  Für die Bürger von Otzberg wäre es wünschenswert, wenn mehr Züge am Bahnhof in Otzberg-Lengfeld anhalten würden, um hier noch eine bessere Taktung zu erreichen.	Kenntnisnahme	Die Umsetzung des Gutachtens zur Zukunft der Odenwaldbahn ist im NVP enthalten.
	137		Die Erweiterung des Angebotes seit 2018 auf die Wochenenden in den Ortsteilen Lengfeld, Habitzheim, Ober- und Nieder-Klingen ist eine echte Bereicherung und eine deutliche Verbesserung für unsere Bürger.	Kenntnisnahme	
	138		Für die Ortsteile Hering und Ober- und Schloss-Nauses sollten in Zukunft die vorhandenen Linien ebenfalls auf einen Wochenendbetrieb erweitert werden. Somit könnte auch hier die Möglichkeit für die Bürger geschaffen werden, den „Samstagseinkauf“ oder „Sonntagsausflug“ mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu starten. Die Erweiterung auf den Ortsteil Hering wäre auch eine sinnvolle Ergänzung zur Förderung des Tourismus.  Im Kartenmaterial des Nahverkehrsplans fehlt die Eintragung für touristisches Potential. Dies sollte ergänzt werden.	Berücksichtigung	Da die Rufbuslinie Burgenbus eingestellt wird, soll durch den Linienverkehr Ersatz geschaffen werden.
	139		Beim Ausbau der Infrastruktur sollte in Zukunft darauf geachtet werden, dass bei der Linienführung neu geschaffene Haltestellen weiter in Benutzung bleiben.	Kenntnisnahme	Keine Änderung des NVP erforderlich.
	140		Die Taktung und die Anschlusssicherheit für den Schülerverkehr muss in Zukunft mehr Priorität genießen. Seit der letzten Fahrplanänderung kommt es hier immer wieder zu erheblichen Belastungen für die Schüler und die Eltern.	Kenntnisnahme	Die DADINA kümmert sich darum, nach Anfangsproblemen gibt es zurzeit nur noch wenig Beschwerden. Keine Änderung des NVP erforderlich.
	141		Wir bitten um Überprüfung der Bus- und Bahnverbindungen von Otzberg nach Reinheim. Auch hier könnte eine Verbesserung der Verbindungen nach Darmstadt und Frankfurt erreicht werden.	Kenntnisnahme	Wir setzen für die Gemeinde Otzberg v. a. auf den Bahnanschluss in Lengfeld.
Stadt Pfungstadt	142		Bitte um Korrektur der Einwohnerzahl: 25.155 (Stichtag 30.06.2018) Bitte berücksichtigen, dass im Planungszeitraum durch geplante Baugebiete mit einer Steigerung von mindestens 1000 Einwohnern zusätzlich zu der angenommenen Steigerung zu rechnen ist. Dies hat maßgeblichen Einfluss auf die weitere Planung.	Kenntnisnahme	Tabelle 5 zeigt die Einwohnerzahl der Städte und Gemeinden im Jahr 2015 auf. Die Siedlungsentwicklung ist in Kap. 5.2 berücksichtigt.
	143		Die Ausnutzung der Parkflächen im Bereich des Bahnhofs sind nach einer von uns in Auftrag gegebenen Parkraumuntersuchung nicht zutreffend.	Kenntnisnahme	Grundlage sind Erhebungen der ivm von 2006, da keine aktuelleren Daten vorlagen.
	144		Wir stellen fest, dass keine aktuellen Fahrgastzahlen zur Planung der Pfungstädter ÖPNV-Verbindungen vorliegen und bitten diese umgehend zu erheben, bei der Planung zu berücksichtigen und uns zu zuleiten.	Kenntnisnahme	Auf Wunsch der Stadt Pfungstadt können Auswertungen der Daten der RMV-Erhebung 2015 gemacht werden. Keine Änderung des NVP erforderlich.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	145		Die Kapazität im Schülerverkehr Pfungstadt < > Stadtteile ist immer noch nicht ausreichend.	Kenntnisnahme	Die Situation ist der DADINA bekannt. Zu detailliert für den NVP.
	146		Wir begrüßen ausdrücklich die Prüfung und Planung von Verbesserungen der Fahrradinfrastruktur am Bahnhof Pfungstadt. Hierzu hat die Stadtverordnetenversammlung am 04.02.2019 beschlossen, folgende Maßnahmen zu prüfen: 1. Errichtung von abschließbaren Miet-Fahrradboxen, 2. Errichtung einer Fahrrad-Servicestation, 3. Errichtung einer E-Bike-Lademöglichkeit, 4. Bike- und Carsharing	Kenntnisnahme	
	147		Hauptforderung zum NVP ist eine Direktverbindung aller Ortsteile (Hahn, Eich und Eschollbrücken nach Darmstadt analog der ehem. Linie K59) wesentliches Problem sind die Vielzahl der Haltestellen (26 bis zum Luisenplatz), die auf der Route angefahren werden sowie der Umstieg, die in Summe den Nahverkehr langsam und unattraktiv machen. Es ist die Einrichtung einer Direktverbindung von Biebesheim /Gernsheim über Hahn und Eschollbrücken (mit wenigen Haltestellen) nach Darmstadt zu prüfen. Durch die Wiedereinführung der ehemaligen Linie K59 könnte, bei geschickter Linienführung, auch ein Mehrwert für die Stadt Darmstadt erreicht werden, entstehen doch gerade im Bereich ehemaliges Springergelände größere Neubaugebiete.	Kenntnisnahme	Zurzeit ist keine grundlegende Änderung der Buslinien in diesem Bereich geplant. Die Linien wurden stärker auf die Pfungstadtbahn ausgerichtet, die eine schnelle und direkte Verbindung nach Darmstadt bietet.
	148		In Pfungstadt Hahn hat sich an der Max Planck Str. eine Häufung von Arbeitsplätzen ergeben, die in den nächsten Jahren die 200 Arbeitsplätze erreichen kann. Im Moment sind in diesem Bereich Ca. 170 Mitarbeiter mit wachsender Tendenz beschäftigt. Die angesiedelten Betriebe sind wesentlich im Technologiebereich angesiedelt, sodass sie auf eine gute Erreichbarkeit durch die Studenten der TU-Darmstadt und der HDA angewiesen sind. Ein Teil der Mitarbeiter kommt aus Darmstadt bzw. nutzt den Bahnhof Darmstadt als Umsteigeknoten	Kenntnisnahme	
	149		Der RB66 ist in der Taktung auch nicht gut in den Fahrplan eingebunden und die Umsteigezeiten sind zu kurz, sodass regelmäßig die Fahrgäste beim Umsteigen ihre Verbindung verpassen.	Kenntnisnahme	Die DADINA wird dies bearbeiten, keine Änderung des NVP erforderlich.
	150		In Einführung und Beschreibung zum NVP ist ausführlich von der Wichtigkeit neuer tangentialer Verbindungen die Rede. Es fehlt jedoch völlig eine Westtangente von Seeheim-Jugenheim über Pfungstadt, Griesheim bis nach Weiterstadt. Dies muss geprüft und schnellstmöglich umgesetzt werden - Angebot schafft Nachfrage.	Berücksichtigung	Ein Prüfauftrag wird aufgenommen.
	151		Die Takte und Betriebszeiten der Pfungstadtbahn müssen weiter verbessert werden. Hier ist insbesondere das Angebot am Wochenende abends verbesserungswürdig. Die Umsteigezeiten am Haltepunkt Bahnhof Pfungstadt sind schlecht abgestimmt. Die Busse der Linie P, PG und PE kommen häufig kurz nach Abfahrt der Pfungstadtbahn am Haltepunkt Bahnhof an. Ein Umsteigen nach Darmstadt ist demzufolge nur nach langer Wartezeit möglich. Diese Situation macht den ÖPNV in diesem Punkt unattraktiv. Das ist zu prüfen und möglichst zu optimieren.	Kenntnisnahme	Am Wochenende ist das Angebot auf den Anschluss RB 60 – Linie P abgestimmt. Dadurch in Überlagerung mit Linie 66 Halbstundentakt nach Pfungstadt. Fahrplantechnisch ist dann Abstimmung auf Pfungstadtbahn ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz nicht möglich. Ausweitung Angebot Pfungstadtbahn wird die DADINA beim RMV vorbringen.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	152		Die Linienführung der Linie P soll in Pfungstadt an die Wohngebiete so angepasst werden, dass die Wege von den Wohnquartieren zu den Haltestellen in der Regel nicht länger als 300 m sind. Dabei sind die neu entstandenen und geplanten Wohngebiete einzubeziehen. Der P-Bus sollte wieder bei jeder Fahrt über die Feldstr. im Norden geführt werden. Schließung der Taktlücke auf der Linie P an Montagen bis Freitagen zwischen 9 und 13 Uhr zu Gunsten eines generellen 30-Minuten-Taktes, so dass die Route der Linie P über den Pfungstädter Norden an Montagen bis Freitagen durchgängig bedient wird. Derzeit wird der 60-Minuten-Takt der Linie P zwischen 9 und 13 Uhr über die Hauptroute Darmstadt-Eberstadt Wartehalle - Pfungstadt Bf - Pfungstadt Eberstädter Str. - Pfungstadt Südring - Pfungstadt Bf geführt, so dass es im Norden von Pfungstadt bei der Linie P eine Taktlücke gibt. Kritische Prüfung der Routenführung über die Eberstädter Straße	Kenntnisnahme	Heutiges Bedienungskonzept war von der Stadt Pfungstadt gewollt. Mehrbestellungen sind in Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Situation möglich. Anbindung Pfungstadt Nord am Wochenende über Linie PE.  Linienführungen können zwischen Stadt Pfungstadt und DADINA besprochen werden.
	153	LK-M-4	Der geplanten Ausweitung der Linie PE nach Mühlthal können wir nicht vorbehaltlos zustimmen, Hierzu bitten wir die Auswirkungen auf Pfungstadt näher zu erläutern und dabei insbesondere Aussagen zu den Taktzeiten und der Anbindung der Wartehalle Eberstadt zu treffen.	Kenntnisnahme	Es handelt sich nur um ein Konzept, bei der Umsetzung werden die Anmerkungen der Stadt Pfungstadt mit eingebracht.
	154		Bezüglich der Linienführung PE bitten wir um Prüfung ob sich eine Optimierung darstellen lässt, wenn der Bus von Hahn kommend von der Rheinstraße links Richtung Kreisel > Retfordstraße > Feldstraße fährt. Ebenfalls soll folgende Erweiterung der Linie PE geprüft werden: PE aus Hahn kommend über Rheinstr. und neuen Kreisel über die Retfordstr., Europakreisel zum DB-Haltepunkt Pfungstadt von dort über DA-Eberstadt Pfungstädter Str., Seeheimer Str. (Dort Umsteigemöglichkeit in die Straßenbahn Linie 8 von und nach Alsbach -Haltestelle DA - Eberstadt Kirche) weiter Heidelberger Str., Halt Major -Plagge -Kaserne) Weiterfahrt über B3 zur Kreuzung Seeheimer Str., dann Richtung Pfungstadt dort über Seeheimer Str., Freiligrathstr., Mühlstr. zum DB-Haltepunkt Pfungstadt dann über Friedhof Europakreisel zum Griesheimer Kreuz weiter Eschollbrücken Gänswende weiter wie zurzeit nach Hahn und wie beschrien nach Pfungstadt (Der z.Zt. notwendige Takthalt am Griesheimer Kreuz soll entfallen).	Kenntnisnahme	Führung PE zwischen Hahn und Pfungstadt Bf über Retfordstr. denkbar. Alle anderen Linienführungen ab Eberstadt und Seeheim etc. erfordern deutliche Mehrkosten bei Parallelverkehr zur Linie EB und zur Straßenbahn.
	155		Prüfung ob eine tarifliche Durchtaktung der RMV-Fahrscheine mit dem AST-Verkehr der Stadt Pfungstadt möglich wäre.	Kenntnisnahme	Dies wird von der DADINA bearbeitet, keine Änderung des NVP erforderlich.
	156		Prüfung der Anbindung/Weiterführen der S3 bis Pfungstadt-Bahnhof. (Elektrifizierung?)	Kenntnisnahme	Keine Änderung des NVP erforderlich. Weiterführung der S-Bahn nach Pfungstadt ist zurzeit nicht geplant. Ggf. ergeben sich Möglichkeiten zur Elektrifizierung im Zusammenhang mit der Odenwaldbahn.
Stadt Reinheim	157	Aufgaben der Aufgabenträger	Nach dem Hessischen Personenbeförderungsgesetz sind die Aufgabenträger für den ÖPNV und die Schülerbeförderung zuständig. Aufgabenträger sind die kreisfreien Städte und Landkreise. Es ist deshalb grundsätzlich festzustellen, dass sich alle aus dem Nahverkehrsplan ergebenden Ziele und Aufgaben, insbesondere auch die Finanzierung, Aufgabe der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg sind.	Kenntnisnahme	Es gibt seit 2018 keine Mitfinanzierung der Landkreiskommunen bei Mehrbestellungen mehr.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	158	Tabelle 7 Arbeitsplatzstandorte	Die Tabelle 7 auf Seite 44 enthält nicht die von uns gemeldeten größeren Betriebe (Fa. Merz und Fa. Grass) (Die Fa. Continental /VDO in Babenhausen, als größter Arbeitgeber im Ostkreis, ist ebenfalls nicht aufgeführt)	Berücksichtigung	Angaben werden ergänzt.
	159	S. 58-61 geplante Siedlungsentwicklung	Die Baugebiete Reinheim Nordwest II, Erweiterung und Reinheim Eichgrund wären zu ergänzen.	Berücksichtigung	Angaben werden ergänzt.
	160	S. 126 P+R	Die Aussage auf Seite 126, dass P+R Kunden aufgrund der angeblichen Kapazitätsauslastung der P+R Anlage in Reinheim in den umliegenden Straßen parken, ist so nicht richtig. Es ist zwar tatsächlich so, dass Pendler in den an den Bahnhof angrenzenden Straßen parken, aber trotz guter Auslastung der P+R Anlage und Parkzeitenbegrenzung sind immer noch P+R Plätze frei, und könnten belegt werden.	Kenntnisnahme	
	161		Im Hinblick auf die Ausführungen zu ÖPNV und Siedlungsentwicklung wurde ausgeführt, dass sich die Siedlungsentwicklung dem ÖPNV anzupassen hat. Dies ist realitätsfremd, es bestehen durchaus Wechselwirkungen und neue Siedlungsflächen könnten durchaus an den ÖPNV angebunden werden.	Kenntnisnahme	
	162		Auffällig ist, dass sich quer durch die Bestandsanalyse Feststellungen über Kapazitätsengpässe im Bereich der Stadt Darmstadt (Luisenplatz) etc. ziehen. Es ist davon auszugehen, dass die immer wieder vorgetragenen Verspätungen der Linien auch in den Ostkreis hierdurch maßgeblich verursacht werden. Konkrete Lösungsmöglichkeiten werden aber nicht aufgezeigt.	Kenntnisnahme	Im NVP ist u. a. eine Untersuchung zu den Kapazitätsengpässen auf dem Luisenplatz enthalten.
	163	Linie RHX	Für Reinheim ergaben sich während des Planungszeitraums bereits einige Anpassungen. [...] Insbesondere wird durch die nochmalige Benennung der Schnellbuslinie K85/RHX die Notwendigkeit einer Schnellbusverbindung von Reinheim nach Darmstadt dokumentiert.	Kenntnisnahme	
	164	Maßnahmenvorschläge / Wünsche	Angebotsabfragen bzw. Wünsche in der Bevölkerung im Frühjahr und Herbst 2017, die wir Ihnen übersandt haben. Von Bürgern aus Ueberau wird eine bessere Anbindung der Busverbindung aus dem Stadtteil zum Bahnhof und Odenwaldbann gefordert. Das gleiche gilt für Busverbindungen nach Darmstadt aus dem Stadtteil Spachbrücken im Schülerverkehr.	Kenntnisnahme	Die Wünsche liegen der DADINA vor. Dies ist für den NVP zu detailliert.
	165	Prüfauftrag Carsharing	Für Reinheim wird im Bereich des Bahnhofs im Rahmen eines ergänzenden Prüfungsantrags die Einrichtung einer Car-Sharing Station vorgeschlagen. Hier sollte zur Vermeidung unnötiger Kosten vorab der Bedarf und die Verfügbarkeit von Flächen in Verbindung mit der Verkehrssituation (Straßenverhältnissen, Parksituation, ÖPNV- Anlagen) mit den Kommunen und zuständigen Behörden geprüft werden. Bisher wird in Reinheim örtlich kein Bedarf nach einer Car-Sharing Station aus der Bevölkerung nachgefragt.	Kenntnisnahme	Reinheim ist im NVP bei den ergänzenden Prüfaufträgen zum Carsharing benannt, weitere Detailprüfungen sind entsprechend vorzunehmen.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	166	Reaktivierung Reinheim – Groß-Bieberau	Weiterhin soll die Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnlinie Reinheim - Groß Bieberau geprüft werden. Dem Eigentümer der Bahnlinie, der Groß-Bieberauer-Reinheimer Eisenbahngesellschaft, wurde im Jahre 2018 durch das Regierungspräsidium in Darmstadt die Stilllegung der Strecke genehmigt.	Kenntnisnahme	Die Trassensicherung der Strecke ist im NVP enthalten.
	167		Grundsätzlich bedingt die enge Verbindung zwischen Stadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg die Abstimmung der Verkehrssysteme.	Kenntnisnahme	Keine Änderung des NVP erforderlich.
	168	Feinstaubproblematik, Anbindung Ostkreis an Darmstadt	Die aktuelle Diskussion über die Feinstaubproblematik mit Fahrverboten, aber auch die Feststellungen in der Bedarfsanalyse des Entwurfs des Nahverkehrsplanes, zeigen hier insbesondere erhebliche Defizite im Bereich der Stadt Darmstadt auf. Im neuen Nahverkehrsplan fehlen deshalb unseres Erachtens konkrete Möglichkeiten, wie eine bessere Anbindung des Kreises an die Großstadt gewährleistet werden kann. Zum Beispiel wäre für die Kommunen im Ostkreis eine Wiederherstellung der Straßenbahnverbindung zum Ostbahnhof hilfreicher, als die Lichtwiesenbahn.	Kenntnisnahme	Im NVP sind verschiedene Maßnahmen im Schienen- und im Busbereich dazu enthalten. Es ist noch keine Entscheidung über die Ostkreisgutachten gefallen.
Gemeinde Schaafheim	169		Der von der Gemeindevertretung beschlossene Antrag zu einer weiteren Bushaltestelle am neuen RE-WE-Markt im Busverkehr der Linien von und nach Schlierbach sowie eine Bedarfshaltestelle am Schwimmbad sollen in die Planung aufgenommen werden.	Berücksichtigung	Die Anliegen sind der DADINA bekannt. Wird in IB M 1 aufgenommen.
	170		Der von der Gemeindevertretung beschlossene Antrag zur Verlängerung der Linien Schaafheim-Babenhäuser an die S-Bahn der Linie S1 im Rodgau soll in die Planung aufgenommen werden. Die DADINA ist dabei eine neue zusätzliche Buslinie Kleinwallstadt - Niedernberg - Großostheim - Schaafheim - Babenhäuser -S-Bahn Rodgau zu prüfen, die Gemeinde Schaafheim fordert dies auch zeitnah umzusetzen und in die Planung aufzunehmen. Die Linien K 53 und K 54 sollen erhalten bleiben, insbesondere für die Anbindung der Ortsteile Mosbach und Radheim.	Berücksichtigung	
	171		Der von der Gemeindevertretung beschlossene Antrag zur Einführung eines 1€-Tickets im innerörtlichen Busverkehr soll in die Planung aufgenommen werden.	Kenntnisnahme	Zu detailliert für den NVP. Eine allgemeine Aussage zum Tarif ist im NVP enthalten.
	172	S1 Verlängerung	Eine Verlängerung der S-Bahnlinie S1 bis Dieburg mit entsprechend getakteten Anschlüssen von Dieburg nach Darmstadt soll in die Planung aufgenommen werden.	Kenntnisnahme	In Kapitel 8.2. als Variante zur Verbesserung des Angebots zw. Ober-Roden und Dieburg enthalten.
	173	P+R Babenhäuser	Die Parkplatzsituation am Bahnhof Babenhäuser ist zu verbessern. Gespräche mit den Studierendenvertretungen (AStA) der Hochschulen in Darmstadt und Aschaffenburg über eine Erweiterung der Studententickets über die Landesgrenzen hinweg, könnten ein Beitrag dazu sein.	Kenntnisnahme	P+R Babenhäuser ist im NVP enthalten. Erweiterung des Semestertickets ist Sache des RMV, die DADINA wird dies nochmal beim RMV anregen.
	174		Es müssen Gespräche mit kreisübergreifenden Verkehrsgesellschaften/Anbietern von ÖPNV in Aschaffenburg und dem Kreis Offenbach-Land geführt werden. Welche Planungen/Änderungen stehen dort an bzw. sind in der Diskussion, deren Auswirkungen Schaafheim und die OT betreffen können. ÖPNV hört nicht an der Kreisgrenze auf. Insbesondere die Schaafheimer Bürgerinnen und Bürger nutzen Angebote in den angrenzenden Krei-	Kenntnisnahme	Die DADINA steht im ständigen fachlichen Austausch mit den benachbarten Gebietskörperschaften.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			sen Aschaffenburg und Offenbach-Land und müssen entsprechend langfristig gesichert werden		
	175		Wir fordern eine Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur (neben dem barrierefreien Ausbau) durch ein Angebot an Fahrradboxen und funktionierenden, zeitnah aktualisierten Anzeigetafeln. Die Haltestelle an der Sporthalle scheint hier besonders dafür geeignet zu sein. Dies würde u.a. auch ein Angebot für Schüler aus dem Norden sein, die Haltestelle mit dem Fahrrad anzufahren. Gleichzeitig könnten auch Nutzer der Hallen ihr Fahrrad abstellen. Die Abstellanlage sollte daher ausreichend dimensioniert und überdacht sein.	Kenntnisnahme	B+R ist im NVP enthalten. Auch wenn Schaafheim dabei nicht genannt wird, können bei Interesse der Gemeinde Verbesserungen umgesetzt werden. Dies gilt auch für die dynamische Fahrgastinformation.
	176		Es wird die Verbesserung der Haltestelle „Wartturm“ (Weidenseehof) gefordert.	Kenntnisnahme	Die Situation ist der DADINA bekannt. Zu detailliert für den NVP.
Gemeinde Seeheim-Jugenheim	177	Kap 6.1	Das dargestellte Leitbild zur Weiterentwicklung des ÖPNV wird begrüßt. Allerdings wird sich die Umsetzung verschiedener Maßnahmen, insbesondere in den Bereichen Infrastruktur sowie Erschließung und Verkehrsangebot, an der finanziellen Leistungsfähigkeit der Kommunen orientieren müssen.	Kenntnisnahme	
	178	Kap 6.3	Die Zielsetzung wird begrüßt, wie auch die unter Unterabschnitt 6.3.9 gewährte 10 Minuten Garantie. Allerdings werden auch hier hinsichtlich Verkehrsmiteinsatz sowie Erschließung u.a. auch stark von der finanziellen Lage der Kommunen abhängig sein.	Kenntnisnahme	
	179	Kap 8.3.2 Kap 8.4.4	Entfall der Straßenbahn-Schnelllinie 6 und dafür Umstellung auf 15 min Taktung der Linie 8 um ein einheitliches An- und Abfahrtszeitnetz bilden. Gerade die Benutzer der Schnellbahnlinien von den Bergstraßengemeinden profitieren von dieser schnellen Linie um zeitlich zügig nach Darmstadt und entsprechend auch wieder nach Hause zu kommen. Gerade diese Linie ist für viele Berufspendler ein Anlass auf die Fahrt mit dem Auto nach Darmstadt zu verzichten. Auch hier sollte von Seiten des HEAG mobilo geprüft werden, ob eine Schnelllinie z.B. während der Berufsverkehrszeiten beibehalten werden kann. Sollte dies nicht realisierbar sein, müsste die zukünftig geplante 15 Minuten-Fahrzeitentaktung der Linie 8 unbedingt eingehalten werden, ggf. mit Verstärkerfahrten zu Spitzenzeiten. Es ist zu prüfen, ob die angedachte Linie 8 von Endhaltestelle Alsbach bis Endhaltestelle Arheilgen nicht auf zwei Linien aufgeteilt werden kann. Die Führung könnte wie folgt aussehen: z.B. Linie 6 Endhaltestelle Alsbach bis Haltestelle „Maulbeerallee und Linie 8 Endhaltestelle Arheilgen bis Haltestelle „Frankenstein“. Dadurch könnte die Taktung für die Bergstraßengemeinden erhöht werden.	Kenntnisnahme	Durch das Auflaufen auf voranfahrende Fahrzeuge ist das Schnelllinienkonzept nur bedingt wirksam. Die Verkehrsleistungen in Richtung Alsbach sollen ausgeweitet werden.
	180	Kap 8.4.4 LK M 5	Künftig soll die Anfahrt nach Ober-Beerbach aus der Linie K50 herausgenommen werden und der Ortsteil wird über eine andere neue Linie bedient, die zwischen Bahnhof Ober-Ramstadt über Neutsch, Ober-Beerbach bis zur neuen geplanten Endhaltestelle Seeheim -Neues Rathaus- und zurück fährt. Hier soll nach der neuen Planung keine direkte Verbindung zwischen den Orten Ober- und Nieder-Beerbach mehr bestehen. Hierzu wurde vom Ortsbeirat Ober-Beerbach in seiner Sitzung vom 28.01.2019 beschlossen, dass die derzeitige Linienführung von der Buslinie K50, die auch die Orte Ober- und Nieder-Beerbach verbindet, beibehalten werden soll. Eine Anbindung des Ortes Ober-Beerbach an die geplante Linie nach Ober-Ramstadt wird nicht gewünscht. Die Durchfahrt durch die Ernsthöfer Straße in der geplanten Linienführung M01 wird als sehr kritisch	Kenntnisnahme	Es handelt sich um ein Rahmenkonzept, bei der Umsetzung werden die Anmerkungen der Gemeinde Seeheim-Jugenheim Mühlthal eingebracht.



Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			angesehen und wird daher von der Gemeinde Seeheim-Jugenheim abgelehnt. Im Übrigen ist zu prüfen, ob auf den Linien K50 und K52 außerhalb der Stoßzeiten auf kleinere Busse umgestellt werden kann.		
Stadt Weiterstadt	181		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Prüfaufträge M35 (Trassensicherung für Straßenbahntrasse Darmstadt-Weiterstadt), P15 (Schaffung eines Bahn-Haltepunktes nördlich des Wohngebietes Laukesgarten/Nähe BTZ), und P34 (Angebotsausweitung auf der Bahnlinie 75) aus dem NVP 2011 – 2016 sollen auch im neuen NVP 2019 – 2024 aufgegriffen werden.</li> <li>Zum Prüfauftrag M35 ist anzumerken, dass anstatt dem Begriff „Straßenbahntrasse“ die Bezeichnung „ÖPNV-Freihaltetrasse“ berücksichtigt werden soll</li> <li>Der Begriff „BRT“ soll zudem verständlicher dargestellt werden</li> </ul>	Kenntnisnahme  Berücksichtigung	Die Prüfung der Straßenbahnlinie nach Weiterstadt ist im NVP enthalten. P15 bezog sich auf die Verlegung des Haltepunktes in westliche Richtung zur besseren Verknüpfung. Dies soll nicht weiterverfolgt werden. Auch ein zusätzlicher Haltepunkt Nähe BTZ ist aus unserer Sicht verkehrlich nicht sinnvoll. Maßnahme P 34 wurde übernommen.
	182	S. 164	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Prüfauftrag M18 (tangentielle Busverbindung zwischen DA-Wixhausen und Gräfenhausen) soll im neuen NVP nicht mehr berücksichtigt werden.</li> <li>In diesem Zusammenhang wird auf den neuen Prüfauftrag LK-P-7 (Einrichtung AST zwischen Wixhausen, Erzhausen und Gräfenhausen) im NVP-Entwurf hingewiesen, dieser ist weiter zu verfolgen.</li> </ul>	Berücksichtigung	Wird im NVP angepasst.
	183		Es besteht der Wunsch, dass zu den Mitnahmezeiten der Schulkinder aus dem Stadtteil Riedbahn, welche die Carl-Ulrich-Schule (Grundschule in Weiterstadt) besuchen, Gelenkbusse eingesetzt werden.	Kenntnisnahme	Das Thema ist bekannt und wird von der DADINA gelöst. Für die Erwähnung im NVP ist es zu detailliert.
	184	S. 163 u.a. im NVP-Entwurf	Bezüglich der Vorstellungen einer Neukonzeption des Busangebotes in Weiterstadt (u.a. einheitliche Linienwege) wird mitgeteilt, dass diese Überlegungen in den neuen NVP aufgenommen werden sollen.	Kenntnisnahme	Ist im NVP bereits berücksichtigt.
	185	S.163 NVP-Entwurf	Wie im NVP-Entwurf erwähnt, darf die Bedienung der Haltestellen östlich der L 3094 nur außerhalb der Schulzeiten erfolgen, um die bekannten Probleme bei der Überquerung der stark befahrenen L 3094 auszuschließen.	Kenntnisnahme	Ist im NVP bereits berücksichtigt.
<b>Verkehrsunternehmen</b>					
Winzenhöler (VU)	186	6.3.1 Verkehrsmittelersatz Seilbahnprüfung	Untersuchung Projekt „Lichtwiesenseilbahn“: eine alternative Streckenführung per Seilbahn. Grundsätzlich wurde uns eine realistische Machbarkeit zu vertretbaren Kosten bescheinigt. Hier haben sich Vorteile vor allem im Erstellungspreis ergeben. Eine Seilbahnlösung zum einen für den Bereich Sektion A ab DA/Jahnstraße zu TU/Mensa würde mit geringem Verlust von Fläche und Versiegelung mit 10 bis maximal 15 Millionen Euro zu Buche schlagen. Zum anderen wäre auch eine Version mit Sektion A und B mit Anbindung der Gleisanlage TU/Lichtwiese (sog. Odenwaldbahn) für 18 bis maximal 27 Millionen Euro (je nach Bodenbeschaffenheit und anderer für uns nicht prüfbarer Umfeldparameter) realisierbar. Bei der letztgenannten Variante würde die Seilbahnendstation parallel zu den Gleisen in einem zu bauenden Parkhaus im Wald enden – erreichbar von der B26 und zur Verringerung des Fahrzeugaufkommens in Darmstadt selbst. (Sog. Park-und Ride-Station). (Anlagen dazu vorhanden)	Teilweise Berücksichtigung	Die DADINA steht neuen Technologien und alternativen Verkehrsträgern offen gegenüber. Die Nennung der Seilbahn als Verkehrsmittelalternative wird ergänzt.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			Weitere Ansätze für die Nutzung von Seilbahnen können im Korridor Dieburg L3114- Roßdorf ZWH - Böllenfalltor - DA Lichtwiese- Ostbahnhof zu sehen sein. Konkret bitten wir um Aufnahme des folgenden Passus unter 6.3.1: „Die Stadt Darmstadt resp. Landkreis DADL wird den Einsatz von alternativen Beförderungsformen z.B. Seilbahnbeförderung als vergleichbare Beförderungsform ergebnisoffen prüfen und im Anschluss Vor- und Nachteile sowie entsprechende Kostensituationen analysieren und für laufende und/oder zukünftige Projekte nutzen.“		
	187	6.3.10 S. 95 Anforderungen Haltestellen	„Qualitätsanforderung an Haltestellen“ bitten wir um Klarstellung auf S. 95, dass bzgl. der Infrastruktur das Verkehrsunternehmen lediglich für den laminierten Fahrplan sorgt, die Einrichtung der Beschilderung nach §224 StVO sowie Mast und der Fahrplanhalter selbst aber Bestandteil der Haltestelleneinrichtung und somit als Infrastruktur durch die Kommune zu stellen ist.	Berücksichtigung	
	188	6.3.11. Anforderungen Fahrzeuge	wir möchten dringend entgegen dem letzten Absatz anregen, nicht ausschließlich auf die Anschaffung rein elektrisch betriebener Kraftomnibusse (im Sinne von rein batterie-elektrisch) zu setzen, sondern auch Raum für „wasserstoffbetriebene“ Fahrzeuge zu schaffen. Wir erklären uns hiermit zu kostenneutralen Testfahrten im Echtbetrieb einverstanden und sagen unsere Unterstützung in der Aufarbeitung von Vor- und Nachteilen des Antriebskonzeptes und Infrastruktur sowie entsprechenden Kostensituationen gerne zu. Konkret bitten wir um Aufnahme des folgenden Passus unter 6.4.1 1: Die Stadt Darmstadt resp. Landkreis Darmstadt-Dieburg wird den Einsatz von wasserstoffbetriebenen Kraftomnibussen ergebnisoffen prüfen und mit verfügbaren Fahrzeugen passende Umläufe testweise bedienen lassen und im Anschluss Vor- und Nachteile sowie entsprechende Kostensituationen analysieren.“ Auch ist es im Hinblick auf dringende Notversorgung im ÖPNV sinnvoll diverse Fahrzeuge mit Dieselbetrieb vorzuhalten, um bei etwaigen Stromversorgungsengpässen / Extremkälte / Schneechaos zumindest einen Notbetrieb im ÖPNV sicherstellen zu können.	Berücksichtigung	Eine Öffnung für andere Technologien (z. B. Wasserstoffbusse) insbesondere für den Landkreis wird in den NVP aufgenommen.
<b>Weitere Institutionen</b>					
Behinder- tenverbände (CBF, VdK, Deutscher Schwerhörigen Bund, BeWo Darmstadt, Blinden- und Sehbehinderten-	189		Prioritätenliste zum Ausbau nicht barrierefreier Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Luisenplatz</li> <li>- Böllenfalltor</li> <li>- Willy-Brand-Platz</li> <li>- Röhnring</li> <li>- Nordbahnhof</li> <li>- Ostbahnhof</li> <li>- Südbahnhof</li> <li>- Eberstadt Wartehalle, stadtauswärts</li> <li>- Bessunger Straße</li> <li>- Jugendstilbad</li> </ul>	Teilweise Berücksichtigung	Eine vollständige Barrierefreiheit auf dem Luisenplatz ist nicht möglich; ein Umbau ist dort folglich nicht vorgesehen.  Sobald die räumlichen Voraussetzungen für die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit an der Haltestelle „Böllenfalltor“ mittelfristig geschaffen worden sind, wird diese erfolgen.  Der Ausbau aller sonst genannten Haltestellen ist (vor-)geplant und wird stattfinden, ggf. kann die Fertigstellung tlw. erst nach 2024 erfolgen.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
bund)	190		<p>Prioritätenliste zu nachbesserungsbedürftigen ÖPNV-Haltestellen: Viele der bereits baulich veränderten Haltestellen in Darmstadt funktionieren schlecht. Die nachfolgende Liste enthält lediglich die Haltestellen mit einer für Menschen mit Behinderung sehr hohen Priorität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Haltestellen Schloss</li> <li>- Hauptbahnhof Vorplatz (Ost- und Südseite)</li> <li>- Haltestelle Windmühle</li> </ul>	Kenntnisnahme	Veränderungen von bereits ausgebauten Haltestellenanlagen können und werden, wenn erforderlich, im Rahmen von umfassenden planmäßigen Erneuerungsmaßnahmen des sie einschließenden öffentlichen Raums erfolgen.
	191		<p>Schließung von Anbindungslücken des ÖPNV in Darmstadt: Folgende Gebiete in der Stadt Darmstadt müssen durch Einrichtung zusätzlicher Haltestellen, ggf. auch durch Änderung oder Neueinführung von ÖPNV-Linien angebunden werden. Die heutigen Fußstrecken zwischen den genannten Zielen/Gebieten und den nächsten ÖPNV-Halten sind generell - und im Besonderen für Menschen mit Behinderungen - zu weit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Städtische Kliniken in der Grafenstraße</li> <li>- Campus Hochschule</li> <li>- Gesundheitsamt und der Standort der Technischen Ämter in Bessungen</li> <li>- Staatstheater</li> <li>- Paulusviertel</li> <li>- Edelsteinviertel</li> </ul>	Kenntnisnahme	<p>Städtische Kliniken sind über zwei Haltestellen direkt erschlossen.</p> <p>Campus Hochschule ist über mehrere Haltestellen erschlossen, ein kleiner Teilbereich befindet sich außerhalb des Erschließungsradius,</p> <p>Das Gesundheitsamt ist erschlossen, die Technischen Ämter werden Ende 2019 umziehen.</p> <p>Staatstheater wird nach der Bebauung vom Marienplatz durch eine Strb.-Hst. erschlossen.</p> <p>Im Paulus- und Edelsteinviertel sind nur einzelne Bereiche nicht erschlossen.</p>
	192		<p>Knotenpunkte / Wegekettens</p> <p>In Darmstadt befinden sich gerade Knotenpunkthaltestellen in einem schlechten Ausbauzustand. Der Mangel an Barrierefreiheit unterbricht hier besonders viele Mobilitätsketten für Menschen mit Behinderungen. Von herausragender Bedeutung sind dabei die Knotenpunkte Luisenplatz und Böllenfalltor. (weitere Tabelle Seite 16). Ohne ihre barrierefreie Erschließung kann weder dem ÖPNV des Landkreises noch der Stadt Barrierefreiheit bescheinigt werden.</p> <p>Es muss davon ausgegangen werden, dass sich die Situation im Landkreis eher schlechter als in der Stadt darstellt.</p> <p>Ausführungen zum Luisenplatz</p> <p>Vollständig unerwähnt bleibt, dass bei der letzten Sitzung der AG Sicherheit des Kommunalen Präventionsrates Darmstadt durch Stadträtin Boczek am 13.11.2017 an die HEAG mobilo der Auftrag erging, die Möglichkeit des Einbaus von Liftsystemen in die Fahrzeuge des ÖPNV zu prüfen. Damit wäre eine barrierefreie Erschließung des Luisenplatzes wie auch sämtlicher anderer nicht ausgebauter Stadt- und Landkreishaltestellen gewährleistet</p>	Kenntnisnahme	<p>Zu Luisenplatz und Böllenfalltor siehe 189</p> <p>Alternativen zum Umstieg am Luisenplatz wären Wechsel am Schloss, Rhein-Neckar-Str. und Willy-Brandt-Platz (ab 2025).</p> <p>Liftsysteme werden aufgrund der hohen Störanfälligkeit als nicht praktikabel erachtet.</p>
	193		Fahrpersonal hat wichtige Aufgaben hinsichtlich der Barrierefreiheit zu erfüllen und sollte hierzu geschult werden	Kenntnisnahme	Schulungen des Fahrpersonals werden im NVP explizit erwähnt und sind in den Ausschreibungsunterlagen bereits enthalten.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	194		Finanzierung der Teilhabe von Menschen mit Behinderungen an der Mobilität Barrierefreier ÖPNV → Einmalige Zahlung von 80 Euro pro Jahr zur Nutzung des Regionalverkehrs Nicht barrierefreier ÖPNV → kostenlose individuelle Beförderungsangebote Nicht angebunden/ÖPNV individuell nicht nutzbar → flexible Ergänzungsangebote und weiteres	Kenntnisnahme	Dies ist unter den heutigen Rahmenbedingungen so nicht umsetzbar.
	195		Berücksichtigung vereinbarter barrierefreiheits-Standards: Wir bitten die DADINA, bei der Anwendung der Leitsystem-Symboliken an Haltestellen für eine Vereinheitlichung zu sorgen.	Kenntnisnahme	Ist ständiger Arbeitsauftrag der DADINA. Keine Änderung des NVP erforderlich.
	196		Toiletten im ÖPNV Es wäre bereits eine große Verbesserung, wenn sich an wichtigen Umsteigeknoten Hinweise auf die nächste verfügbare Behindertentoilette fänden. Nur an wichtigen Umsteigehaltestellen ohne in der Nähe zugängliche Behindertentoilette, sollte perspektivisch über die Einrichtung einer Behindertentoilette nachgedacht werden. Hierbei muss auch mit den Kommunen zusammengearbeitet werden. Die Behindertentoilette am Knotenpunkt Böllenfalltor ist allerdings wieder in Betrieb zu nehmen.	Berücksichtigung	In Kap. 6.4.10 wird für die Kategorie A Toiletten bzw. eine Wegweisung aufgenommen.
	197		Unverbindliche Formulierungen an keiner Stelle werden verbindliche Kennwerte für die Barrierefreiheit genannt.	Berücksichtigung	Verweise auf DIN-Normen werden aufgenommen.
	198	Kap 1	Die Barrierefreiheit wird im gesamten NVP als schwierige Herausforderung und als Kostenfaktor dargestellt. Wir bitten darum, gegenüber dem Leser des NVP nicht den Eindruck zu erwecken, dass die Barrierefreiheit Kosten für den Fahrgast der DADINA erzeugt. Die Herstellung von Barrierefreiheit führt zu effizienterem Fahrgastumstieg und zur Erneuerung der Bausubstanz der Haltestellen. Davon profitieren alle Nutzer und die Barrierefreiheit trägt erheblich zur Finanzierung bei, weil die Ausschüttung von Fördermitteln an ihre Herstellung gebunden ist. Bis zu 75% der Kosten für den Neu- oder Umbau einer Haltestelle werden vom Land übernommen, wenn die Maßnahme barrierefrei ausgeführt wird.	Kenntnisnahme	Keine Änderung des NVP erforderlich.
	199	Kap 1	Bei der Gelegenheit möchten wir daran erinnern, dass es auf Bundesebene ebenfalls ein Behindertengleichstellungsgesetz gibt. Demnach sind die 9,6 Mio. Euro, die der Bund zur Beschaffung von Elektrobussen bereitgestellt hat, ebenfalls an die Herstellung von Barrierefreiheit gebunden. Wir bitten dies besonders bei der Auswahl des Einstiegssystems für Rollstuhlfahrer zu berücksichtigen und im NVP zu berücksichtigen. Darüber hinaus müssen die neuen Elektrobusse mit einem akustischen Fahrzeugwarnsystem (AVAS) ausgestattet sein, damit sie für blinde Menschen wahrnehmbar sind.	Kenntnisnahme	Das AVAS ist vorgeschrieben und wird entsprechend berücksichtigt.
	200	Kap 1	Wie in Kapitel 6 (s.73) richtig beschrieben ist, ist die Herstellung von Wege- (und wir ergänzen hier "Nutzungs-") Ketten ein wichtiges Kriterium der Barrierefreiheit. Deswegen ist nicht nur das Fahrzeug, die Haltestelle oder Haltestellennetz hinsichtlich seiner Barrierefreiheit zu bewerten, sondern auch das Zusammenwirken dieser Systemkomponenten. Gerade hier sehen wir die Schwächen des NVP, da auf diese Problematiken nicht eingegangen wird.	Kenntnisnahme	Selbstverständlich sollen Systemkomponenten zusammenwirken, dies ist in der Analyse z.B. Kap. 7.3.9 enthalten.
	201	Kap 2.1	Hier müsste auch das Gemeindefinanzierungsgesetz genannt werden.	Berücksichtigung	Aussagen zur Finanzierung des ÖPNV werden aufgenommen.
	202	Kap 2.2	Auch die demographische Entwicklung ist ein prägender Aspekt auf die Dienstleistungsbedarfe des ÖPNV der Zukunft.	Berücksichtigung	

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	203	Kap 2.3.1	Barrierefreie Bahnhöfe im RNVP Ziel muss sein, einen schwellenfreien Zugang zu den Fahrzeugen des ÖPNV herzustellen. Einstiege, die nur mit Hilfe der Mitarbeiter genutzt werden können, sind nicht barrierefrei. Unter Verwendung von Landesmitteln gilt die Definition des Behindertengleichstellungsgesetzes der Barrierefreiheit. Dort ist unzweideutig von "selbstständiger Nutzbarkeit" die Rede.	Kenntnisnahme	
	204	Kap 2.4.2	Die Aussage, die Anforderungen der barrierefreien Nutzbarkeit könnten "im Einzelnen sogar gegensätzlich" sein (S.33), stellt eine unnötige Problematisierung der Aufgabenstellung dar. Nutzerkonflikte kommen nur sehr selten vor und in den meisten Fällen hat die Fachwelt auf solche Situationen Antworten gefunden.	Kenntnisnahme	Keine Änderung des NVP erforderlich.
	205	Tabelle 4	Grundanforderungen aller Nutzergruppen: Grundanforderungen gehbehinderter Personen mit und ohne Rollator: Grundanforderungen von Personen mit Kinderwagen: Grundanforderungen blinder und sehbehinderter Personen: Grundanforderungen von Personen im Rollstuhl: Grundanforderungen von Schwerhörigen und gehörlosen Personen: Grundanforderungen von hochbetagten Personen: Grundanforderungen von Personen mit kognitiven Einschränkungen Grundanforderungen von schwachen Personen	Berücksichtigung	Die benannten Grundanforderungen der beschriebenen Personengruppen finden Berücksichtigung.
	206	Kap 3.3	Anhörungsfehler: - Die 2012 angeforderten und eingereichten Stellungnahmen der Behindertenbeauftragten wurden nicht im NVP-Entwurf berücksichtigt. - Der Behindertenbeauftragte des Landkreises (Herr Crncic) wurde nicht um Stellungnahme gebeten. - Bei der Vorstellung des NVP-Entwurfes in der Projektgruppe zur Stärkung der Teilhabe von Menschen mit Behinderungen wurde von vornherein ausgeschlossen, dass Luisenplatz und Böllenfalltor barrierefrei umgestaltet werden könnten. Menschen mit Behinderungen wurden also nicht ergebnisoffen angehört. Tatsächlich gibt es weiterhin eine Diskussion um die Frage, ob dies möglich ist (z.B. Präventionsrat). In jedem Fall muss eine Lösung für diese Problematik gefunden werden. Die DADINA kann sich nicht selbst Barrierefreiheit bescheinigen, indem sie die schwierigen Stellen ausklammert. Bei einem Treffen eines Vertreters der DADINA mit Menschen mit kognitiven Einschränkungen wurde den Teilnehmern im Vorfeld mitgeteilt, dass keine "unrealistischen" Forderungen gestellt werden sollten.	Kenntnisnahme	Die Stellungnahmen aus 2012 wurden im letzten NVP berücksichtigt. Die Anhörung des Behindertenbeauftragten des Landkreises ist erfolgt. Anregungen wurden und werden nicht von vornherein ausgeschlossen, die Machbarkeit wurde mehrfach geprüft. Alle vorgeschriebenen Beteiligten wurden angehört.
	207	Kap 4.2	Nach unserer Ansicht lohnt die Erwähnung, dass der Anteil von Menschen mit schweren Behinderungen an der Gesamtbevölkerung fast 10% beträgt. Damit stellen Menschen mit Behinderungen eine sehr große Kunden- und Nutzergruppe dar.	Berücksichtigung	
	208	Kap 4.4. Kap 4.5	Hochschule Darmstadt sowie Staatstheater nicht durch ÖPNV erreichbar. Da beide Einrichtungen mit Landesmitteln gefördert werden, besteht sowohl seitens der hessisch geförderten Aufgabenträger des ÖPNV wie auch seitens der Einrichtungsträger eine starke Verpflichtung zur Herstellung der barrierefreien Erreichbarkeit.	Kenntnisnahme	siehe Stellungnahme 191

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	209	Kap 5.2 Siedlungs- entwicklung	Auch in diesem Kapitel wird die Barrierefreiheit nicht strukturell mitgedacht. Dabei entstehen gerade bei der Neuansbindung von Siedlungsflächen große Chancen für die Barrierefreiheit.	Kenntnisnahme	Allgemeine Aussage
	210	Kap 6.3.10 Qualitätsan- forderungen Haltestellen	Hier ist auf den Haltestellenregelplan zur Barrierefreiheit zu verweisen. Anmerkung 25: Hier fehlt der Hinweis, dass heute kaum eine Haltestelle das Spaltmaß von 5 cm erfüllt. Sicherheit: Die kontrastreiche Markierung von Glasflächen kann bei Haltestellen jeder Haltestellen-Kategorie umgesetzt werden. Zielsetzung für die Umsetzung: Wir verweisen hier ausdrücklich noch einmal auf das versprochene Ziel von Spaltmaßen von maximal 5 cm im Hinblick auf die Fahrzeuganschaffung. Ausnahmetatbestände der Barrierefreiheit: Ohne Luisenplatz Böllenfalltor kann das Ziel der "vollständigen Barrierefreiheit" nicht erreicht werden, da so fast alle Wegeketten in Stadtgebiet unterbrochen sind. Wie Sie in Kapitel 6 (S.73) richtig beschreiben, ist die Herstellung von Wege- (und wir ergänzen hier auch Nutzungs-) Ketten ein wichtiges Kriterium der Barrierefreiheit. Auf Seite 121 (Tabelle 25) des NVP werden die Haltestellen aufgeführt, die wichtige Verknüpfungspunkte darstellen. Leider ist der Ausbauzustand sämtlicher Verknüpfungspunkte unzureichend, was die Wirksamkeit der bisher stattgefundenen Ausbaumaßnahmen wesentlich reduziert. Die allermeisten Wegekettenbeziehungen sind unterbrochen – insbesondere durch die Unzugänglichkeit des Herzstücks des Darmstädter ÖPNV: dem Luisenplatz.	Teilweise Berücksichtigung	Bewertung wird in Kap. 7.3.9 aufgenommen. Hängt mit Witterungsschutz zusammen, nur Kategorie A und B erforderlich. Eine vollständige Barrierefreiheit auf dem Luisenplatz ist nicht möglich. Die Bewertung wird in Kap 7.3.9 aufgenommen
	211	Kap 6.3.12	Auch Störungsmeldungen müssen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip erfolgen.	Kenntnisnahme	Dort wo möglich erfolgt dies bereits (Im Fahrzeug ist das Zwei-Sinne-Prinzip bisher nicht umsetzbar).
	212	Kap 6.3.12	Rollstuhlfahrer fühlen sich zunehmend auf den für sie vorgesehenen Multifunktionsflächen durch Radfahrer bedrängt. Die Multifunktionsfläche mit Klapprampenzustieg soll darum zukünftig nicht mehr von Radfahrer genutzt werden. Es muss auch klar herausgestrichen werden, dass die Sitzplätze für Menschen mit Gehbehinderungen geräumt werden müssen, wenn diese darum bitten. Deutliche, eindeutig interpretierbare und gut auffindbare Beschriftungen sollten in den Fahrzeugen darauf hinweisen.	Kenntnisnahme	Hierzu wird zurzeit eine Marketingkampagne vorbereitet., die auch eine Zuordnung der Multifunktionsflächen auf die verschiedenen Nutzergruppen beinhaltet. Einen generellen Ausschuss der Fahrradmitnahme soll es nicht geben.
	213	Kap 7.3.7	Es erfolgt keine Unterscheidung zwischen Pedelecs und Fahrrädern (S. 122). Ein zukunftsfähiger NVP muss aber zur Kenntnis nehmen, dass sich hier zwei unterschiedliche Verkehre entwickeln und dass deren Fahrzeuge deutlich unterschiedliche Massen aufweisen. Im Absatz Fahrradmitnahme (S.125) muss herausgestrichen werden, dass Fahrräder nicht mehr auf der Rollstuhlfläche transportiert werden dürfen. Eine eindeutige, gut lesbare Beschilderung ist vorzusehen. Beendigung des diskriminierenden Skooter-Verbotes	Kenntnisnahme	Eine Unterscheidung von Pedelecs und Fahrrädern wird für den NVP nicht als notwendig erachtet. Zur Fahrradmitnahme s. o. Dafür zugelassene Skooter können im ÖPNV mitfahren.
	214	Kap 7.3.9	In diesem Kapitel wird die Haltestelle nur aus technischer Sicht betrachtet. Es muss aber auch klargestellt werden, dass die Fahrer im Umgang mit der Haltestelle (Anfahrtechnik an die Sonderborde, Bremsverhalten, Bereitstellung der Klapprampe, ...) geschult werden müssen. Defizitbetrachtung: Die Darstellungen zum Böllenfalltor und dem Luisenplatz halten wir aus den bereits dargestellten Gründen für unzulässig, wenn nicht sogar für falsch. Die Analyse des Hauptbahnhofes ist	Berücksichtigung	Die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit wird angestrebt.  Mittelfristig soll die Haltestelle Kühler Grund

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			unvollständig. Bei allen Straßenbahnhaltstellen sind die Spaltmaße zurzeit zu groß. Auch diese Information gehört in den NVP. Ausbaubedarf besteht auch an der Haltestelle Kühler Grund.		ausgebaut werden.
	215	Kap 7.3.11	Hier muss an der Zuverlässigkeit der vorhandenen DFI-Geräte bzw. des vorhandenen Systems gearbeitet werden. Sie sind viel zu häufig defekt.	Kenntnisnahme	Keine Änderung des NVP erforderlich.
	216	Kap 7.3.15	Das Marketing könnte auch über die Barrierefreiheit informieren. Besonders die Bedeutung der unterschiedlichen Knöpfe (Piktogramm Kinderwagen, Rollstuhl, Stockgänger) an den Fahrzeugen müsste erläutert werden.	Kenntnisnahme	S. auch o. g. Marketingkampagne zur Nutzung der Multifunktionsflächen.
	217	Kap 7.3.16	Der CBF hat schon viele Beschwerden von Menschen mit Behinderungen an HEAG bzw. DADINA weitergeleitet. Darüber hinaus haben wir angeboten, Mitarbeiterschulungen durchzuführen. All das ist weitgehend wirkungslos geblieben. Es ist für uns schwer nachvollziehbar, auf welche Weise Menschen mit Behinderungen heute vom Qualitätsmanagement profitieren. Sind die auf Seite 194 erwähnten Qualitätsberichte einsehbar? Welche Entschädigung erhalten Menschen mit Behinderungen, wenn sie schlechten Service nachweisen können?	Kenntnisnahme	Das Qualitätsmanagement und die 10-Minuten-Garantie gelten für alle Fahrgäste. Weitere Entschädigungen sind im Einzelfall zu klären.
	218	DA P 4	Auch Shuttle on Demand Busse müssen barrierefrei sein.	Berücksichtigung	Wird über fahrzeugseitige Komponenten hergestellt.
	219	DA P 5	Elektrobusse müssen für Menschen mit Sehbehinderungen auch akustisch wahrnehmbar sein. Es ist zu erwarten, dass sie deutlich leiser sein werden, als Busse mit Verbrennungsmotoren.	Kenntnisnahme	Akustische Warnsysteme sind vorgeschrieben.
	220	DA P 6	Verständnisfrage: Werden virtuelle Haltestellen barrierefrei sein?	Kenntnisnahme	Die Barrierefreiheit kann in Kombination mit ausgebauten Bushaltestellen oder fahrzeugzeitig hergestellt werden.
	221	LK P 2	Grundsätzliche Frage zu allen AST-Angeboten: Sind diese barrierefrei? Für Menschen mit Hörbehinderungen wäre es wichtig, dass AST-Taxis über E-Mail, SMS und WhatsApp erreichbar sind.	Kenntnisnahme	Eine vollständige Barrierefreiheit bei flexiblen Bedienformen wird angestrebt.
	222	Kap 8.5.2	Verbot der Fahrradmitnahme auf den Rollstuhlflächen.	Kenntnisnahme	s. o.
	223	IB M 1 IB M 2	Bei der wirtschaftlichen Bewertung der Maßnahme bitte auch darauf hinweisen, dass die Barrierefreiheit hier den Zugang zu beträchtlichen Fördermitteln ermöglicht.	Kenntnisnahme	Keine Änderung des NVP erforderlich.
	224	IB M 2	Die Rolle der Behindertenvertreter geht über eine beratende Funktion hinaus, da wir die Barrierefreiheit der Maßnahme bescheinigen müssen.	Berücksichtigung	
	225	IB M 3	Die Haltestellen Windmühle und Hauptbahnhof sind ebenfalls aufzuwerten.	Kenntnisnahme	

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	226	Kap 8.7	Störungsanfälligkeit verbessern. Aussagegenauigkeit verbessern.	Kenntnisnahme	Keine Änderung des NVP erforderlich.
	227	Kap 9.2	Eine wichtige Entwicklung, die auf die Nachfrageprognose Einfluss hat, ist die demographische Entwicklung.	Kenntnisnahme	Keine Änderung des NVP erforderlich.
	228	Kap 9.4	Bei pauschaler Kostenschätzung zum barrierefreien Ausbau auf Fördermittelsituation hinweisen.	Berücksichtigung	
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen	229		Die Etablierung einer attraktiven Stadt-Umland-Verbindung zwischen Darmstadt und dem Ostkreis wird begrüßt. Wir favorisieren eine umsteigefreie Schienenverbindung zwischen Groß-Zimmern und Darmstadt-Innenstadt/Bahnhof.	Kenntnisnahme	Es ist noch keine Entscheidung über die Ostkreisgutachten gefallen.
	230		Wir begrüßen den Ausbau der Park+Ride-Anlagen an den Bahnhöfen und den Ausbau der Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen und wichtigen ÖPNV-Haltstellen.	Kenntnisnahme	
	231		Wir halten den barrierefreien Ausbau der Verknüpfungspunkte zwischen Stadt und Landkreis für sehr wichtig. Dabei darf es keine Ausnahmen geben (Böllenfalltor).	Kenntnisnahme	Ein flächendeckender barrierefreier Ausbau der Haltestelleninfrastruktur im DADINA-Gebiet ist vorgesehen. Sobald die räumlichen Voraussetzungen für die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit an der Haltestelle „Böllenfalltor“ mittelfristig geschaffen worden sind, wird diese erfolgen.
	232		Das Bedienungsangebot am Verknüpfungspunkt Böllenfalltor sollte durch den Bau der Lichtwiesensbahn nicht verschlechtert werden. In der HVZ ist T 7,5 sicherzustellen. Ggf. sind bauliche/verkehrlenkende Maßnahmen für linksabbiegende Busse aus dem Landkreis erforderlich, um die Fahrpläne einhalten zu können.	Teilweise Berücksichtigung	Es wird bei der Maßnahme DA-M-1 aufgenommen, dass der Busverkehr zum Böllenfalltor pünktlicher gestaltet werden soll, um die Anschlüsse an die verbleibende Linie 9 zu gewährleisten.
	233		Die Odenwaldbahn ist trotz der Kapazitätsausweitung im Fortschreibungsprozess an ihrer Leistungsgrenze und muss weiter ausgebaut werden. Es sind konkrete Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten und der Verbandsversammlung vorzulegen.	Kenntnisnahme	Umsetzung Maßnahmen aus Gutachten zur Odenwaldbahn ist im NVP enthalten.
	234		Eine verbesserte Anbindung Weiterstadts durch eine Straßenbahn wird befürwortet. Wir priorisieren eine Führung durch die Darmstädter Straße in Weiterstadt.	Kenntnisnahme	Untersuchung Straßenbahn Weiterstadt ist im NVP enthalten.
	235		Für Relationen bis zur Netzkategorie 3 ist ein Angebot sicherzustellen. Für Relationen der Netzkategorie 4 sollte ein Angebot geprüft werden.	Kenntnisnahme	Auch für die Kategorie 4 sind Standards im Anforderungsprofil definiert.
	236		Für den Busverkehr im Landkreis sollte der Einsatz von alternativen Antrieben, wie Brennstoffzellen- oder Hybrid-Bussen als Alternative zur Elektromobilität geprüft werden, um die Reichweite der Linien sicherzustellen.	Berücksichtigung	Wird im NVP erweitert.



Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	237		Die Entwidmung der Bahnstrecke nach Groß-Bieberau sollte im Interesse der langfristigen Sicherung einer zusätzlichen Verkehrsstrasse zur Anbindung der ländlichen Regionen an den Ballungsraum nicht unterstützt werden.	Kenntnisnahme	Die Trassensicherung der Strecke ist im NVP enthalten.
CDU-Kreistagsfraktion und CDU-Fraktion in der DADI-NA-Verbandsversammlung	238	4.3 und 4.4	Es fehlt eine entsprechende Aufstellung der Einrichtungen in der Stadt Darmstadt. Insbesondere der enge Zusammenhang zwischen Schulstandorten in Stadt und Landkreis machen eine gemeinsame Betrachtung notwendig.	Berücksichtigung	
	239	4.5	Es fehlen in der Auflistung das Oberwaldhaus und die Grube Prinz von Hessen.	Berücksichtigung	
	240	4.8	Bei den hier dargestellten Grafiken ist teils nicht erkennbar, ob sich die Daten auf die Stadt Darmstadt oder das gesamte Verbandsgebiet beziehen.	Kenntnisnahme	Grundlage bilden SrV 2013 für die Stadt Darmstadt und Bürgerumfrage der Wissenschaftsstadt 2015, somit Bezug Stadt Darmstadt.
	241	7.1	Es wird hier auf noch bestehende freigestellte Schülerverkehre Bezug genommen. Es wäre hilfreich, diese Verkehre im Einzelnen darzustellen und zu erläutern, inwiefern eine ÖPNV-Integration denkbar ist.	Kenntnisnahme	Dies ist zu detailliert für den NVP. Es handelt sich v. a. um Verkehre zu Schulen für Schüler mit Lerneinschränkungen.
	242	7.3.5	Weite Teile im Norden und Süden der Stadt Griesheim werden durch die Straßenbahn nicht erschlossen. Das bestehende AST kann kaum als adäquates Angebot angesehen werden. Dies gilt erst recht mit Hinblick auf die angestrebte Entwicklung eines Neubaugebietes im Süden.	Berücksichtigung	Stadtbus Griesheim wird in den NVP aufgenommen, auch wenn die Zuständigkeit v. a. bei der Stadt Griesheim liegt.
	243	7.3.9	Die Haltestelle Böllenfalltor stellt einen bedeutsamen Verknüpfungspunkt dar. Der Hinweis, die Herstellung der Barrierefreiheit sei nicht möglich, ist hier nicht ausreichend. Vielmehr sollte durch eine gesamtheitliche Betrachtung der vorhandenen Flächen ein Konzept für den barrierefreien Ausbau erstellt werden.	Berücksichtigung	Sobald die räumlichen Voraussetzungen für die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit an der Haltestelle „Böllenfalltor“ mittelfristig geschaffen worden sind, wird diese erfolgen.
	244	7.3.10	Eine Darstellung der Abgasnormen aller Busse im Verbandsgebiet ist wünschenswert. Zudem geht aus dem Text nicht hervor, welche Fahrzeug-Strategie für die Verkehre innerhalb des Landkreises angedacht ist.	Teilweise Berücksichtigung	Die Darstellung der Abgasnormen aller Busse ist für den NVP zu detailliert. Bezüglich der Fahrzeugstrategie im Landkreis wird der NVP ergänzt.
	245	7.3	Grundsätzlich sollten auch kreisübergreifende Verbindungen näher betrachtet werden. Die Fahrtwünsche der Bürger orientieren sich nicht an Gemarkungsgrenzen. Beispielsweise ist aus dem Bereich Seeheim-Jugenheim/Alsbach keine angemessene Verbindung nach Gernsheim vorhanden, die z.B. durch Verlängerung der Linie BE2 hergestellt werden könnte. Es wird gebeten dies als Prüfauftrag aufzunehmen. Einschränkungen von kreisübergreifenden Linienverkehren (z.B. Brandau-Gadernheim) sind zu vermeiden.	Berücksichtigung	Die Verbindung nach Gadernheim und ein allgemeiner Hinweis auf bessere Verknüpfungen mit dem Kreis Bergstraße werden in den NVP aufgenommen.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	246	8.3.1 DA P 1	Diese Maßnahme wird kritisch gesehen. Ein grundsätzlicher Bruch der Verbindungen aus dem östlichen Landkreis an der Stadtgrenze von Darmstadt würde zu einem Rückgang der Nachfrage führen. Es muss in diesem Zusammenhang berücksichtigt werden, welche Auswirkungen die Umsetzung dieser Maßnahme auf die Wirtschaftlichkeit/ Förderfähigkeit einer späteren Verlängerung der Strecke in Richtung Groß-Zimmern mit sich bringen würde.	Kenntnisnahme	Es ist noch keine Entscheidung über die Ostkreisgutachten gefallen.
	247	8.3.2 DA M 3	Die veränderte Linienführung der Tramlinie 4 würde zu einer Halbierung der Fahrten von Griesheim in die Darmstädter Innenstadt führen. Dies wird kritisch gesehen.	Kenntnisnahme	Dafür sind der Hauptbahnhof und der Bereich Bismarckstraße/Willy-Brandt-Platz besser angebunden.
	248	8.3.4 DA M 5	Die vorgeschlagene Ausweitung des Angebotes wird begrüßt. Zusätzlich sollte überprüft werden, inwiefern die Buslinie H das Komponistenviertel noch besser erschließen kann, z.B. durch eine Blockumfahrt im Viertel oder durch Fortführung bis zur Fasanerie.	Kenntnisnahme	Keine Änderung des NVP erforderlich.
	249	8.4.4 LK M 5	Es wird angeregt, die vorgeschlagene neue Linie bis zum Bahnhof Bickenbach durchzubinden um einen Anschluss an den regionalen Schienenverkehr (Ri. Mannheim/Heidelberg) sicherzustellen. Alternativ könnte auch geprüft werden eine solche Tangentialverbindung durch Verlängerung der bestehenden Linie M03 zu realisieren.	Kenntnisnahme	Es handelt sich nur um ein Konzept, bei der Umsetzung werden die Anmerkungen der CDU-Fraktion mit eingebracht.
	250	9.1 / 9.3	Unter Berücksichtigung der Erlös-Prognose werden für zusätzliche Verkehrsleistungen ca. 8 Mio. Euro pro Jahr zusätzlich benötigt. Es fehlt hierzu eine Erläuterung aus welchen Mitteln diese Finanzierung sichergestellt werden soll.	Kenntnisnahme	Für die Umsetzung aller finanzrelevanten Maßnahme müssen jeweils Gremienbeschlüsse gefasst werden, in denen die Finanzierung dargestellt ist.
	251	10	In der Aufstellung fehlt die Linie G.	Berücksichtigung	
	252	10	Es fehlen in diesem Zusammenhang Erläuterungen zum Wettbewerb im ÖPNV (vgl. dazu frühere Nahverkehrspläne).	Kenntnisnahme	Der Wettbewerb ist inzwischen Standard und muss im NVP nicht gesondert behandelt werden.
	253	Anhang: Karten	Neben der Darstellung der Pendlerströme erscheint auch eine Darstellung der Schülerströme erforderlich um ein Gesamtbild der Nachfrage zu erhalten.	Kenntnisnahme	Daten liegen nicht vor.
	254	Anhang: Karten, Netzkategorisierung	Die Verbindung Dieburg – Babenhausen sollte ebenfalls kategorisiert/ergänzt werden. Weiter sollte überprüft werden, ob relevante Verbindungen zu Mittelzentren, wie etwa Groß-Zimmern – Groß-Umstadt nicht mind. in der Kategorie 4 einzustufen sind.	Kenntnisnahme	Da – Babenhausen in Kategorie 2 bereits enthalten.  Die Netzkategorie wurde entsprechend der Kartendarstellung abgestimmt. Relationen zu Mittelzentren mit entsprechender Relevanz sind in Kategorie 4. Weitere Relationen sind mind. in der HVZ im T60 zu bedienen.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	255	Anhang: Karten	Es wird um eine Darstellung des im NVP vorgesehen Zielnetzes gebeten (analog Bestandsnetz).	Berücksichtigung	
DADINA-Fahrgastbeirat	256	Seite 22-28	<p>Der FBR bedauert, dass mehrere verkehrsplanerische GUTACHTEN UND DETAILPLANUNGEN nicht mehr Eingang in den zukünftigen NVP finden werden. Dazu gehört die seit mehreren Jahren laufende gemeinsame Studie des RMV und der DADINA zum Betrieb der Odenwaldbahn und die aktuelle Studie zur Reaktivierung der Schienenverbindung nach Groß-Zimmern.</p> <p>Außerdem fehlt der vom OB der Stadt Darmstadt 2016 versprochene kurzfristige Bau einer Busbeschleunigung zwischen Ende der vierspurigen B26 bis zum Ostbahnhof. In diesem Zusammenhang wird auch eine Reaktivierung der „Pförtnerampel“-Regelung am Knoten B26 / Heinrichstrasse stadteinwärts empfohlen, die es ja bereits einmal gab.</p> <p>Die Planungszeiten solcher Untersuchungen und Umsetzungen sollten zukünftig grundsätzlich beschleunigt werden.</p> <p>Insbesondere begrüßt wird die Sicherung der Streckenwidmung für die Bahnstrecke zwischen Reinheim und Groß-Bieberau.</p>	Kenntnisnahme	Allgemeine Betrachtung. Die Busbeschleunigung am Ostbahnhof wird von der Stadt Darmstadt umgesetzt.
	257	Seite 28-29 / Kapitel 2.3.7	Zum Thema RESTRIKTIONEN LUISENPLATZ, insbesondere der kritischen Belegung der Halteplätze 2 und 3 hat der FBR in den zurückliegenden Jahren mehrere konstruktive Vorschläge unterbreitet, die hier leider wiederum mit den alten fadenscheinigen Begründungen abgelehnt werden. Wir sind weiterhin der Auffassung, dass eine Linienwegänderung einiger Buslinien (z.B. L und 693) durch die Grafenstraße mit Halt vor dem Klinikum und Halt an den Positionen 1 und 6 auf dem Luisenplatz (siehe ANHANG 1) zu deutlichen Verbesserungen führen würde. Dadurch gäbe es erhebliche Vorteile für die Fahrgäste und die Leistungsfähigkeit des ÖV, denn gerade die heutige Querung der Zeughausstraße in Höhe Luisenstraße mit 5 Straßenbahnlinien und 11 Buslinien führt immer wieder zu Verspätungen und gegenseitigen Behinderungen auf dem Luisenplatz (siehe Seite 137 in Tabelle 27). Demgegenüber wäre eine Verlagerung von einigen Buslinien zur Kreuzung Grafenstraße/Bleichstraße auch für die LSA-Phasen des MIV unproblematisch. Darüber hinaus wäre auch eine Entspannung der Belastung auf dem Willy-Brandt-Platz gegeben.	Kenntnisnahme	In der Maßnahme IB-P-1 wird das Thema behandelt.
	258	Seite 64 / Kapitel 5.2 Abb. 24	Bei der Realisierung einer Wendeschleife an der Haltestelle Marienhöhe ist eine Wendemöglichkeit aus Richtung Innenstadt zurück auf der Heidelberger Landstraße Richtung Innenstadt vorzusehen. Diese fehlt in der Darstellung.	Kenntnisnahme	Alle relevanten Fahrbeziehungen werden durch die Realisierung der Infrastrukturmaßnahme ermöglicht.
	259	Seite 65 / Kapitel 5.2.26 und Seite 145 + 151	Der FBR steht weiterhin mehrheitlich hinter dem Projekt der LICHTWIESENBAHN. Allerdings wäre es aus Gesichtspunkten der Vernetzung und Auslastung viel sinnvoller, die Wendeschleife am „HP Lichtwiese“ der Odenwaldbahn zu bauen, denn dadurch gäbe es für alle Nutzer der VIAS eine unmittelbare Umsteigemöglichkeit auf eine Straßenbahnlinie zur TU, GBS und der Stadtmitte, damit 2 Lastrichtungen – und das während der ganzen Woche! Das Betriebskonzept der Lichtwiesenbahn und die damit verbundene Bedienung des Böllenfalltors sollte daher nach 2020 dringend den tatsächlichen Bedürfnissen	Kenntnisnahme	Angesichts der signifikanten Bedienungstaktunterschiede auf der Lichtwiesenbahn und der VIAS wäre eine Verlängerung der Straßenbahn bis zum Eisenbahnhaltepunkt hinsichtlich des gesamtwirtschaftlichen Nutzens nicht gerechtfertigt.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			angepasst werden (z.B. auf Basis eines 10-min Taktes). Kontraproduktiv wäre auch die von der TUD propagierte zukünftige Führung des K-Bus über die Alexanderstr/TU zur Lichtwiese (siehe S.145 und 151), denn das würde die studentische Belastung des K-Bus weiterhin zum Nachteil der Woogsviertelbewohner hochhalten und die Auslastung der neuen Lichtwiesenbahn schwächen.		Die Angemessenheit des ÖPNV-Angebots wird kontinuierlich überprüft und bei Änderungsbedarf steuernd eingreifend sichergestellt.  Durch die Führung der Linie K über die Alexanderstr. wird die Verbindungsqualität im Netz erhöht und die Attraktivität des Straßenbahnangebots auf der Relation Lichtwiese-Innenstadt/Hbf. zusätzlich erhöht.
	260	Seite 87 / Kapitel 6.3.5.2	Was den Bedienungsstandard in Darmstadt anbelangt wird die Forderung des DGB nach einem Grundtakt von 10 Minuten in einem linienbezogen, bedarfsgerechten Taktschema von 5/10/20/30/60 Minuten unterstützt.	Kenntnisnahme	In diesem NVP wird von einem Taktschema 7,5/15/30/60 ausgegangen. In der Zukunft muss ggf. über weitere Verdichtungen nachgedacht werden.
	261	Seite 88 / Kapitel 6.3.6 und Seite 184 / Kapitel 8.6	Ein grundsätzliches Ärgernis im Spätverkehr nach 22 Uhr an Bahnhöfen ist die nicht gegebene Anschluss-Sicherung! Dies hat zur Folge, dass der Anschluss oft sogar noch gesehen wird, aber nicht erreicht wird, mit der Folge einer Wartezeit von min. 30 Minuten. Es wäre wünschenswert, wenn im Spätverkehr zumindest eine betriebliche Sensibilität erreicht werden könnte, indem vorhandene Zeitfenster im Sinne des Fahrgasts genutzt werden würden. Als ein Beispiel sei der Nordbahnhof in Darmstadt genannt, wo die Straßenbahn dem rennenden Fahrgast Auge in Auge davonfährt, obwohl dann in Arheilgen eine Standzeit von 25 Minuten folgt.	Kenntnisnahme	Die Möglichkeiten zur Verbesserung der Anschlussqualität bei Taktfolgen $\geq 30$ Minuten ist bereits enthalten.
	262	Seite 118 / Tab.23	Als unzureichend erschlossenes Gebiet muß in Darmstadt das Gebiet Bessungen/Paulusviertel zwischen Klappacher und Niederramstädter Strasse gelten, wo zudem ein Bevölkerungszuwachs von 5500 Einwohnern erwartet wird (siehe Karte Bevölkerungsentwicklung im Kartenband).	Berücksichtigung	Der sich außerhalb des formellen Erschließungsradius befindliche Bereich wird in die Liste aufgenommen.
	263	Seite 128 / Kapitel 7.3.8	Mobilitätsmanagement Schulen und Universitäten  Durch erneute Verhandlungen der DADINA mit beiden Hochschulen (TUD und HDA), den Oberstufengymnasien (z.B. Bert-Brecht-Schule) und den Berufsschulen könnte eine Entlastung in der morgendlichen Spitzenstunde erreicht werden. Verhandlungen mit den Universitäten sind vor vielen Jahren gescheitert, sollten aber auch angesichts neuerer medizinischer Gutachten zur besseren geistigen Aufnahmefähigkeit nach 9 Uhr wieder aufgenommen werden. Damit wäre eine gleichmäßigere Auslastung von Bussen und Bahnen zwischen 6 und 9 Uhr erreichbar.	Kenntnisnahme	Mobilitätsmanagement ist im NVP bereits enthalten.
	264	Seite 130 / Kapitel 7.3.9	Die Defizitbetrachtungen zeigen fast alle Schwachstellen im Darmstädter ÖPNV auf.  <ul style="list-style-type: none"> <li>Allerdings fehlt an erster Stelle die Überlastung des Querbahnsteigs im Hbf. Diesen Mangel hat die DADINA bereits in ihrer Stellungnahme zum Regionalen Nahverkehrsplan des RMV am 13.3.2013 auf Seite 3 unten mitgeteilt. Aktuell soll der Magistrat der Stadt Darmstadt auf der Grundlage eines Stadtverordnetenbeschlusses von Nov.2018 Gespräche mit der DB führen. Ei-</li> </ul>	Berücksichtigung	Ein Prüfauftrag zu infrastrukturellen Maßnahmen am Hauptbahnhof wird aufgenommen.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<p>ne gute bautechnische und fahrgastfreundliche Lösung zur Halbierung der Fußgängerströme wäre die Errichtung eines neuen zweiten Querbahnsteigs unmittelbar nördlich der vorhandenen Bahnsteigüberdachungen, etwa auf Höhe des in den 90er Jahren abgerissenen Poststegs. Eine Visualisierung, die den Stadtverordneten bereits zugegangen ist, zeigt ANHANG 2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>In der gleichen Stellungnahme der DADINA am 13.3.2013 zum RNVP des RMV findet sich auch die Empfehlung zur Verlegung des DB Haltepunktes Kranichstein zur Wendeschleife der Straßenbahnlinien 4 und 5, wie in ANHANG 3 dargestellt. An dieser Forderung soll zur schnellen komfortablen Umsteigemöglichkeit auch im zukünftigen NVP festgehalten werden. Hierzu gibt es einen Beschluss des FBR.</li> <li>Darmstadt Böllenfalltor: Die Feststellung, dass ein vollständiger barrierefreier Zustieg in Straßenbahnen und Busse nicht möglich ist trifft nicht zu. Das Gelände am Böllenfalltor kann sehr wohl durch kleine Arrondierungen so gestaltet werden, dass alle Buspositionen eine Niederflurhaltestelle erhalten (ANHANG 4). Falls die Linie R am Hauptbahnhof in einen Nord- und Südabschnitt gebrochen würde (siehe DA-P-2 auf Seite 152), könnte der Südast mit einer der am Btor endenden Linien (O, N, NE) zusammengelegt werden, um eine Minimierung von Haltepositionen zu erreichen.</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die DB AG sieht keinen Handlungsbedarf bzw. keine Notwendigkeit einer Verlegung des Bahnhaltepunktes. Mittelfristig wäre der Sachverhalt weiter zu untersuchen.</p> <p>Zur Ideenskizze im Anhang 4 wurde am 21.02.2018 in einem Termin mit dem FBR-HA ausführlich Stellung genommen und die fehlenden räumlichen Voraussetzungen für die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit an der Haltestelle „Böllenfalltor“ wurden deutlich gemacht. Sobald sich die Rahmenbedingungen am Standort mittelfristig geändert haben, wird die Haltestelle vollständig barrierefrei ausgebaut.</p>
	265	Seite 132 + 190 / Kapitel 7.3.11 + Kapitel 8.7	<p>Die Fahrgastinformation teilt sich eigentlich in zwei Bereiche, nämlich die Information an der Haltestelle durch DFI-Anzeiger und die Information im Fahrzeug über das Infotainment. Diese sehr wesentliche Teilung wird in beiden Gliederungspunkten vermisst!</p> <p>Was die DFI-Anzeiger betrifft, muß das Ziel sein, auch auf den Buslinien, insbesondere auch im Innenstadtbereich, einen verstärkten Ausbau zu forcieren, da die Buslinien in Darmstadt einen nicht unerheblichen Teil der Fahrgäste bedienen und diese den gleichen Anspruch auf Information haben, wie Fahrgäste der Straßenbahnen. Dabei ist DFI-Light besser als gar nichts.</p> <p>Was die Fahrgastinformation über das Infotainment innerhalb der Fahrzeuge anbelangt, wird die zeitnahe Umsetzung einer Realtime-Anzeige der Umsteigebeziehungen jeweils für die nächste Haltestelle, damit der Fahrgast entscheiden kann, wo und in welchem Zeitfenster er seine Reisekette fortsetzen kann. Hierzu wird auf den Antrag 18H des Fahrgastbeirats vom März 2018 verwiesen, der einstimmig verabschiedet wurde. Dessen Text ist relevant und kann übernommen werden. Es wird erwartet, dass dieser wichtige Punkt als eigenständiger Unterpunkt in die Kapitel Fahrgastinformation eingearbeitet wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Anzahl an DFI-Anzeigern an Bushaltestellen wird schon bis Ende 2020 erhöht werden.</p> <p>Die Möglichkeiten zur Umsetzung einer solchen Maßnahme werden bereits geprüft.</p>
	266	Seite 133 / Kapitel 7.3.12 und Seite 194 / Kapitel 8.9	<p>Aus Sicht von Gelegenheitsnutzern und Kurzzeitbesuchern wird immer wieder die Nachfrage nach 24h, 48h und auch 72h-Tickets geäußert.</p> <p>Bei der Neukonzeption des RMV-Tarifs sollte das Berücksichtigung finden (neuer RMV-NVP in 3 Jahren).</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Keine Änderung im NVP erforderlich. Der elektronische Vertrieb eröffnet zukünftig weitere Ticketvarianten.</p>

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			Darüber hinaus bietet die DARMSTADT-CARD bereits entsprechende Angebote (24h zu 6€ / 48h zu 9€ im Tarifgebiet 4000), die jedoch in der Vermarktung ein Schattendasein führen (nur im Ticketshop der Stadt Darmstadt erhältlich). Dieses Angebot sollte eigentlich an den Automaten, in der Mobilitätszentrale und den Hotels verfügbar sein.		
	267	Seite 136-137 / Kapitel 7.3.14 / Tab. 27	<p>In der Tabelle 27 werden sehr übersichtlich die von HEAG-mobilo zusammengestellten Störungen und betrieblichen Probleme im Stadtgebiet aufgelistet. Dazu hat der FBR folgende Verbesserungsvorschläge, die im NVP als Maßnahme oder mindestens Prüfauftrag im Kapitel 8 aufgenommen werden sollen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Blockumfahrung Hauptbahnhof: Hier sollte ein Planungs- und Prüfauftrag zur Durchbindung von 2 Linien erteilt werden (z.B. Linien 3 und 5).</li> <li>• Hbf Hauptportal (Platz 3): Hier ist in Zusammenhang mit dem neuen nördlichen Querbahnsteig über alle DB-Gleise (s.o.) eine Doppelhaltestelle für die Straßenbahnhaltestellung PLATZ 3 bzw. PLATZ 4 einzurichten. Das Problem am Hbf Platz 3 ist zu entschärfen, indem ein zweiter Halteplatz für die Straßenbahn geschaffen wird. Das ist relativ einfach, wenn man den Halteplatz 4 mit in einen Doppel-Halteplatz einbezieht. Hierzu müsste lediglich mittels Weiche eine Gleisführung entlang der Bahnsteigkante nach vorne bis zur Spitze des Haltepunkts 4 abgezweigt werden, der nach dem Haltepunkt 4 wieder per Stumpfweiche in das Hauptgleis zurückgeführt wird. Die Haltepunkte 3 und 4 müssten zu einem zusammengefasst werden, der flexibel von Bahnen und Bussen genutzt wird. Die Bahnsteigkantenabsenkung zur Fahrbahn müsste mittig auf ein Minimum verringert werden. Siehe ANHANG 6, rote Markierung.</li> <li>• Verspätungen am Luisenplatz und Willy-Brandt-Platz, Fahrzeugfolge (Bus/Tram) zu hoch, es werden mehrere Umläufe benötigt um über die Zeughausstraße zu kommen. Genau deshalb empfiehlt der FBR eine Verlagerung einiger Buslinien in die Grafenstraße (siehe oben - Restriktionen am Luisenplatz). Zudem besteht das Problem auch deshalb, weil die Lage der Weiche direkt hinter der Kreuzung ungünstig ist. Eine nachfolgende Straßenbahn kann die Weiche erst befahren oder legen, wenn das vorausfahrende Fahrzeug den Sperrkreis verlassen hat, womit keine 2 Fahrzeuge die Kreuzung in einer Ampelphase überqueren können. Die Weichenungen müssten entweder soweit vor die Kreuzung vorgezogen werden, damit eine Vorsortierung bereits dort im Wartebereich vor der Ampel möglich wäre oder die Weiche müsste direkt an der Gabelungstelle an der Platzeinfahrt positioniert sein.</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Nicht erforderlich. Der im NVP vorgelegte Liniennetzplan resultiert bereits aus verkehrlichen und betrieblichen Optimierungen.</p> <p>Im Gültigkeitszeitraum dieses NVP sind keine infrastrukturellen Maßnahmen am Hauptbahnhof vorgesehen. An der organisatorischen Lösung des geschilderten Problems wird bereits gearbeitet.</p> <p>Eine Entlastung wird mit der Inbetriebnahme der Lichtwiesenbahn und dem zeitgleichen Entfall zahlreicher Fahrten auf den Buslinien K und KU erfolgen. Des Weiteren wird an einer Optimierung des Fahrtenangebots aus dem Ostkreis gearbeitet.</p>
	268	Seite 148-150 / Kapitel 8.3.2	<p>Die Idee des Linientausches von 4 und 7 auf dem Ast nach Arheilgen/Kranichstein geht auf alte Beschlüsse des FBR zurück und wird daher begrüßt. Dieser Tausch kann aber unabhängig vom Umbau des Willy-Brandt-Platzes bei entsprechenden Fahrplanänderungen sofort durchgeführt werden.</p> <p>Das dargestellte Angebotskonzept Straßenbahn ist aus Sicht des FBR positiv zu bewerten, was Bedienungsangebot und –zeitraum betrifft, andererseits aber auch teilweise enttäuschend, was die Umsetzung von Erkenntnissen aus Fachdiskussionen und Gutachten der letzten Jahre hinsichtlich des Linien-</p>	Kenntnisnahme	Die Einbeziehung des Fahrgastbeirates erfolgt. Die Darstellung im NVP braucht nicht geändert zu werden.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<p>konzepts anbelangt.</p> <p>Es seien hier nur einige Punkte angerissen, bei denen in Zusammenarbeit mit der HEAG-mobilo neue Überlegungen angestellt werden sollten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Führung der Linie 4 über die Bismarckstraße bedeutet, dass Griesheim und Arheilgen am Luisenplatz nur im T15 bedient werden. Dies ist eine eklatante Verschlechterung des Angebots. Die Linie 4 könnte besser über den LPL und die Rheinstraße zum Hbf geführt werden, um sie dort u.U. mit der Linie 3 zu verknüpfen.</li> <li>• Eine Führung der Linie 2 über die Bismarckstraße könnte eine deutliche Entlastung des LSA-Knotens Rheinstr/Berliner Allee, den Wegfall der Mieleblock-Leer-Umfahrung und eine bessere Erschließung der innerstädtischen TU-Standorte bewirken. Auch ist eine Ringfahrt LPL/Bismarckstr/Hbf/Rheinstr/LPL oder alternativ eine Durchbindung nach Griesheim denkbar.</li> <li>• Eine Ringlinie Hbf/Rheinstr/LPL/Bismarckstr könnte die Haupt-Verkehrsbeziehung LPL und Hbf ergänzen und damit entlasten.</li> <li>• Bedauerlich wäre in jedem Fall der Wegfall einer Schnelllinie zwischen Alsbach und Darmstadt. Hier ist zu überlegen, ob nicht zumindest in der HVZ zusätzliche Schnellfahrten zwischen Alsbach und Zielen in Darmstadt (Hbf, LPL, Merck) eingefügt werden können.</li> <li>• Die Linie 9 könnte nach 22 Uhr im Spätverkehr eine Schleife über den Hauptbahnhof fahren, um damit eine verbesserte Anbindung von und nach Griesheim zu bieten. Auch eine ganztägige Führung der Linie 9 über die Bismarckstr bei gleichzeitiger Führung der Linie 4 über die Rheinstr kann diskutiert werden. Beide Linien würden in diesem Fall den Luisenplatz bedienen.</li> </ul> <p>Der FBR sieht hinsichtlich eines künftigen Linienkonzepts für die Straßenbahn den Bedarf für einen umfassenden Beteiligungsprozess, damit spätestens im nächsten NVP (2025-2030) ein ganzheitlich optimiertes Linienkonzept einfließen kann, das dann auch die in den kommenden Jahren anstehenden Netzveränderungen/-ergänzungen (z.B. Lichtwiesenbahn, Verlängerung Linie 3 zur Marienhöhe, Umbau WBP usw.) berücksichtigt und integriert.</p> <p>Hierbei ist es erforderlich, dass Zahlen zu Fahrgastströmen offengelegt werden.</p>		
	269	Seite 151 / Kapitel 8.3.4 / DA-M-6	<p>Die Verlängerung der Linie K in die Heimstättensiedlung wird ausdrücklich begrüßt.</p> <p>Die Führung über die Alexanderstrasse wird kritisch gesehen, da damit ein Anreiz für die Studenten entsteht, die Linie weiterhin für Fahrten zur Lichtwiese zu nutzen. Zudem besteht für die Anwohner des Woogsviertels damit keine direkte Verbindung mehr zur Innenstadt, insbesondere zur Schulstrasse.</p> <p>Eine sinnvolle Ergänzung der Linienführung wäre indes eine Führung über die Landwehrstrasse zur Erschließung der Gewerbegebiete bei Schenk und der dortigen Gerichts- und TU-Standorte. Der Linien-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Teilweise Berücksichtigung</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die zukünftige Führung der Linie K wird offengehalten, DA-M-6 entsprechend geändert.</p> <p>Aus betrieblicher, verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht bzw. in Bezug auf die Um-</p>

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			weg wäre vom Klinikum rechts in die Wilhelm-Leuschner-Str., dann links in die Landwehrstr. (hier müsste eine versenkbare Busschleuse installiert werden), durch die Landwehrstr., dann links in die Kirschenallee zur Bismarckstr. und entsprechend zurück.		feldverträglichkeit ist der Vorschlag nicht sinnvoll. Die Befahrung der geschilderten Route mit Gelenkbussen erwiese sich auf großen Abschnitten als problematisch.
	270	Seite 152 / Kapitel 8.3.4 / DA-M-7	Bei der Durchbindung der Linien F und U ist eine zum System nicht konsistente Linienbezeichnung F/U entstanden. Sinnvoll wären die Bezeichnungen F, FU und ggf. sogar FM für die in Messel endenden Fahrten – ohne Schrägstrich!	Kenntnisnahme	Muss nicht im NVP geregelt werden. Formal gibt es noch die Linien F und U. Die Bezeichnung ist analog zu der seit langem bestehenden Bezeichnung der Linienverknüpfung K/L im Spät- und Wochenendverkehr.
	271	Seite 155 / Kapitel 8.3.4 / DA-P-5	Der Prüfauftrag zugunsten alternativer Antriebstechniken im Busverkehr ist zu erweitern. Die Firma Winzenhöler (Subunternehmer der DADINA) hat gute Erfahrungen mit der Wasserstofftechnologie/Brennstoffzellenbetrieb bei INFRASERV gemacht. DADINA sollte daher auch von dem weit größeren Verkehrsunternehmen HEAG-mobilo verlangen, dass diese umweltfreundliche Antriebsart zumindest in den nächsten 5 Jahren neben der beabsichtigten Umstellung auf Elektrobusse als ernsthafte Alternative nicht ausgeschlossen wird.	Berücksichtigung	Wird im NVP ergänzt.
	272	Seite 157 / Kapitel 8.4.1	Eine Straßenbahn-Reaktivierung zwischen Ostbahnhof und Schloß als Substitut für eine Stadt/Landbahn-Direktverbindung wird nur dann als sinnvoll erachtet, wenn gleichzeitig auch die Eisenbahnverbindungen Richtung Ostkreis reaktiviert werden und somit leistungsfähige Verbindungen zu den Arbeitsplatzstandorten in und um Darmstadt und nach Frankfurt auf den dann vorhandenen Bahntrassen geschaffen werden. Einem Umstieg vom Auto in die Strassenbahn für den „letzten Kilometer“ am sog. Mobilitätspunkt wird voraussehbar die Akzeptanz fehlen.	Kenntnisnahme	Es ist noch keine Entscheidung über die Ostkreisgutachten gefallen.
	273	Seite 161 / Kapitel 8.4.2 / LK-P-6 / Abb. 47	In der Alternativenbetrachtung für eine Straßenbahn nach Weiterstadt hält der FBR nur die Alternative durch die Stadtmitte (Kernstadt, Darmstädter Str.) für sinnvoll und empfiehlt, diese ausschließlich weiter zu verfolgen. Die Südumfahrung (B42) liegt unattraktiv ausserhalb des Bedarfsschwerpunkts und erschließt das Stadtgebiet nur unzureichend.	Kenntnisnahme	Wird im Rahmen des Gutachtens untersucht.
	274	Seite 161 / Kapitel 8.4.2 / LK-P-6 / Abb. 45	Ein BRT-System muss – falls damit die bestehenden Linien WE1 und WE2 substituiert werden sollen – auch bis in die Stadtmitte Darmstadts geführt werden.	Kenntnisnahme	Wird bei einer Weiterverfolgung der Maßnahme geprüft.
	275	Seite 162-163 / Kapitel 8.4.2 / LK-M-1	Bezüglich Vertaktung und Linien werden folgende Verbesserungen vorgeschlagen: <ul style="list-style-type: none"> <li>WE 1: T30 bis/ab Gräfenhausen &amp; T 60 bis/von Erzhausen</li> <li>WE 2: T30 bis/ab Braunshardt &amp; T 60 bis/von Worfelden</li> <li>WE1 &amp; WE2: T15 ab Kernstadt/Dornhecke nach DA (vgl. FBR-Antrag 12.H)</li> <li>WE1 &amp; WE2 nur T30 über Rödling, alle anderen Fahrten direkt Darmst. Str → B42</li> <li>WE 3: Trennung der Linienbezeichnung WE3 (Standard) und Loop-Sonderverkehr, da unterschiedliche Quell- und Zielpunkte / Streckenführung beider Linien</li> </ul>	Kenntnisnahme	Anregungen zu detailliert für die Bearbeitung im NVP. Es handelt sich um ein Rahmenkonzept, bei dessen Umsetzung die Anregungen des Fahrgastbeirates einfließen werden.



Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<ul style="list-style-type: none"> <li>WE1 &amp; WE2 sollten in der Zielanzeige das eigentliche Fahrtziel „Darmstadt TU-Lichtwiese“ führen, u.U. mit einer Unterzeile „über Luisenplatz“.</li> </ul> <p>Bezüglich einer vereinheitlichten Linienführung im Stadtgebiet Weiterstadt ist zu beachten, daß aufgrund der engen Straßen und Anlieger-Parkens sowie Einbahnstraßen ein Bus-Gegenverkehr nicht überall uneingeschränkt möglich ist, was im heutigen Fahrplan berücksichtigt ist. Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Riedbahn - Wiesenstrasse: Einbahnstrasse</li> <li>WE3 und WE4: beide Richtungen via Berliner und Groß Gerauer Str. ist wegen enger Straßen und Anlieger-Parkens nicht sinnvoll. Eine Richtung müßte über Haydnstrasse führen.</li> <li>Haltestellenverlegung östlich der Kreuzung Hallenbad ist wünschenswert, um Schlenker und Zeitverluste bei WE4 und WE1/2 (außerhalb Schulzeiten) zu ersparen.</li> </ul>		
	276	Seite 190 / Kapitel 8.7	<p>In der Liste der DFI-Standorte sollte Weiterstadt / Wilhelm-Leuschner-Platz / Fahrtrichtung Darmstadt aufgenommen werden. Hier sollte auch ein Fahrkartenautomat aufgestellt werden.</p> <p>Für eine verbesserte Fahrgastinformation sollte allgemein gelten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gute Kennzeichnung und Erkennbarkeit – auch aus der Distanz – von einzelnen Haltepositionen durch erhöhte Anbringung und auch Beleuchtung sowie ausreichende Größe der Hinweisbeschriftung.</li> <li>an Haltestellen mit nur einer DFI-Anlage für mehrere Haltepositionen sind diese numerisch zu kennzeichnen und im Display und an der Halteposition selbst zweifelsfrei darzustellen.</li> <li>für eine gute Lesbarkeit der Fahrplanaushänge bei Dunkelheit müssen diese beleuchtet sein.</li> <li>In Aushangfahrplänen von RMV/DB sollte bei Zügen ein Hinweis auf Kombiflächen (Rollstuhl, Kinderwagen, Fahrräder) in der Zugreihung vorhanden sein.</li> </ul>	Kenntnisnahme	Weitere Standorte über die im NVP genannten hinaus sind bei kurzfristiger Umsetzung möglich.
	277	Seite 190-192 / Kapitel 8.8 / MoM-M-1	<p>Das zielgruppenspezifische Mobilitätsmanagement sollte um die Gruppe der Senioren erweitert werden. Dies unterstützt den strategischen Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hin zu einer effizienteren, umweltfreundlichen Mobilität. Dazu gehört die Betreuung und Heranführung von Senioren (Seniorenberatung), aber auch ein attraktiver Tarif, der diesen Personenkreis die Teilnahme am ÖPNV ermöglicht und zum Umdenken animiert. Dies ist keine allgemeine Tarifforderung an den RMV, sondern eine zusätzliche 3. Variante neben den Zielgruppen Arbeitnehmer (Jobticket) und Schüler (Schülerticket Hessen). In anderen Ländern ist man mit dem Thema 65+ als Anreiz für den ÖPNV wesentlich großzügiger, z.B. fahren in Ungarn und Luxemburg Personen &gt;65J. grundsätzlich kostenlos und benötigen nur einen Personalausweis, im Übrigen auch EU-Bürger. Deshalb sollte für Senioren 65+ mindestens ein individuelles Angebot auf Basis des ½-Preis Tarifs möglich sein.</p> <p>(Das 65+ Tix des RMV ist aufgrund seiner Zeitkartenaffinität zwischen zwei vorher fest definierten Orten kein geeignetes Instrument, da Senioren keine Pendler sind, sondern sporadische Individualreisende mit wechselnden Zielen. Auch ein Landesticket mit 1€ pro Tag (365€/anno) ist ungeeignet, da der</p>	Berücksichtigung	Dieser Vorschlag kann in Form eines Prüfungsauftrages in den NVP einfließen.



Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• M26 Eine bessere entfernungsstaugliche Kennzeichnung der Halteplätze ist erforderlich.</li> <li>• M30 in der Spalte „Aufgreifen im 3.NVP“: JA</li> <li>• M39 in der Spalte „Aufgreifen im 3.NVP“: JA</li> <li>• P14 in der Spalte „Aufgreifen im 3.NVP“: JA</li> <li>• P17 in der Spalte „Aufgreifen im 3.NVP“: JA</li> <li>• P18 in der Spalte „Aufgreifen im 3.NVP“: JA</li> <li>• P19 in der Spalte „Aufgreifen im 3.NVP“: JA</li> <li>• P20 in der Spalte „Aufgreifen im 3.NVP“: JA</li> <li>• P22 in der Spalte „Aufgreifen im 3.NVP“: JA</li> <li>• P30 in der Spalte „Aufgreifen im 3.NVP“: JA</li> </ul>		<p>falltor pünktlicher gestaltet werden soll, um die Anschlüsse an die Linie 9 zu gewährleisten. M30 ist kein Selbstzweck.</p> <p>Zu P22 siehe oben!</p>
	281	Anhang, S. XXXIV	Es muss unter K44 heißen: Griesheim, nicht Griebheim	Berücksichtigung	Wird im NVP korrigiert.
	282	Anhang, S. XXXVIII ff	In diesem Anhang wird nur die Prioritätenliste für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Landkreis dargestellt. Diese Liste vom 26.9.2016 ist vor der Bekanntgabe des 3.NVP 2019-2024 zu aktualisieren. Dabei sind selbstverständlich die Haltestellen im Stadtgebiet Darmstadt nach ihrer Dringlichkeit einzupflegen.	Berücksichtigung	Die Planungen zum Ausbau der Barrierefreiheit in Darmstadt werden ausführlicher dargestellt
DGB - Kreisverband	283	Anhang Umsetzungsblanz des NVP 2011-2016	<p>M30 Einrichtung Busbeschleunigung auf der B449 Mühlthal – Darmstadt Böllenfalltor – lt. Planer „nicht notwendig, kein Bedarf“.</p> <p><b>M 30 Einrichtung Busbeschleunigung auf der B 449 Mühlthal – Darmstadt Böllenfalltor wird weiterverfolgt und umgesetzt.</b></p> <p><i>Das Buslinienbündel aus Ober-Ramstadt, Modautal und Mühlthal hat in den Dadina-Pünktlichkeitsberichten ständig schlechte Werte. Unplausibel ist, dass die Unpünktlichkeit nur stadtauswärts auftreten soll. Nach Beobachtungen von Fahrgästen werden regelmäßig Anschlüsse an der Umstiegshaltestelle Böllenfalltor verpasst, auch weil die Straßenbahn nur noch im 15-Min-Takt fahren soll. Eine Beschleunigung mit Busspur ist daher weiter notwendig.</i></p>	Teilweise Berücksichtigung	Es wird bei der Maßnahme DA-M-1 angenommen, dass der Busverkehr zum Böllenfalltor pünktlicher gestaltet werden soll, um die Anschlüsse an die Linie 9 zu gewährleisten. M30 ist kein Selbstzweck.
	284	Anhang Umsetzungsblanz des NVP 2011-2016	<p>M39 Sofortmaßnahmen für die Bahn-Bus-Strab-Umsteigewege in DA-Kranichstein</p> <p><b>M39 Sofortmaßnahmen für die Bahn-Bus-Strab-Umsteigewege in A-Kranichstein werden geplant und umgesetzt.</b></p> <p><i>Umgesetzte Maßnahmen sind uns nicht bekannt. Sowohl Sofortmaßnahmen als auch eine Verlegung des DB-Haltepunkts sind weiter zu verfolgen. Da die Stadt die Abfahrtsstelle ihres Verkehrsmittels mit Inbetriebnahme der Tram vom DB-Haltepunkt wegverlegt hat,</i></p>	Berücksichtigung	Die Aufwertung der Wegeführung zwischen der Straßenbahndaltestelle und der Bahnstation wird geprüft.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<i>ist sie auch für die Wieder-Zusammenführung (finanziell) verantwortlich. Die 2018 bestehenden Fußwege sind zu lang, der Fußweg nur wassergebunden und die Straßenbahnen warten Fahrgäste nicht ab.</i>		
	285		<b>P 14 Beim DB-Haltepunkt (oben vor dem Bahnhofsgebäude – nicht an der B 449!) ist eine Bushaltestelle mit Wendemöglichkeit sicherzustellen. Fahrradboxen mit und ohne Lademöglichkeit für Elektroräder sind aufzustellen.</b>  <i>Künftig sollen am DB-Haltepunkt Buslinien beginnen und enden. Für einen attraktiven Umstieg ist eine Sichtverbindung und kurze Wege zwischen Zug und Bus erforderlich.</i>	Berücksichtigung	Der Bahnhof Mühlthal soll aufgewertet werden.
	286		P17 Aufwertung Verknüpfungspunkt Böllenfalltor  <b>P17 Die Umsteigehaltestelle Böllenfalltor (hilfsweise ein anderer Umsteigepunkt Bus/Tram für die Fahrgäste aus Modautal, Mühlthal, Ober-Ramstadt) ist für Busse und Straßenbahnen barrierefrei umzubauen.</b>  <i>Der Dadina-Fahrgastbeirat hat eine durchführbare Planung für barrierefreien Umstieg zwischen Bus und Straßenbahn vorgelegt, die von der Stadt gegenüber der Heag Mobilo endlich durch- und umgesetzt werden muss, ersatzweise ist das Grundeigentum von der Stadt zu übernehmen.</i>	Kenntnisnahme	Sobald die räumlichen Voraussetzungen für die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit an der Haltestelle „Böllenfalltor“ mittelfristig geschaffen sind, wird diese umgesetzt.
	287	NVP_Anhang_Dadina_Entw.pdf	1.3.5 Tariftreue  <b>Die Einhaltung der Tarifverträge ist vom ÖPNV-Aufgabenträger regelmäßig zu kontrollieren.</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>In den Ausschreibungsbedingungen sind Vertragsstrafen bei Nichteinhaltung der Tarifverträge festzulegen.</b></li> <li>• <b>Bei nachweislicher Verletzung sind den betroffenen Arbeitnehmern die vorenthaltenen Lohnzahlungen in doppelter Höhe nachzuzahlen, rückwirkend bis zu 24 Monate nach der Prüfung.</b></li> <li>• <b>Ist der Busunternehmer bereit, Arbeitnehmer des vorherigen Konzessionsinhabers zu übernehmen und deren Betriebszugehörigkeit für die Entlohnung anzurechnen, ist das als Bonus im Vergabeverfahren zu berücksichtigen.</b></li> <li>• <b>Bildet ein Busunternehmer die Arbeitnehmer aus, ist das als Bonus im Vergabeverfahren zu berücksichtigen.</b></li> </ul> <i>Auch wenn das Fahrpersonal nicht direkt bei Kreis, Stadt und RMV angestellt ist, wird es doch im öffentlichen Auftrag tätig. Nur mit attraktiven Beschäftigungsbedingungen wird auch eine attraktive Dienstleistung sichergestellt.</i>	Kenntnisnahme	Muss nicht im Detail im NVP geregelt werden. Vertragsstrafen sind in den Ausschreibungsunterlagen enthalten. Nachzahlung von Löhnen kann nicht durch DADINA veranlasst werden. Aufnahme eines Ausbildungsbonus in den Ausschreibungsunterlagen wird positiv gesehen. Bonus für Übernahme von Personal wird geprüft.
	288	NVP_Anhang_Dadina_Entw.pdf	2.1.2.3 Pünktlichkeitsüberwachung Straßenbahn, 2.2.2 Sonstige Maluszahlungen Straßenbahn  <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Bei der Straßenbahn sind mindestens die gleichen Anforderungen anzusetzen wie im Busverkehr.</b></li> <li>• <b>Auch das Fahrpersonal wird in die Befragung einbezogen, da es berechtigt ist, Fahrscheine zu</b></li> </ul>	Teilweise Berücksichtigung	Die Qualitätsanforderungen Straßenbahn werden ergänzt, es sind aber keine Befragungen des Fahrpersonals vorgesehen, da in den Straßenbahnen kein Fahrscheinverkauf stattfindet.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<p><b>kontrollieren.</b></p> <p><i>Straßenbahnfahr­gäste haben den gleichen Qualitätsanspruch wie Busfahr­gäste.</i></p>		
	289	<p>2 Rahmenbedingungen zur Fortschreibung,</p> <p>2.3.4.2</p> <p>2.3.4.3</p> <p>2.3.4.4</p> <p>9.2</p>	<p><b>Der ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehrsmarkt wird derart gesteigert, dass Verkehrsleistung und Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs max. auf dem Niveau von 2018 gedeckelt bzw. möglichst reduziert wird.</b></p> <p><i>Eine Steigerung der ÖPNV-Nachfrage um „rund 3-4 % pro Jahr“ bei gleichzeitigem Bevölkerungswachstum zwischen „rund 7 %“ (Stadt DA) und „ca. 3 %“ bedeutet: Der ÖPNV soll zwar mehr Fahr­gäste aufnehmen, jedoch dem MIV keine nennenswerten Verkehrsanteile abnehmen. Der MIV würde bei dieser Prognose sogar absolut weiter zunehmen. Ohne eine starke Verlagerung von 2018 vorhandenem motorisiertem Individualverkehr auf Schiene und Bus können die Klimaziele nicht eingehalten werden. Daher beziehen sich unsere Vorschläge darauf, den Modal Split zugunsten des ÖPNV zu verändern. Die im Entwurf enthaltenen Vorschläge sind daher vielfach nicht ausreichend. Unsere nachstehenden Vorschläge messen sich an den bundesweit erreichbaren Klimazielen sowie dem Versprechen des Bundesverkehrsministers, bis 2030 die Zahl der Bahnfahr­gäste zu verdoppeln. Dieses Ziel muss auch im DADINA-Gebiet erreicht werden für Eisenbahn, Bus und Straßenbahn und entsprechende Maßnahmen müssen 2019-2024 eingeleitet und umgesetzt werden.</i></p>	Kenntnisnahme	Im Anforderungsprofil sind Leitbilder zur Entwicklung des ÖPNVs formuliert.
	290	<p>2.3.1 Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (2013)</p>	<p>Tabelle 1: Modernisierungsstatus der Bahnhaltepunkte</p> <p><i>Darmstadt Nord: Der beginnende barrierefreie Umbau der Bahnsteige wird von uns begrüßt.</i></p> <p><b>Wir fordern die Stadt Darmstadt auf, unverzüglich mit DB St&amp;S eine baureife Planung für Treppen und Lifte mit kürzestmöglichen Umsteigewegen zwischen DB-Bahnsteigen einerseits und den Bus- und Straßenbahnhaltestellen andererseits zu entwickeln und bis 2025 umzusetzen.</b></p> <p><b>Hergershausen: Während der Laufzeit des NVP wird der Umbau in eine moderne Verkehrsstation geplant und umgesetzt.</b></p> <p><i>Der Zustand des Haltepunkts wurde schon 1993/94 in Vorträgen des RMV beklagt.</i></p> <p><b>Wiebelsbach: Während der Laufzeit des NVP wird der Umbau des Bahnhofsvorplatzes mit der Bushaltestelle geplant und umgesetzt. Fahrradboxen mit und ohne Lademöglichkeit für Elektroräder sind aufzustellen. Der Bahnhofsvorplatz mit Bushaltestelle befindet sich in unverändert schlechtem Zustand.</b></p> <p>Tabelle 2: Relevante Inhalte der Maßnahmenkonzepte des Regionalplans Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan</p> <p><b>Die Bahnanlagen (Stand: 31.01.19) der Gersprenztalbahn zwischen Reinheim und Groß- Bieberau bis zum Sportzentrum bzw. der Gersprenzbrücke der Bahn sind vollständig zu erhalten. Die Trasse wird gesichert und nicht entwidmet. Aus dem Konzept „123 km Zukunft für Gersprenztalbahn und Odenwaldbahn“ (der Dadina seit September 2018 vorliegend) wird zumindest der Baustein „Flügelzüge</b></p>	Kenntnisnahme	<p>Eine gesamthafte, verkehrsplanerisch sinnvolle Lösung für den barrierefreien Umbau des Knotenpunkts Darmstadt Nord wird in Zusammenarbeit mit der DB erstellt. Eine Umsetzung bis 2025 wird angestrebt.</p> <p>Die DADINA wird sich bei der Gemeinde Münster und dem RMV dafür einsetzen, dass auch der Haltepunkt Hergershausen modernisiert wird.</p> <p>Der Umbau des Bahnhofsvorplatzes in Groß-Umstadt Wiebelsbach ist im NVP enthalten.</p>

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<p><b>Groß-Bieberau – Reinheim – Frankfurt“ bis 2025 umgesetzt. Gespräche mit dem Odenwaldkreis über eine Weiterführung in diesen sind zu führen.</b></p> <p><i>Bisher gibt es keine „amtlichen“ Untersuchungen zur Reaktivierung der Bahnstrecke Groß- Bieberau – Reinheim. Im September 2018 hat das Regionale Schienenbündnis das Konzept „123 km Zukunft für Gersprenztalbahn und Odenwaldbahn vorgelegt“. Wir fordern dessen Umsetzung und damit die Reaktivierung für den Personenverkehr. Erste Ideen mit Direktzügen Groß-Bieberau – Frankfurt haben u. a. Pro Bahn und BUND 1991 im „Regionalen Schienenkonzept Rhein-Main“ vorgelegt; sie sind also nicht neu. Der Dadina-Fahrgastbeirat hat 2016, 2017, 2018 Beschlüsse zu Erhalt und Reaktivierung gefasst. Nur haben die ÖPNVAufgabenträger selbst diese Ideen nicht aufgegriffen, der Stilllegung zugesehen und erst im Herbst 2018 die Trassensicherung in den NVP-Entwurf geschrieben.</i></p>		Die Sicherung der Trasse der Gersprenztalbahn bis Groß-Bieberau ist im NVP enthalten. Eine Untersuchung mit dem RMV über Reaktivierungsmöglichkeiten läuft.
	291		<p><b>Sickenhofen: Der bereits 1948 vorgeschlagene neue Haltepunkt ist endlich anzupacken und die infrastrukturellen Voraussetzungen (Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit) sind zu schaffen.</b></p>	Kenntnisnahme	Ist im NVP bereits enthalten.
	292	2.3.6.1 Straßenbahnführung bis Groß-Zimmern	<p><b>Planungen für eine meterspurige Straßenbahn zwischen DA-Innenstadt und Ostbahnhof bzw. darüber hinaus zu einem Pendlerparkhaus/“Mobilitäts-Punkt“ oder Richtung Groß-Zimmern werden nicht weiterverfolgt.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Das ist keine „kleine Station, die leicht zu integrieren ist“</i></li> <li>• <i>Keine Verbesserung, sondern Zwangsumstieg für alle Ostkreis-Busfahrgäste aus Ober-Roden, Eppertshausen, Dieburg, Groß-Umstadt, Groß-Zimmern, Roßdorf, Reinheim, Fischbachtal, Modautal, Groß-Bieberau und ... Ober-Ramstadt</i></li> <li>• <i>Ähnlich negativ wirken Sammelbusse.</i></li> <li>• <i>Richtig: Reaktivierung der Strecke Groß-Zimmern – Darmstadt Ost in Eisenbahnspurweite, Direktzüge nach Darmstadt Nord und Frankfurt</i></li> </ul> <p><b>Auf der unverändert als Eisenbahnfläche gewidmeten Trasse wird die Eisenbahnstrecke Darmstadt Ost – Roßdorf - Groß-Zimmern in Normalspur 1.435 mm wiederaufgebaut, reaktiviert und nach Odenwaldbahn-Vorbild mit Direktzügen nach Frankfurt und/oder Pfungstadt betrieben. Alle Stationen werden mindestens von zwei Fahrten pro Stunde und Richtung bedient, ggf. in Verbindung mit Stadt-Land-Bahnen. Planungen zu Stärkungen/Schwächungen der Odenwaldzüge in Darmstadt Ost von/nach Groß-Zimmern werden ebenso wenig weiterverfolgt wie meterspurige Planungen auf der Trasse.</b></p> <p><i>Der „Ohnefall“ mit Kappung aller Ostkreisbuslinien am Darmstädter Ostbahnhof ist schon aufgrund des dort nicht vorhandenen Platzes für den Umstieg Kreisbus/Stadtsammelbus unrealistisch und die im NVP-Entwurfstext genannten Fahrgastgewinne von 25 bis 55 % damit unseriös. Alle Mitfälle sehen die Kappung der Ostkreis-Buslinien an einer Straßenbahnhaltestelle bei Groß-Zimmern oder Roßdorf vor. Ober-Roden, Eppertshausen, Münster, Dieburg, Groß-Umstadt, Reinheim, Groß-Bieberau, Fischbachtal, Modautal, Ober-Ramstadt verlieren damit die Direktverbindung nach Darmstadt. Daher kommen im Vergleich zum Fahrplanstand 2012 nur wenige Fahrgäste hinzu, entsprechend gering ist der tatsächlich höhere Nutzen. Würde tatsächlich das Standardisierte Bewertungsverfahren geändert, profitierten</i></p>	Kenntnisnahme	Es ist noch keine Entscheidung über die Ostkreisgutachten gefallen.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<i>hiervon alle ÖPNV-Projekte in Deutschland. In der Reihenfolge läge die Meterspurstraßenbahn nach Groß-Zimmern weit hinter anderen Projekten. Eine Meterspurstraßenbahn wäre im Ostkreis mit seinen ans normalspurige Eisenbahnnetz angeschlossenen Kommunen ein Fremdkörper. Die Straßenbahn könnte nie nach Frankfurt fahren. Die Straßenbahn wäre schon am ersten Betriebstag an der Kapazitätsgrenze, da sie weniger Sitzplätze bietet als 2012 die Busse.</i>		
	293		<i>Die erforderlichen Fahrgaststeigerungen lassen sich so nicht erreichen. Daher befürworten wir ausschließlich die Reaktivierung nach Groß-Zimmern in Eisenbahnspurweite 1.435 mm. (Grafik S.6)</i>	Kenntnisnahme	Es ist noch keine Entscheidung über die Ostkreisgutachten gefallen.
	294	2.3.6.2 Untersuchung einer Kombi-Lösung nur Neugestaltung des ÖPNV im Korridor Darmstadt – Roßdorf – Groß-Zimmern (2016)	<p><b>Die Planung eines normalspurigen Stadt-Land-Bahn-Systems für den Raum Darmstadt- Dieburg ist zu beginnen unter Beteiligung externen Sachverständs aus Städten, in denen Zweisystem-Bahnen bereits erfolgreich verkehren (z. B. Kassel, Karlsruhe, Heilbronn, Chemnitz, Vösendorf, Baden bei Wien, Bad Wildbad, Saarbrücken). Darmstadt wird Modellstadt und Vorreiter als erste Stadt, die das mit einem Dreischienengleis (Normalspur/Meterspur) rund um Friedensplatz und Schloss gemäß den Vorschlägen von VKT umsetzt. In einer ersten Ausbaustufe soll das Stadt-Land-Bahn-System eine zweigleisige normalspurige „Stammstrecke“ westlich des Schlosses bis zum Ostbahnhof mit Systemverknüpfung zur Eisenbahn erhalten, auf der diese Linien fahren (welche zusätzlich zum RE-/RB-Zugsystem verkehren):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Darmstadt Friedensplatz – Jugendstilbad – Ostbahnhof – DA Lichtwiese – Mühlthal Waldstraße – Mühlthal – Ober-Ramstadt – Reinheim – Groß-Bieberau (Täglicher Studentakt, HVZ morgens 2 Fahrten pro Stunde in der Lastrichtung)</li> <li>• Darmstadt Friedensplatz – Jugendstilbad – Ostbahnhof – Edelsteinviertel – Bess. Forsthaus – Roßdorf Nordost – Roßdorf Bf – Roßdorf Südost – Gundershausen – Groß-Zimmern Ponthierry-Platz – Groß-Zimmern Bahnhof (Täglich mindestens Studentakt, auf Teilstrecken 2 Fahrten pro Stunde, lastrichtungsbezogen morgens verstärkt)</li> </ul> <p><i>Die in Kurzfassung im NVP-Entwurf aufgeführten Punkte sind entweder wissenschaftlich nicht haltbar bzw. durch Umsetzung in anderen Städten widerlegt:</i></p> <p><i>Die bauliche Umsetzung einer Stadt-Land-Bahn-Haltestelle ist städtebaulich verträglich am Friedensplatz durch Nutzung des von der Stadt vorgesehenen kniehohen Podests möglich, ebenso eine zweigleisige normalspurige Straßenbahnstrecke zwischen Ostbahnhof und Friedensplatz.</i></p> <p><i>Das Konzept „123 km Zukunft für Gersprenztalbahn und Odenwaldbahn“ (2018) weist die Durchführbarkeit von Stadt-Land-Bahn-Fahrten auf der Odenwaldbahn zusätzlich zum RE-Angebot Darmstadt Hbf-Erbach nach.</i></p> <p><i>Eigene Vorschläge zur Verdichtung des normalspurigen Schienenverkehrs Groß-Zimmern – Darmstadt haben die von der Dadina beauftragten Gutachter nicht vorgelegt.</i></p>	Kenntnisnahme	Es wurde von der DADINA-Verbandsversammlung einstimmig beschlossen, das Stadt-Land-Bahn-Konzept nicht weiter zu verfolgen.
	295		<p><i>66 Mio. Investitionskosten kritisiert der Gutachter als zu hoch für den Eisenbahnteil der Kombi-Lösung, doch wird sie auch für die laufende Untersuchung zur Streckenreaktivierung erforderlich.</i></p> <p><i>Ein Stadt-Land-Bahn-System für den Ostkreis Darmstadt-Dieburg ist wie in Karlsruhe, Kassel, Chem-</i></p>	Kenntnisnahme	Es wurde von der DADINA-Verbandsversammlung einstimmig beschlossen, das Stadt-Land-Bahn-Konzept nicht

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<i>nitz, Saarbrücken der preiswerteste Weg zur Erweiterung des Schienenverkehrs mit umsteigefreien Direktfahrten in die Darmstädter Innenstadt.</i>		weiter zu verfolgen.
	296	2.3.6.3 „Sammelbussystems“	<p><b>Das Sammelbussystem wird nicht weiterverfolgt. Die Busbeschleunigung nahe des Darmstädter Ostbahnhofs wird umgesetzt, sofern die Flächen nicht für die Systemverknüpfung Eisenbahn / normalspurige Straßenbahn benötigt werden.</b></p> <p>(Grafik S. 8)</p> <p><i>Das System sieht ähnlich wie die meterspurige Straßenbahn die Kappung der meisten Ostkreisbuslinien an einer Sammelbushaltestelle bei Groß-Zimmern oder Roßdorf vor, auch wenn Mo-Fr vor 9 Uhr einzelne Direktbusfahrten bleiben sollen. Ober-Roden, Eppertshausen, Münster, Groß-Bieberau, Fischbachtal, Modautal, Ober-Ramstadt verlören damit ab 9 Uhr die Direktverbindung nach Darmstadt. Daher ist das Sammelbussystem ungeeignet.</i></p> <p><b>Maßnahme 5 (Linienwegänderung und Wegfall Halt WBP für Linie L) wurde vom Dadina-Fahrgastbeirat empfohlen und wird auch von uns befürwortet.</b></p>	Kenntnisnahme	Es ist noch keine Entscheidung über die Ostkreisgutachten gefallen.
	297	2.3.7 Restriktionen Luisenplatz	<p><i>Maßnahme 1.2 (Bündelung von Fahrgastströmen auf die neue Straßenbahnlinie 2) erscheint unrealistisch, da lt. NVP-Entwurf die Linie 2 in der HVZ eine Taktverdoppelung auf 7,5-Min.- Takt vorsieht und weiterhin Busse aus Weiterstadt am Luisenplatz ankommen sollen; nur fahren diese nicht mehr zur Lichtwiese.</i></p> <p><b>Maßnahme 5 (Linienwegänderung und Wegfall Halt WBP für Linie L) wurde vom Dadina-Fahrgastbeirat empfohlen und wird auch von uns befürwortet.</b></p>	Kenntnisnahme	In der Maßnahme IB-P-1 wird das Thema behandelt.
	298	2.4.1 Personengruppen im ÖPNV	<p>Berufstätige Bevölkerung (25 – 60-jährig)</p> <p><b>Die Gruppe geht bis 67 entsprechend der Gesetzeslage. Sie hat weitere Bedarfe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>o Ganztägige Taktverkehre (mindestens alle 30 Minuten) Mo-Sa, Grund: Flexibilisierung der Arbeitszeiten</b></li> <li><b>o Sitzplatzverfügbarkeit in den Fahrzeugen, Grund: Im Auto immer Sitzplätze vorhanden.</b></li> <li><b>o Radmitnahme auch in Hauptverkehrszeiten</b></li> </ul>	Kenntnisnahme	Die weiteren Bedarfe treffen prinzipiell auf alle Fahrgäste zu. Wie im Text dargelegt, sollen nicht sämtliche Eigenschaften betrachtet werden, sondern die spezifischen Anforderungen herausgestellt werden.
	299	6 Anforderungsprofil 6.1 Leitbild zur Weiterentwicklung des ÖPNV ÖPNV-	<p><b>Wir fordern als Grundtakt für alle im Fahrplan 2018 bedienten Straßenbahn-Haltestellen(ohne Mittelschneise, inkl. Böllenfalltor) sowie den Haltestellen der Buslinien F, H, K auf dem Gebiet der Stadt Darmstadt und Griesheims Mo-Sa zwischen 06:00 und 20:00 als Mindesttakt den 10-Minuten-Takt, welcher durch bedarfsorientierte Verstärkungsfahrten verdichtet werden muss, z. B. in der HVZ.</b></p> <p><i>Der schon seit mind. Mitte der 1970er Jahre eingeführte 15-Min-Takt auf den innerstädtischen Hauptlinien ist im Wesentlichen unverändert, es wurden lediglich schon damals vorhandene HVZ-Fahrten in den Tagesverkehr übernommen und teilweise als Schnelllinien geführt. Je-</i></p>	Kenntnisnahme	In diesem NVP wird von einem Taktschema 7,5/15/30/60 ausgegangen. In der Zukunft muss ggf. über weitere Verdichtungen nachgedacht werden.



Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Organisation	<p><i>doch ist die Bevölkerung in Stadt und Region gewachsen.</i></p> <p><b>Alle heutigen und zu reaktivierenden Eisenbahnstrecken (Groß-Zimmern – Darmstadt, Groß-Bieberau – Reinheim) im Kreis sollen Mo-Sa mit mindestens 2 Fahrten pro Stunde und Richtung bedient werden. In den direkt an Darmstadt grenzenden Kommunen (Stationen: Messel, Erzhausen, Weiterstadt, Pfungstadt, Bickenbach, Mühlthal, Ober-Ramstadt, Roßdorf, Groß-Zimmern) sowie Reinheim, Groß-Bieberau, Wiebelsbach, Groß-Umstadt, Babenhausen, Hergershausen, Altheim, Dieburg sind gantzägig zwei Schienenhalte pro Stunde und Richtung vorzusehen.</b></p> <p><i>Für Gersprenzthalbahn und Odenwaldbahn ist dies in „123 km Zukunft“ nachweisbar möglich, wobei z. B. in Mühlthal und Lichtwiese RE-Züge nicht halten und die Stadt-Land-Bahn die Vorort-Bedienung sicherstellt und die RE-Züge kapazitiv entlastet. Zusätzlich zum Eisenbahn-Angebot ist auf den Hauptrelationen ein mindestens halbstündliches Angebot im Busverkehr vorzuhalten, das in der HVZ weiter verdichtet wird. Auf den übrigen Relationen soll an Schul- und Ferientagen in der Tagesverkehrszeit ein mindestens stündliches Angebot vorhanden sein.</i></p>		
	300	8.9 Marketing, Vertrieb und Tarif Weiterentwicklung des Tarifs	<p><b>Der Jahreskartenpreis für Erwachsene während der Gültigkeit dieses Nahverkehrsplans (2019-2025) darf nicht überschreiten: 400 Euro für ein A-Tarifgebiet des RMV 400 Euro (z. B. Darmstadt mit Messel, Erzhausen, Weiterstadt, Griesheim, Pfungstadt, Mühlthal, Ober-Ramstadt, Roßdorf). 800 Euro für das Dadina-Gebiet (Stadt und gesamter Landkreis) 1200 Euro für den gesamten RMV.</b></p> <p><i>Damit läge der Preis einer Gesamtnetz-Jahreskarte noch immer über dem VRN-Preisniveau 2019.</i></p> <p>Weitere Hinweise</p> <p><b>Die Schnelllinie ist zumindest zwischen Alsbach und Rhein-/Neckarstraße als solche zu führen; zwischen Luisenplatz und Arheilgen kann an allen Haltestellen gehalten werden.</b></p> <p><i>Während beim Sammelbus-Konzept um wenige Minuten gerungen wird, um die Förderfähigkeit zu erreichen, werden leichtfertig nachfragestarke Straßenbahnlinien verlangsamt. Indem die Schnelllinie während ihrer Betriebszeit die einzige Linie zwischen Alsbach und Arheilgen wird und keine überall haltende Linie die Gesamtstrecke befährt, kann ein Auflaufen vermieden werden. Die Linienäste Eberstadt – Innenstadt und Innenstadt – Arheilgen werden zusätzlich zur Schnelllinie von getrennten Linien bedient, um die gewünschte Bedienungshäufigkeit sicherzustellen.</i></p> <p><b>In Weiterstadt Ost soll ein zusätzlicher Eisenbahn-Haltepunkt die Erschließungswirkung der Regionalbahnlinie 75 verbessern und von allen Zügen bedient werden.</b></p> <p><i>Der Weiterstädter Osten in Eisenbahnnähe kann auch mit einer Straßenbahn nicht räumlich erschlossen werden. Die Fahrzeitverlängerung von 2 Minuten beeinträchtigt die Wendezeit und Anschlüsse in Darmstadt Hbf nicht: Aus Wiesbaden würde die Ankunft 2 Minuten später erfolgen (Minuten 22/52, Weiterfahrt Minuten 32/00), nach Wiesbaden würde die Abfahrt 2 Minuten früher abfahren (Minuten 08/38 statt 10/40, Ankunft Minuten 00/27).</i></p>	Kenntnisnahme	Die Tarifgestaltung obliegt dem RMV. Es ist zurzeit nicht vorgesehen, RMV-Tarife durch die DADINA zu subventionieren (Ausnahme: Sozialticket in der Stadt Darmstadt).
				Kenntnisnahme	Ist verkehrlich wie auch von der möglichen Erschließungswirkung nicht sinnvoll.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<p><b>Die Kapazitäten des Eisenbahn-Infrastruktur müssen ausreichen bemessen sein, um auch verstärkt Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern zu können.</b></p> <p><i>Z. B. müssen auf der Odenwaldbahn genügend Bahnhöfe und zweigleisige Abschnitte zur Verfügung stehen, um Teile des Verkehrs der OHI Groß-Bieberau, DAW Ober- Ramstadt und den Wirtschaftsstandorten des Odenwaldkreises wieder auf die Schiene zu holen. Entsprechend gilt dies auch für die anderen Bahnstrecken.</i></p> <p><b>Eine Straßenbahnanbindung von Weiterstadt soll die wesentlichen Industrie- und Handelsstandorte anbinden.</b></p>	Kenntnisnahme	Ist v. a. Sache des Netzbetreibers und des RMV. Für die Odenwaldbahn und die Dreieichbahn laufen zurzeit Gutachten zu einem Infrastrukturausbau. Die Prüfung der Straßenbahnverbindung nach Weiterstadt ist im NVP enthalten.
Fraktionsloser Stadtverordneter Reinheim	301	Anbindung Reinheim an Darmstadt	Durch die Linienführung der Linie RHX von Groß-Bieberau über Reinheim, Spachbrücken, Georgenhausen, Zeilhard, ohne Roßdorf, nach Darmstadt sind grundlegende Forderungen erfüllt. Insbesondere die, der direkten Verbindung nach Darmstadt ohne den Umweg über Roßdorf. Auch Reinheim Südwest dürfte somit halbwegs vernünftig angebunden sein.	Kenntnisnahme	
	302	Anbindung Reinheim an Darmstadt	Die Aufrechterhaltung der Linie RH in ihrer bisherigen Form stellt auch die Anbindung von Ueberau nach Darmstadt, wenn auch über Roßdorf sicher. Die Stadtteile Spachbrücken, Georgenhausen und Zeilhard (wobei Zeilhard beim RH nicht aufgeführt ist, es stellt sich die Frage ob dies nur ein redaktioneller Fehler ist) erhalten hierdurch doppelte Fahrtmöglichkeiten nach Darmstadt.	Kenntnisnahme	In Tabelle 21 ist Zeilhard bei der Linie K 55 (= RH) enthalten.
	303	Verknüpfung am Bahnhof Reinheim	Es sollte bei der Gestaltung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten des RH aus Ueberau, des RHX am Bahnhof Reinheim und des Schienenverkehrs unbedingt darauf geachtet werden, dass die Verknüpfungen so möglich sind, dass die Busreisenden aus Ueberau, den Vorteil des RHX und des Schienenverkehrs nutzen können. Gleiches gilt für die Verknüpfung von Reinheim-Südwest durch den RHX mit dem Schienenverkehr. Insbesondere ist darauf zu achten, dass die Ueberauer Schüler der Albert-Einstein-Schule Groß-Bieberau (AES) problemlos zur AES gelangen können.	Kenntnisnahme	Ist zu detailliert für den NVP.
	304	Anbindung AES	In diesem Zusammenhang gilt es generell zu erwähnen, dass die Haltpunkte und Fahrtzeiten der Busse von Reinheim zur AES entsprechend den Erfordernissen des Schulbetriebes ausgestattet sein sollten.	Kenntnisnahme	Ist zu detailliert für den NVP.
	305	Anbindung Entwicklungsflächen	Grundsätzlich sollten auch Überlegungen bezüglich einer künftigen Anbindung des neuen Baugebietes Nordwest III und von Nordwest II an den Öffentlichen Personennahverkehr angedacht werden. Eventuell wäre eine Verschwenkung der Linien RH und RHX von Reinheim kommend vor Spachbrücken nach Westen mit einem künftigen Haltepunkt an der Querspange zwischen den beiden Kreiseln möglich (entsprechende Wende im Kreisel und dann entweder nach Reinheim oder Spachbrücken weiter).	Kenntnisnahme	Dies wird von der DADINA bearbeitet. Keine Änderung des NVP erforderlich.
	306	Bestandserhebung	Ungünstig ist meiner Meinung nach, dass die mittlerweile am Bahnhof Reinheim installierten Fahrradboxen in den Aufstellungen nicht zu finden sind.	Kenntnisnahme	Aufstellung nach Bestandserhebung erfolgt.
	307	Siedlungsentwicklung	Woher die Diskrepanz zwischen Karten- und Listendarstellungen in Bezug auf die geplanten Baugebiete in Reinheim kommt kann ich mir nicht erklären (in dem einen Fall sind diese symbolisch dargestellt, im anderen nicht aufgeführt). Ob die Prognose für die Bevölkerungsentwicklung Reinheims bis zum Jahr	Kenntnisnahme	Die Liste zur Siedlungsentwicklung wird angepasst. Die Bevölkerungsprognose beruht auf statistischen Daten.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			2030 dadurch ungenau wird, kann ich nicht beurteilen.		
	308	Vertrieb	Es wird aufgeführt, dass ein „personenbedienter Verkauf“ von Fahrscheinen in Gemeinden über 10.000 Einwohner eingerichtet sein soll. Mit ist leider nicht bekannt, wo dieser von statten geht. Falls dieser tatsächlich vorhanden ist, so sollte dieser besser publik gemacht werden.	Kenntnisnahme	In Reinheim gibt es eine Vorverkaufsstelle im Reisebüro in der Darmstädter Straße 66.
	309	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Positiv bewerte ich, dass mehrere Haltestellen im Stadtgebiet Reinheim für den barrierefreien Ausbau priorisiert sind.	Kenntnisnahme	-
	310	Reaktivierung Gersprenzalbahn	Weiterhin begrüße ich, zur Aufrechterhaltung einer möglichen künftigen Schienenverkehrsoption, die Sicherung der Bahnlinie der Gersprenzalbahn.	Kenntnisnahme	-
Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main	311	Aussetzung Linie 1	Hinweis auf Aussetzen der Linie 1 bis Mitte April, offenbar aufgrund von Lieferschwierigkeiten von Radreifen. Wir halten es einerseits dringend für erforderlich, die Linie 1 zeitnah wieder anzubieten und keinesfalls dauerhaft entfallen zu lassen, sowie andererseits für die geplanten Angebotserweiterungen ausreichend Reservekapazitäten aufzubauen, um derartige Situationen künftig besser auffangen zu können.	Kenntnisnahme	Änderung des NVP nicht erforderlich.
	312	BTZW	Im Kapitel 4.4. wird auf das Berufsbildungs- und Technologiezentrum Weiterstadt (BTWZ) nicht eingegangen	Berücksichtigung	Die Bildungseinrichtung wird mit einer Schülerzahl von 1.100 Teilnehmenden aufgenommen
	313	Anbindung BTZW	Die Anbindung des BTZs ist nicht zufriedenstellend. Insbesondere eine bessere Anbindung an den Darmstädter Hauptbahnhof wäre wünschenswert. Die Busse fahren derzeit im Halbstundentakt. Das ist gerade morgens ein Problem für unsere auszubildenden, wenn diese den Bus um wenige Minuten verpasst haben. Unsere Unterrichtszeiten in der überbetrieblichen Ausbildung beginnen Mo-Fr jeweils um 7.15 Uhr. Mo-Do endet die ÜLU um 16:30 Uhr, freitags um 13:30 Uhr. Eine engere und bessere Taktung zu diesen Zeiten würden wir sehr begrüßen.	Kenntnisnahme	Änderung des NVP nicht erforderlich. Vormittags wird zukünftig auch ein Gelenkbus eingesetzt.
	314	Schnellbus Weiterstadt	Wünschenswert wäre außerdem ein Schnellbus, welcher vom Darmstädter Hauptbahnhof direkt in das Gewerbegebiet Weiterstadt-Riedbahn durchfährt, ohne vorher sämtliche kleineren Darmstädter Haltestellen anzufahren und hier viel Zeit zu verlieren.	Kenntnisnahme	Die Linie hat auch eine Erschließungsfunktion, eine zusätzliche Schnellbuslinie ist wirtschaftlich zurzeit nicht darstellbar.
Hessen Mobil	315	Aussagen zur vollständigen Barrierefreiheit	Es fehlt im vorliegenden NVP-Entwurf eine konkrete Auseinandersetzung mit dem Zielzeitpunkt 01.01.2022. So ist nicht erkennbar, wie viele und welche Haltestellen bis zu bzw. nach diesem Zeitpunkt vollständig barrierefrei ausgebaut werden, um diesem Ziel gerecht zu werden. Wir regen eine entsprechende Überarbeitung an.	Teilweise Berücksichtigung	Wird konkretisiert, eine genaue Benennung aller auszubauenden Haltestellen ist aber im jetzigen Bearbeitungsstadium des NVP nicht mehr leistbar.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	316		<p>Für den Bereich des klassifizierten Straßennetzes (Bundes- Landes- und Kreisstraßen) gilt Folgendes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei Beschleunigungsmaßnahmen mittels zusätzlicher, markierter Busspuren ist in erster Linie von einer entsprechenden Verbreiterung der Fahrbahn auszugehen. Ist dies aufgrund der baulichen Randbedingungen nicht möglich, ist nachzuweisen, dass die Mindestqualität im MIV (QSV D nach HBS) sichergestellt ist.</li> <li>• Bei der Planung neuer Straßenbahnstrecken bzw. der Verlängerung bereits vorhandener ist analog zu verfahren (siehe u. a. Prüfauftrag „Verbesserte Anbindung Weiterstadt ...“ (Kap. 8.4.2) bzw. „Verlängerung der Straßenbahn bis Ostbahnhof/Mobilitätsstation B 26“ (Kap. 8.3.1)).</li> </ul> <p>Der Nachweis der Mindestqualität im MIV ist ebenso bei der Einrichtung neuer Haltestellen zu erbringen.</p>	Kenntnisnahme	
	317	S. 30	<p>"Migranten im Sinne von Personen, die in Deutschland leben, aber keine deutsche Staatsangehörigkeit besitzen oder nicht-deutscher Herkunft sind"</p> <p>Was sagt o. g. aus? Haben diese Personengruppen andere Verhaltensmuster bzw. Auffälligkeiten bzgl. der Nutzung des ÖPNV im Vergleich zu anderen Personengruppen, welche die deutsche Staatsangehörigkeit aufweisen bzw. "deutscher Herkunft" sind? Wenn ja, sollten diese nachvollziehbar dargestellt werden.</p>	Berücksichtigung	Änderung in: Personen, die nicht-deutscher Herkunft sind (Sprachbarrieren, kulturelle Unterschiede)
	318	S. 33ff. Tabelle 4	<p>Es wird hier nicht genauer ausgeführt, was die Formulierungen "niveaugleich" und "nahezu spaltfrei" bedeuten.</p> <p>Wir regen eine entsprechende Konkretisierung an:          "Die Anforderungen bedeuten konkret für die Planung von Haltestellen, die Ein- und Ausstiegssituation so zu verbessern, dass die Reststufe zwischen Wartebereich und Trittkante Fahrzeugboden (fast) niveaugleich, mindestens aber unter 5 cm bleibt. Dies erlaubt Rollstuhlfahrern den Einstieg ohne fremde Hilfe vorzunehmen, im Sinne einer selbstbestimmten Lebensführung. Der Abstand zum Fahrzeug (Spaltbreite) soll ebenfalls maximal 5 cm betragen." Es findet sich nur auf S. 94 in der Fußnote 25 ein Hinweis auf den "maximalen Höhenunterschied von 5 cm".</p>	Berücksichtigung	
	319	S. 39	<p>Nach § 14 ÖPNVG (7) gilt: "Bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne sind die nach § 8 Abs. 3 Satz 6 und § 14 Abs. 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes Beteiligten hinzuzuziehen [...]."</p> <p>Wir regen an nachvollziehbar darzustellen, dass die genannten Beteiligten hinzugezogen bzw. angehört wurden.</p>	Berücksichtigung	Eine Auflistung der Beteiligten wird dem Anhang hinzugefügt
	320	S.44	<p>Entsprechend der Darstellung der Arbeitsplatzschwerpunkte im Landkreis Darmstadt-Dieburg sollten auch die Arbeitsplatzschwerpunkte in der Stadt Darmstadt dargestellt werden, zumal auf diese dann auf S. 79 (oben, Punkt 1) eingegangen wird.</p>	Teilweise Berücksichtigung	Die Arbeitsplatzschwerpunkte werden in der Stadt Darmstadt über die Arbeitsplätze in den einzelnen Stadtteilen definiert.
	321	S.45	<p>Entsprechend der Darstellung der weiterführenden Schulen im Landkreis Darmstadt-Dieburg sollten auch die weiterführenden Schulen in der Stadt Darmstadt dargestellt werden.</p>	Berücksichtigung	

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	322	S. 73	Die Barrierefreiheit [...], d. h. ohne Lücken, <i>vollständig</i> barrierefrei bezüglich [...] Wir regen an, "vollständig" zu ergänzen, so dass diese Formulierung konform mit dem § 8 (3) PBefG ist ("[...] mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.").	Berücksichtigung	
	323	S.74	[...] mit dem <i>langfristig</i> zu erreichenden Ziel eines " <i>vollständig</i> barrierefreien ÖPNV" [...] Wir regen an, "langfristig" zu streichen und "vollständig" zu ergänzen, so dass diese Formulierung konform mit dem § 8 (3) PBefG ist.	Berücksichtigung	
	324	S. 74 Punkt 2 S. 132	Auf S. 132 steht, dass ab 2019 in der Stadt Darmstadt ausschließlich elektrisch betriebene Busse beschafft werden sollen, bis 2025 sollen alle Buslinien komplett emissionsfrei betrieben werden (jährliche Einsparung von 6.600 t CO <sub>2</sub> ). Die Zielformulierung "beim CO <sub>2</sub> -Ausstoß eine Konstanz der Emissionswerte, mittelfristig eine Verringerung der CO <sub>2</sub> -Emissionswerte" klingt hingegen wenig ambitioniert. Bei der näheren Zielbestimmung sollte auch auf die Verringerung der NO <sub>x</sub> -Belastungen und die Senkung der Lärmbelastungen eingegangen werden.	Berücksichtigung	
	325	S. 82 Fußnote	Wir regen an, auf die Angabe pauschaler Kenn- oder Schwellenwerte zu verzichten, da diese in Abhängigkeit von den Randbedingungen variieren und für die Einrichtung einer Straßenbahn oder Regionalbahn nicht zwingend der wirtschaftliche Kennwert, sondern auch die Gesamtwirtschaftlichkeit des Vorhabens maßgebend sein kann. Der hohe Schwellenwert von 2.500 Personen/Spitzen-h und Richtung für die Einrichtung einer Straßenbahn würde dazu führen, dass bei einer rechnerischen Auslastung von 65% mindestens 15 Fahrten/Spitzen-h und Richtung stattfinden müssten (z. B. 260 Steh- und Sitzplätze/Fahrt * 0,65 * 15 Fahrten/h = 2.535 Steh- und Sitzplätze/h). Die Einrichtung einer Straßenbahn ist aber häufig bereits ab geringeren Fahrtenhäufigkeiten gesamtwirtschaftlich sinnvoll. Gleiches gilt für Regionalbahnen.	Berücksichtigung	
	326	S. 94 Fußnote 25	Bitte allgemeiner fassen: "... Wenn aufgrund der baulichen Gegebenheit ein Überstreifen des Haltestellenbords durch die Fahrzeuge nötig ist, <i>ist nach vorliegender Begründung und nach Einzelfallprüfung auch eine geringere Bordsteinhöhe zulässig.</i> "	Berücksichtigung	
	327	S. 123 Punkt 2 und 3	Derzeit werden die Förderregeln anlässlich des neuen Mobilitätsfördergesetzes überarbeitet. Bzgl. der B+R-Anlagen gibt es noch keine abschließenden Festlegungen. Wir empfehlen daher, die beiden Hinweise auf die Fördervoraussetzungen zu entfernen, um Widersprüchen zu ggf. zukünftig anderslautenden Förderregeln vorzubeugen. Nach den bisher geltenden Förderregeln müssen übrigens nur B+R-Anlagen an Bahnhöfen und Stationen überdacht sein.	Berücksichtigung	
	328	S. 130	Kapitel Barrierefreiheit: In Hinblick auf die entsprechende Formulierung im PBefG sollte angegeben werden, wie viele der genannten barrierefreien Haltestellen im Stadtgebiet bzw. im Landkreis Darmstadt - Dieburg "vollständig barrierefrei" ausgebaut sind.	Teilweise Berücksichtigung	Es wird eine Liste der Haltestellen mit Hochbordsteinen dem NVP beigefügt.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	329	S. 138 ff	Als weiterer Handlungsschwerpunkt sollte die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit ergänzt werden.	Berücksichtigung	
	330	S. 141	Was ist mit der Regionalbahn RB 75 (Aschaffenburg- - Darmstadt - Mainz - Wiesbaden)? Ist diese Verbindung hier nicht auch mit ihren Eckdaten aufzuführen?	Berücksichtigung	
	331	S. 152ff	Bei der Maßnahme DA-M-7 findet sich, im Gegensatz zu den sonstigen Maßnahmen, keine wirtschaftliche Bewertung. Bei den Prüfaufträgen gibt es vereinzelt weder eine verkehrliche noch generell eine wirtschaftliche Bewertung. Ist dies so beabsichtigt? Möglicherweise, weil die Bewertungen im Rahmen der Prüfaufträge zu erarbeiten sind? Falls zutreffend regen wir an, dies ergänzend kurz zu erläutern (z. B. unter "Kapitel 8", S. 140f.).	Berücksichtigung Kenntnisnahme	Prüfaufträge werden vor dem Hintergrund des jetzt noch nicht ableitbaren Ergebnisses generell nicht finanziell bewertet
	332	S. 174f., S.180f.	Die angegebenen Kosten für Anlehnbügel und Fahrradboxen weichen bei der Unter- bzw. Obergrenze voreinander ab. Seit dem 01.01.2019 gilt für die Förderung durch Landesmittel in Hessen das Mobilitätsfördergesetz (MobiföG), welches die bisherige Förderung aus GVFG/EntflechtG-Mitteln ersetzt. Die (komplementäre) Förderung nach Finanzausgleichsgesetz (FAG) bleibt bestehen, ebenso kann weiterhin eine Förderung gemäß Nahmobilitäts-Richtlinie beantragt werden.	Berücksichtigung	
	333	S. 178, 182, 184	Fahrradverleihstationen, Carsharingstationen sowie Mobilitätsstationen können nach dem MobiföG gefördert werden (neuer Fördertatbestand).	Berücksichtigung	
	334	S. 185f.	Der Zielzeitpunkt 01.01.2022 im PBefG § 8(3) sollte unter "Hintergrund" ergänzt werden. Unter "Hintergrund" ist beschrieben, dass der NVP aufzuzeigen hat ("zentrale Planungsfunktion"), "in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann." Dies bringt zutreffend zum Ausdruck, dass sowohl in Bezug auf die zeitliche Umsetzung ("in welchen Zeiträumen") - insbesondere hinsichtlich vor/nach dem 01.01.2022 - Aussagen zu machen sind, als auch konkret die Haltestellen ("wo") zu benennen sind, die vor bzw. nach (Ausnahmen) dem 01.01.2022 umgebaut werden; Dieser Aufgabe wird der vorliegende NVP-Entwurf nach unserer Einschätzung nicht hinreichend gerecht. Wir regen an, hier entsprechend konkretere Aussagen zu machen. Vgl. hierzu die Anmerkungen zu den "Mindestinhalten" zu Beginn und das beigelegte Informationsblatt. Auch in diesem Maßnahmen-Steckbrief sollte das Wort "vollständig" (barrierefrei) ergänzt werden.	Teilweise Berücksichtigung	
	335	S. 198	Das "Investitionsprogramm" (vgl. § 14 (4) Nr. 8 ÖPNVG Hessen) kann, bei entsprechender Ausarbeitung, dem Aufgabenträger, den politischen Gremien und dem Zuwendungsgeber eine Übersicht über den (auch längerfristigen) Finanzbedarf ermöglichen. Wir regen daher an, im Investitionsprogramm - soweit möglich - anstatt der Kosten je Einheit die geschätzten Gesamt-Investitionskosten einer Maßnahme darzustellen, idealerweise mit Angabe des zeitlichen Anfalls (Jahresscheiben für den Gültigkeitszeitraum des NVP). Z. B. sollte dies in Bezug auf den vollständig barrierefreien Ausbau der Haltestellen auf der Grundlage einer zeitlich differenzierten, hinreichend konkreten Konzeption und Priorisierung mög-	Teilweise Berücksichtigung	Ein jährlicher Pauschalbetrag wird im NVP aufgenommen.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			lich sein.		
IHK Darmstadt	336		<p>Die Metropolregion Frankfurt Rhein Main wächst und mit ihr die Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Landkreis Darmstadt-Dieburg. Die Wirtschaft wächst ebenso wie die Bevölkerungszahlen. Es entstehen neue Wohngebiete und neue Arbeitsstätten. Die Verflechtung innerhalb der Metropolregion nimmt zu, da die Großstädte dieses Wachstum allein nicht stemmen können. Umso wichtiger ist ein funktionierender Öffentlicher Nahverkehr, der die Mobilität der Menschen gewährleistet und sinnvolle Alternativen zum Motorisierten Individualverkehr bietet.</p> <p>Der vorliegende Plan wird diesen Herausforderungen, in Anbetracht der zu Verfügung stehenden Mittel, gerecht. Nichtsdestotrotz wäre es wünschenswert, wenn die ländlichen Räume von einer durchgängigeren und ausgedehnteren Verbindungsqualität profitieren würden. Eine solche Attraktivitätssteigerung ist jedoch mit einer enorm hohen Anfangsinvestition verbunden, die zusätzlich durch den akuten Fachkräftemangel an qualifizierten Busfahrern nur schwer zu ermöglichen wäre.</p>	Kenntnisnahme	Allgemeine Betrachtung
	337		In Anbetracht des bevorstehenden Urteils zu möglichen Dieselfahrverboten in der Stadt Darmstadt müssen wir fragen, ob die DADINA mögliche Verkehrsmittelwechsel von betroffenen Dieseln zum ÖPNV kurzfristig aber auch dauerhaft auffangen kann.	Kenntnisnahme	Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV sind im NVP enthalten.
	338	BMM S. 128	<p>S: 128, „Betriebliches Mobilitätsmanagement“, zweiter Absatz</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die „IHK Darmstadt Rhein-Main-Neckar“ wird ohne Bindestriche geschrieben. Zudem ist unser Auftrag zwar die Förderung der Wirtschaft, mit dem Wort „Wirtschaftsförderung“ ist in der Regel die entsprechende Institution gleichen Namens gemeint. Besser wäre „Wirtschaftsvertretung“.</li> <li>Das Programm „südhessen effizient mobil“ läuft in ganz Südhessen, die DADINA ist jedoch nicht für die das gesamte Gebiet zuständige LNVO. Hier müsste eine entsprechende Einschränkung oder die ergänzende Erwähnung der weiteren LNVOs aufgenommen werden.</li> <li>Wir haben letztes Jahr eine erneute Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Die „fast tägliche“ Nutzung des ÖV ist bei uns von 12% (2010) auf 36% (2017) gestiegen. Statt 18% können wir also von stolzen 24% berichten.</li> <li>Das Programmgebiet wurde mittlerweile auch um den Kammerbezirk Offenbach erweitert. Bitte auch von „Kammerbezirk“ schreiben, da dies für Frankfurt und Offenbach mehr als die Stadtgebiete sind.</li> </ul>	Berücksichtigung	Wird im NVP korrigiert.
	339	BMM S. 190	<p>S. 190, „BMM“:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Der RMV plant eventuell die Abschaffung der Mindestgröße eines Unternehmens zur Kalkulation des Jobtickets. Eventuell wird dies vor der Veröffentlichung des Nahverkehrsplans beschlossen, dann könnte diese erfreuliche Nachricht mit aufgenommen werden.</li> </ul>	Berücksichtigung	

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Einen Schwerpunkt auf „(sehr) große Betriebe“ haben wir nicht gelegt. Die Mindestgröße von damals noch 100 Mitarbeitern wird auch von den Unternehmen erreicht, die nach EU-Definition noch als „mittlerer Betrieb“ (bis 249 Mitarbeiter) gelten. Dies müsste auch in der Tabelle auf S. 191 geändert werden.</li> </ul>		
Kreistagsfraktionen Freie Wähler/Piraten und Linke	340		Die Odenwaldbahn sollte stündlich nach Frankfurt fahren und wegen der großen Nachfrage als Doppelstockwagen verkehren.	Kenntnisnahme	Umsetzung des Gutachtens zur Zukunft der Odenwaldbahn ist im NVP enthalten.
	341		Die Straßenbahn Schnellbahnlinie 6 sollte bestehen bleiben. Sie ist eine attraktive Anbindung zwischen den Südkreiskommunen Seeheim-Jugenheim und Alsbach-Hähnlein bis hin nach Nieder-Beerbach in die Stadt Darmstadt, wobei sie den Individualverkehr in Sachen Zeit schlägt.	Kenntnisnahme	Durch das Auflaufen auf voranfahrende Fahrzeuge ist das Schnelllinienkonzept nur bedingt wirksam. Die Verkehrsleistungen in Richtung Alsbach sollen ausgeweitet werden.
	342		Die Zahl der Straßenbahnfahrten ab der Haltestelle Böllenfalltor sollte mit faktischem 7,5-Minuten-Takt zu Berufsverkehrszeiten erhalten bleiben. Die Menge der zu transportierenden Fahrgäste und die Ungewissheit, wann der Bus aus Richtung Ober-Ramstadt/Modautal/Mühlthal über den Stau auf der B 449 am Böllenfalltor tatsächlich ankommt, erfordert die sich daraus ergebende Zahl der Straßenbahnen und deren Fahrfrequenz.	Teilweise Berücksichtigung	Es wird bei der Maßnahme DA-M-1 angenommen, dass der Busverkehr zum Böllenfalltor pünktlicher gestaltet werden soll, um die Anschlüsse an die Linie 9 zu gewährleisten.
	343		Die Buslinie PE neu sollte in Mühlthal über die Nieder-Ramstädter Bergstraße, die Dornwegshöhstraße und anschließend über die Alte Darmstädter Straße verlaufen. Hier gibt es noch keine Anbindung an den Bahnhof Mühlthal. So, wie der Verlauf gegenwärtig beabsichtigt ist, entsteht auf der Strecke durch den Bus NE eine doppelte Befahrung, während von Trautheim-Süd aus keine direkte Anbindung an den Bahnhof besteht. Die Linie PE neu sollte unmittelbar auf die An- und Abfahrzeiten der Odenwaldbahn Bezug nehmen.	Kenntnisnahme	Genauere Linienführung der Linie PE neu kann noch besprochen werden, dies würde aber eine deutliche Fahrtwegsverlängerung bedeuten.
	344		Zwischen allen Bahnanlagen mit den Bahnsteigen und den anderen ÖPNV-Möglichkeiten Bussen und Straßenbahnen sollten kurze und barrierefreie Umstiege geschaffen werden. Dies gilt etwa für die Bahnhöfe Kranichstein und Mühlthal, wo oben direkt am Bahnhof eine Buswendeschleife unbedingt sinnvoll ist, aber auch etwa für die zentrale Umsteigestelle Böllenfalltor.	Kenntnisnahme	Barrierefreier Ausbau ist generell im NVP enthalten. Ausbau P+R Mühlthal ist im NVP enthalten.
	345		Der Bahnhof Mühlthal ist insbesondere deshalb von besonderer Bedeutung, da er zwar außerhalb, aber dennoch unmittelbar vor dem Zentrum Darmstadt liegt und zugleich ohne Querung von Wohngebieten kurz an Bundesstraßen angebunden ist. Darauf ist besondere Rücksicht zu nehmen, insbesondere was die Schaffung von Park+Ride-Plätzen anbelangt, um den MIV ohne besondere Zumutungen für die Nutzer aus der Stadt Darmstadt fernzuhalten bzw. das Einfahren mit dem ÖPNV attraktiv zu gestalten, Stichwort „Dieselfahrverbote“.	Kenntnisnahme	P+R Mühlthal ist im NVP enthalten.
	346		An allen Bahnhaltepunkten sollten andere ÖPNV-Möglichkeiten wie Busse oder Bahnen beginnen bzw. enden. Dies gilt etwa für den Haltepunkt Lichtwiese der Odenwaldbahn.	Kenntnisnahme	Allgemeine Aussage. Keine Änderung des NVP erforderlich.



Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	347		Bahnhaltepunkte und bedeutendere andere Haltestellen sollten in unmittelbarer Nähe mit verschließbaren Fahrradboxen versehen werden. Soweit möglich, sollten dort Elektrofahräder nachgeladen werden können.	Kenntnisnahme	B+R ist im NVP enthalten. DADINA plant zurzeit zusammen mit dem RMV ein B+R-Projekt mit Auflademöglichkeiten.
	348		Die Bahnhöfe Hergershausen und Wiebelsbach sollten vollumfänglich aufgewertet werden.	Kenntnisnahme	P+R Wiebelsbach ist im NVP enthalten. Hergershausen soll gemäß regionalem NVP ausgebaut werden.
	349		Der seit langem diskutierte Haltepunkt Sickenhofen sollte umgesetzt werden.	Kenntnisnahme	Ist im NVP enthalten.
	350		Eine kombinierte Bus-/Radfahrspur zwischen Trautheim und dem Böllenfalltor ist sinnvoll.	Kenntnisnahme	Zurzeit ist keine Busspur zwischen Trautheim und dem Böllenfalltor geplant.
	351		Eine Wiederinbetriebnahme der Bahnverbindung auf dem bestehenden Gleiskörper vom Ostbahnhof Darmstadt nach Roßdorf (Bessunger Forsthaus) mit Verlängerung zunächst an die Zahlwaldhalle mit großem Park+Ride-Parkplatz an der B 38 ist anzustreben. Der Erfolg der Odenwaldbahn und der parallel zur Strecke verlaufende Stau des MIV belegt die Notwendigkeit der Maßnahme. Die Strecke sollte später über Gundershausen nach Groß-Zimmern verlängert werden. Die Züge sollten nach dem Vorbild der Odenwaldbahn alternierend nach Darmstadt (HBF) bzw. nach Frankfurt (HBF) fahren.	Kenntnisnahme	Umsetzung Ostkreisgutachten ist im NVP enthalten.
	352		Die Gersprenzalbahn sollte zunächst bis in den Süden Groß-Bieberaus freigehalten werden. Eine Wiederaufnahme des Bahnverkehrs mit Flügelzügen ab Reinheim wird angestrebt. Im Süden Groß-Bieberaus könnte eine zumindest vorläufige Endhaltestelle in Nähe der B 38 mit Park+Ride-Parkplatz entstehen.	Kenntnisnahme	Im Rahmen des Gutachtens zur Zukunft der Odenwaldbahn soll die Strecke untersucht werden. Trassensicherung der Strecke ist im NVP enthalten.
	353		Die Attraktivität des ÖPNV ist maßgeblich auch von den Kosten für die Nutzer abhängig. Daher sollte es nach Möglichkeit keine weiteren Preiserhöhungen geben, am besten wären Reduzierungen. Für die Preise etwa von Jahreskarten sollten die Preisgestaltungen des VRN Vorbild sein.	Kenntnisnahme	Keine Änderung des NVP erforderlich.
	354		Die Pünktlichkeit des ÖPNV ist ein wesentliches Kriterium der Attraktivität. Darauf sollte besonderer Wert gelegt werden.	Kenntnisnahme	-
	355		Busse und Bahnen sollten nach Möglichkeit mit freiem WLAN ausgestattet sein.	Kenntnisnahme	Ist im NVP (Anhangband) enthalten.
	356		Der in unserer Region zu erwartende gesamte Verkehrszuwachs sollte nach Möglichkeit über den ÖPNV abgefangen werden, und sei es per saldo durch partielle Verlagerungen vom MIV zum ÖPNV. Damit kann der Bau zusätzlicher Verkehrswege für den MIV erspart werden, wofür auch zumeist kein Platz vorhanden ist. Erforderlich ist ein attraktiveres ÖPNV-Angebot. Die Nachfrage stiege, zusätzliche Angebote wären lohnend.	Kenntnisnahme	Allgemeine Aussage.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	357		Die Taktungen der überörtlichen Linien sollten werktäglich zu den üblichen Arbeitszeiten maximal 30 Minuten betragen, im Bereich der Straßenbahnen und der Busse, die gegenwärtig 15minütig fahren, sollte der 10-Minuten-Takt eingeführt werden.	Kenntnisnahme	Genereller 30- bzw. 10-Minutentakt ist zurzeit auch finanziell nicht umsetzbar.
	358		Das Konzept „123 Kilometer Zukunft“ verdient eine intensive Auseinandersetzung. Die dort vorgeschlagenen Maßnahmen dürften die Nachfrage nach Nutzung des ÖPNV erheblich steigern. Beispielsweise würden bei einer unmittelbaren Bahnerschließung der Darmstädter Innenstadt vom Osten aus viele MIV-Nutzer zum ÖPNV umsteigen.	Kenntnisnahme	Im Rahmen des Gutachtens zur Zukunft der Odenwaldbahn soll die Strecke untersucht werden. Trassensicherung der Strecke ist im NVP enthalten.
Landkreis Darmstadt-Dieburg Büro für Migration und Inklusion	359		Der NVP weist in vielen Aspekten eindeutig in die richtige Richtung. Seine barrierefreie Umsetzung wird die Lebensqualität vieler Menschen, ob mit einer Behinderung oder nicht, deutlich verbessern.	Kenntnisnahme	
	360		Aus Sicht der Menschen im Landkreis ist etwa der barrierefreie Ausbau der Bahnhaltepunkte im Kreis ein wichtiger Aspekt. Dieses Ziel wurde bereits 2011 formuliert (vgl. 2.3.1). Der Aufstellung im selben Kapitel ist jedoch zu entnehmen, dass erst ein kleinerer Teil der Bahnhaltepunkte komplett barrierefrei gestaltet wurde. Einige Haltepunkte werden aktuell umgestaltet, für Alsbach-Hähnlein und für Babenhäuser (Hergershausen) gibt es jedoch keine Angabe oder keine Pläne zur barrierefreien Ausgestaltung. Die fehlende oder nur zum Teil umgesetzte Barrierefreiheit von Haltepunkten bedeutet für die betroffenen Menschen ein tägliches Hindernis und eine schwere Einschränkung ihres Alltags. Hinzu kommen auch bei bereits ausgebauten Haltepunkten Probleme mit den Aufzügen, die an manchen Haltepunkten über Wochen oder Monate defekt sind. Gerade im ländlichen Raum, in dem es wenige Alternativen zur Nutzung der Bahn gibt, stellt dies ein gravierendes Problem dar.	Kenntnisnahme	Der barrierefreie Ausbau der Bahnhaltepunkte wird vom RMV und der DB AG in Abstimmung mit der DADINA und der Stadt Darmstadt weiter geführt.
	361		Wie oben erwähnt und in Kapitel 2.1 des vorliegenden Entwurfs ebenfalls festgehalten, sieht das PBefG bis zum Jahr 2022 einen barrierefreien ÖPNV vor. Somit ist es aus praktischen Erwägungen sowie aus rechtlicher Perspektive nur sinnvoll, die Bahnhaltepunkte so zügig wie möglich auf den neusten Stand zu bringen, die Barrierefreiheit beim Zugang zu den Gebäuden sowie zu den Gleisen zu ermöglichen sowie für eine kontinuierliche Wartung der Aufzüge zu sorgen. Auch eine flächendeckende Versorgung mit Fahrgastinformationen unter Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips ist für die angestrebte Barrierefreiheit unerlässlich.	Kenntnisnahme	Der barrierefreie Ausbau der Bahnhaltepunkte wird vom RMV und der DB AG in Abstimmung mit der DADINA und der Stadt Darmstadt weiter geführt. Ist Thema des Regionalen NVP.
	362		In Punkt 2.3.6 des NVP wird die bessere Anbindung des Ostkreises thematisiert. Dieser Schritt ist aus Sicht der Bewohnerinnen und Bewohner des Landkreises unbedingt zu begrüßen. Allerdings ist die Barrierefreiheit und der Zugang von Menschen mit Einschränkungen dabei mit zu bedenken. So ist in Kapitel 2.3.6.3 von der Einführung eines Sammelbussystems die Rede. Hierbei müssen die einschlägigen gesetzlichen Normen zur Barrierefreiheit (Vgl. BGG § 4) mit berücksichtigt werden.	Kenntnisnahme	Dies wird berücksichtigt. Keine Änderung des NVP erforderlich.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	363		Der zukünftige Einsatz von Elektrobussen (vgl. 2.3.6) ist unter dem Aspekt des Umweltschutzes ebenfalls zu begrüßen. Allerdings sollten diese Fahrzeuge mit einem akustischen Fahrzeugwarnsystem (AWAS) ausgestattet sein, da dies Menschen mit einer Seheinschränkung ermöglicht, sie im Straßenverkehr wahrzunehmen. Ohne eine solche Ausstattung steigt die Gefahr von Unfällen, da Elektrofahrzeuge für gewöhnlich so leise sind, dass sie von Menschen mit einer Seheinschränkung zu spät oder gar nicht als potentielle Gefahr wahrgenommen werden.	Berücksichtigung	
	364		In Punkt 2.3.7 wird die besondere Bedeutung des Luisenplatzes als Umstiegspunkt u.a. für regionale Buslinien im Landkreis dargestellt. Gleichzeitig wird von Restriktionen an diesem Punkt des Verkehrsnetzes gesprochen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Haltepunkte am Luisenplatz noch nicht barrierefrei gestaltet sind. Da es sich um einen zentralen Umstiegspunkt auch und gerade für Nutzerinnen und Nutzer aus dem Landkreis handelt, wird an dieser Stelle darum gebeten, hier nach Möglichkeiten zu suchen, die Barrierefreiheit herzustellen. Dasselbe gilt für die Haltestelle Böllenfalltor. Die DADINA hat in Zusammenarbeit mit den Interessenverbänden und den Behindertenvertreterinnen und Vertretern in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg in diesem Punkt sicherlich noch nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft. Gern steht der kommunale Behindertenbeauftragte zum Gespräch und für Beratungen zur Verfügung.	Kenntnisnahme	Die Haltestellenpositionen am Luisenplatz werden sich nicht barrierefrei ausbauen lassen. Die nahe gelegene Haltestelle „Schloß“ ist bereits vollständig barrierefrei umgestaltet. Der Bereich Willy-Brandt-Platz und Mathildenplatz wird im Rahmen des Projekts „DAVIA“ umgestaltet. Zudem kann an der Haltestelle „Rhein-/Neckarstraße“ barrierefrei umgestiegen werden.  Sobald am Böllenfalltor die räumlichen Voraussetzungen für die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit an der Haltestelle mittelfristig geschaffen worden sind, wird diese erfolgen.
	365		Im Zusammenhang mit Wege- und Nutzungsketten wäre es zielführend, für den gesamten Landkreis eine Liste mit von Menschen mit Behinderung viel genutzten Haltestellen zu erarbeiten. Dieser Aspekt könnte in die von der DADINA vorgenommene Priorisierung für den Ausbau von Haltestellen in der Stadt Darmstadt sowie im Landkreis einbezogen werden (Vgl. 6.4.10 „Qualitätsanforderungen an Haltestellen“). Gern stellt der kommunale Behindertenbeauftragte seine Kenntnisse und Fähigkeiten bei der Erhebung der entsprechenden Bedarfe bereit. Die Behindertenbeauftragten der Städte und Gemeinden im Landkreis stünden sicherlich bei Ortsbegehungen und der Erhebung spezifischer Nutzungsmuster ebenfalls zur Verfügung.	Kenntnisnahme	Zu detailliert für den NVP. Ist bereits teilweise bei der Prioritätenliste berücksichtigt.
	366		Im Zusammenhang mit den Qualitätsanforderungen an die Haltestellen (Vgl. 6.4.11) gab es die Initiative von Seiten der Behindertenbeauftragten von Stadt und Landkreis sowie von Vertreterinnen und Vertretern der HEAG mobilo, die Haltestellen nachträglich mit höheren Borden auszurüsten, um die Spaltmaße (sowohl horizontal als auch vertikal) zu senken und Nutzerinnen und Nutzern von Rollstühlen den eigenständigen Einstieg barrierefrei zu ermöglichen. Dies im Einklang mit der Definition von Barrierefreiheit im BGG § 4. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen, eine Weiterführung wird aber als sehr sinnvoll erachtet.	Kenntnisnahme	

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	367		Auch die Qualitätsanforderungen an die Fahrzeuge werden im NVP angesprochen (vgl. 6.4.12). Hier kommt besonders die Problematik der Multifunktionsflächen immer wieder auf, auf denen es zu einem Konflikt zwischen Nutzerinnen und Nutzern von Rollstühlen und Fahrrädern kommt. Es erscheint sinnvoll, dass, wenn mehrere dieser Flächen in einem Fahrzeug zur Verfügung stehen, eine Fläche speziell für Rollstühle reserviert wird, um die physische Gefährdung der Rollstuhlfahrerinnen und Fahrer zu verhindern. Ist nur eine Multifunktionsfläche vorhanden, haben die Rollstuhlfahrerinnen und Fahrer Priorität.	Kenntnisnahme	Hierzu wird zurzeit eine Marketingkampagne vorbereitet, die auch eine Zuordnung der Multifunktionsflächen auf die verschiedenen Nutzergruppen beinhaltet. Einen generellen Ausschuss der Fahrradmitnahme soll es nicht geben.
	368		Die Kommunikation zwischen Fahrgästen und dem Verkehrsbetrieb wird in Kapitel 7.3.11 thematisiert. Zur barrierefreien Ausstattung ließe sich hier u.a. ein vereinfachter Netzlinienplan und ein System von Piktogrammen entwickeln, die es auch Menschen mit kognitiven Einschränkungen vereinfachen würden, die Angebote der DADINA zu nutzen. Für Menschen mit einer Höreinschränkung wären zusätzliche Kommunikationskanäle bei der Bestellung von Sammeltaxis sehr hilfreich. Zu diesen Kommunikationskanälen gehören u.a. SMS oder Whatsapp.	Kenntnisnahme	Die DADINA ist zu einem Austausch hierüber bereit. Keine Änderung des NVP erforderlich.
	369		Auch weitergehende Schulungen der Fahrerinnen und Fahrer wären eine gute Lösung, um eine gleichwertige Nutzung des ÖPNV durch Menschen mit Behinderung sowie einen reibungslosen Ablauf des Verkehrsbetriebes sicherzustellen. Rollstuhlnutzerinnen und Nutzer, Menschen mit Höreinschränkungen, Menschen mit Sehbehinderung oder kognitiv eingeschränkte Menschen sind in bestimmten Situationen auf besondere Aufmerksamkeit seitens des Fahrers oder der Fahrerin angewiesen. Diese zusätzliche Leistung darf aber nicht zu Lasten und auf dem Rücken des Personals angeboten werden. Eine kontinuierliche Schulung des Personals scheint hier sinnvoll und für alle Beteiligten von Nutzen.	Kenntnisnahme	Fahrerschulungen sind vorgesehen. Die DADINA ist zu einem Austausch hierüber bereit. Keine Änderung des NVP erforderlich.
	370		Viele Menschen mit einer Behinderung können sich nur unter Schwierigkeiten über auftretende Störungen im Betriebsablauf und etwaige alternative Reisemöglichkeiten informieren. Hier könnten Schulungen der Fahrerinnen und Fahrer ebenfalls Abhilfe schaffen. Auch könnte hier gemeinsam über weitere Informationskanäle in solchen Situationen nachgedacht werden.	Kenntnisnahme	Fahrerschulungen sind vorgesehen. Die DADINA ist zu einem Austausch hierüber bereit. Keine Änderung des NVP erforderlich.
	371		In der Vergangenheit wurden Leitlinien für Menschen mit Seheinschränkungen entwickelt, die an den Haltestellen im Landkreis nur teilweise oder gar nicht umgesetzt werden. Im Sinne der Standardisierung und praktischen Umsetzung der Rechtsnormen wäre es nötig, hier zu einer einheitlichen Lösung im ganzen Landkreis zu kommen.	Kenntnisnahme	Die gesetzlichen Vorgaben und die Vorgaben des Fördergebers (Hessen Mobil) sind einzuhalten. Die DADINA ist zu einem Austausch hierüber bereit. Keine Änderung des NVP erforderlich.
	372		Auch beim Beschwerdemanagement gibt es durchaus noch Potential für Verbesserungen bei der Kommunikation zwischen den Kunden und der DADINA. So wurden Beschwerden zwar zur Kenntnis genommen, Abhilfe oder eine Entschädigung erfolgte jedoch nicht in allen Fällen. Auch kam es zur Zusendung gleichlautender Entschuldigungen in verschiedenen Fällen, was bei den Fahrgästen den Eindruck erweckt, dass die Klagen seitens der entsprechenden Stellen nicht ernst genommen wurden.	Kenntnisnahme	Die DADINA kümmert sich um die Einzelfälle. Keine Änderung des NVP erforderlich.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	373		Abschließend möchte ich darauf hinweisen, dass die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV und seiner Komponenten durch DIN-Normen Verbindlichkeit erhält. Diese sind bei der barrierefreien Ausgestaltung von Plätzen und Gebäuden Standard. Es wäre äußerst hilfreich, diese im NVP konkret zu benennen, etwa im Kapitel 2.4.2 „Ansprüche von Personen mit Mobilitätseinschränkungen“ oder dem Kapitel 6.4.10 „Qualitätsanforderungen an Haltestellen“, um eine gemeinsame Basis mit den Behindertenbeauftragten, den Selbsthilfegruppen und weiteren Interessierten zu schaffen. Der Verzicht auf die Benennung von DIN-Normen erschwert die gemeinsame Arbeit an der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV im Kreis und in der Stadt Darmstadt.	Berücksichtigung	
	374		Auch weitergehende Schulungen der Fahrerinnen und Fahrer wären eine gute Lösung, um eine gleichwertige Nutzung des ÖPNV durch Menschen mit Behinderung sowie einen reibungslosen Ablauf des Verkehrsbetriebes sicherzustellen. Rollstuhlnutzerinnen und Nutzer, Menschen mit Höreinschränkungen, Menschen mit Sehbehinderung oder kognitiv eingeschränkte Menschen sind in bestimmten Situationen auf besondere Aufmerksamkeit seitens des Fahrers oder der Fahrerin angewiesen. Diese zusätzliche Leistung darf aber nicht zu Lasten und auf dem Rücken des Personals angeboten werden. Eine kontinuierliche Schulung des Personals scheint hier sinnvoll und für alle Beteiligten von Nutzen.	Kenntnisnahme	Fahrschulungen sind vorgesehen. Die DADINA ist zu einem Austausch hierüber bereit. Keine Änderung des NVP erforderlich.
Pro Bahn	375	Beteiligungsverfahren, Kap 3	Im Sinne einer umfassenderen Transparenz bitten wir daher die Protokolle mindestens der NVP-Beirats- und Lenkungsgruppensitzungen in den Anhang aufzunehmen	Kenntnisnahme	Folien der NVP-Beiratssitzungen wurden verschickt.
	376	Planungsprinzip ITF	Es fehlen Anforderungen an bzw. Darstellung von Taktknoten (z.B. Entwicklung des Darmstädter Hbf zu einem sicheren 00- und 30er-Knoten; Maßnahmen zur Ermöglichung kurzer und sicherer Umsteigezeiten). Konkrete Taktknoten und Anschlussrelationen auf diesen Taktknoten sollten daher ergänzt werden.	Kenntnisnahme	Erfolgt nicht im NVP sondern in den nachgelagerten Arbeitsschritten
	377	Kap 2.3.2	Aus dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 geht aus dem Ziel 5.1.3-9 (Z) hervor, dass die Odenwaldbahn eine „überregional bedeutsame Nahverkehrsstrecke“ auf der Relation Hanau/Darmstadt – Eberbach – Stuttgart darstellt. Dies und das ebenda formulierte landesplanerische Ziel diese Relation in das Fernverkehrsnetz einzubeziehen sollte unseres Erachtens im Kapitel 2.3.2. informell vermerkt werden	Kenntnisnahme	Einbeziehung der Odenwaldbahn in das Fernverkehrsnetz wird zurzeit von DADINA und RMV nicht weiterverfolgt.
	378	Kap 4.1 Kap 4.8 Kap 6.1	[...] Die hinter der Kreisgrenze nächstgelegenen zentralen Orte müssen daher in den Textteil des Kapitels 4.1. aufgenommen werden. Das Kapitel 4.8. bzw. 6.1. (oder ggf. an anderer passender Stelle) sollte um einen Absatz „räumliche Orientierung“ beispielsweise wie folgt ergänzt werden: <i>„Die im Kapitel 4.8. dargelegten Studien zum Mobilitätsverhalten zeigen auf, dass Mobilität von soziodemografischen Rahmenbedingungen abhängig ist. So haben etwa Eigenschaften, wie das Alter oder das Haushaltseinkommen, Einfluss auf die Mobilität. Jeder Mensch entscheidet ausgehend von seinem Wohnort, seinen persönlichen finanziellen Spielräumen und dem verfügbaren Verkehrsangebot über die für ihn erreichbaren Ziele. Hierbei spielen Abgrenzungen in der Organisation des ÖV in der Regel keine relevante Rolle. Aus diesem Grund muss für die Planung des ÖV in Abstimmung mit den benachbarten Aufgaben-</i>	Kenntnisnahme	Die geforderte Auseinandersetzung mit Orten außerhalb des Zuständigkeitsbereiches der DADINA ist nicht Aufgabe dieses NVPs und findet Berücksichtigung in den jeweiligen Nahverkehrsplänen der Nachbargaufgabenträger.  Abstimmungen zwischen den benachbarten AT finden regelmäßig statt.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<i>trägern ein Verwaltungsgrenzen übergreifender Planungsansatz zu verfolgt werden, der auf die Mobilitätsbedürfnisse nahe der Kreisgrenze lebender Menschen Rücksicht nimmt“</i>		
	379	Pendler	Es ist nicht nachvollziehbar, wie der Wert von 200 Beziehungen (S.75) als „Untergrenze der ÖPNV-relevanten Nachfrage“ zu Stande kommt. Wir bitten darum eine Erläuterung hierzu (insbesondere unter Nennung eines politisch avisierten Anteils des Umweltverbundes am Gesamtverkehrsaufkommen im Kreis Darmstadt-Dieburg; z.B. die im Klimaschutzkonzept des Kreises genannten 20%) nachzuholen. [...] Wir bitten darum den Wert von 80 Berufspendlerbeziehungen als Untergrenze der Kartendarstellungen anzusetzen und bei der Kategorisierung des Zielnetzes zu berücksichtigen, damit für den Leser nicht der Schluss entsteht, dass unterhalb einer Schwelle von 200 Berufspendlern „nichts los“ bzw. „grundsätzlich kein Bedarf für attraktiven ÖV vorhanden“ sei.	Kenntnisnahme	Bei Berücksichtigung der entsprechenden Modal-Split-Werte bei den Berufspendlern, lassen sich bei einer Zahl unter 200 keine im ÖPNV bündelbare Verkehrsbeziehungen ableiten.
	380	Netzhierarchie	Ggf. ist eine neue „Netzkategorie 5 – hochwertige Daseinsvorsorge“ mit dem Mindeststandard „T60/T120/T120/T120“ einzuführen oder die Kategorie „andere Verkehrsbeziehung“ entsprechend umzufunktionieren, um die unterhalb der gewählten 200-Berufspendler-Schwelle zu Stande kommenden neuen Beziehungen im Angebotskonzept abzubilden	Kenntnisnahme	Bei Berücksichtigung der entsprechenden Modal-Split-Werte bei den Berufspendlern, lassen sich bei einer Zahl unter 200 keine im ÖPNV bündelbare Verkehrsbeziehungen ableiten.
	381		Die Planung von ÖPNV-Angeboten muss auf die freie Schulwahl in Hessen Rücksicht nehmen. Wir begrüßen in diesem Zusammenhang zwar den Hinweis auf Seite 75 im Kapitel 6.2.1., vermissen jedoch Schlussfolgerungen hierzu (z.B. aufgabenträgergrenzen übergreifende ÖPNV-Planung, um die freie Schulwahl auch für Bewohner nahe der Kreisgrenze zu berücksichtigen). Wir fordern daher eine kartografische Darstellung der Pendlerbeziehungen im Schülerverkehr und die Formulierung von Anforderungen an den ÖPNV, um die Möglichkeit einer freien Schulwahl glaubwürdig in der ÖPNV-Planung abzubilden.	Kenntnisnahme	Zu umfangreich für den NVP.
	382	Kap 4.5 Kap 4.3	In der Betrachtung beider Kapitel fehlen relevante Ziele außerhalb der Kreisgrenze. Regional bedeutsame Ziele, die sich in unmittelbarer Nachbarschaft zur Kreisgrenze befinden, sollten – zumindest für den Freizeitverkehr (z.B. Felsenmeer mit Besucherinfozentrum in Lautertal-Reichenbach, Kreis Bergstraße) – ebenfalls in die Erhebung relevanter Standorte aufgenommen werden, um im Anforderungsprofil Aussagen zur Erreichbarkeit aus dem Kreis Darmstadt-Dieburg zu treffen.	Teilweise Berücksichtigung	Die geforderte Auseinandersetzung mit Orten außerhalb des Zuständigkeitsbereiches der DADINA ist nicht Aufgabe dieses NVPs und findet Berücksichtigung in den jeweiligen Nahverkehrsplänen der Nachbargaufgabenträger.  Ein Prüfauftrag zur verbesserten Anbindung des Kreises Bergstraße wird aufgenommen.
	383	Kap 4.6	Für die Analyse wäre es sicher vorteilhaft, wenn wichtige regional bedeutsame Standorte dieser Kategorie auch tabellarisch dargestellt würden, damit in der Bestandsanalyse leichter darauf Bezug genommen werden kann.	Kenntnisnahme	

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	384	Nachfrage	Die Fahrgastnachfrage ist nur sehr sparsam anhand der Gesamtnutzerzahl der lokalen Linien dargestellt. Es fehlen neben ausführlichen Angaben zum regionalen Busverkehr (gleichwohl dieser nicht in die Zuständigkeit des lokalen NVP fällt) Aussagen zum Fahrgastaufkommen auf Linien oder zumindest auf Liniengruppen und eine zusammenfassende kartenbasierte Gesamtdarstellung. Ebenso vermissen wir Angaben zur Fahrgastnachfrage der zahlreichen bedarfsgesteuerten Bedienformen im Kreis Darmstadt-Dieburg. Zumindest eine detailliertere Darstellung der lokalen Linien und der bedarfsgesteuerten Bedienformen sollte nachgeholt werden, um die Bestandsnachfrage und Verbesserungspotenziale in der hier betrachtete Planungsebene valide abschätzen zu können.	Kenntnisnahme	Zu umfangreich für den NVP.
	385		In der Bestandsaufnahme fehlt eine Darstellung der Auslastung des Straßennetzes. Hessen mobil stellt Verkehrsmengenkarten kostenlos online bereit. Wenngleich die gegenwärtig verfügbaren Daten aus dem Jahr 2015 möglicherweise etwas veraltet sind, sollten sie dennoch informell erwähnt werden, um erste Grobeinschätzungen zur Verkehrsnachfrage auf bestimmten Korridoren ziehen zu können.	Kenntnisnahme	Zu umfangreich für den NVP.
	386		Dass die Sicherung des verbliebenen und (noch) verhältnismäßig leicht zu reaktivierenden Teils der Gersprenztalbahn-Trasse (Abschnitt Reinheim – Groß-Bieberau) ebenfalls als Maßnahme geführt wird, ist besonders zu begrüßen (L x 4). Wir fordern einen Prüfauftrag für die Untersuchung einer Reaktivierung in verschiedenen Varianten, bzw. eine explizite Erwähnung dessen im auf S. 145 erwähnten Punkt zum Gutachten „Zukunft der Odenwaldbahn“. Formulierungsvorschlag: „Umsetzung Maßnahmen aus Gutachten „Zukunft der Odenwaldbahn“, einschl. Untersuchung einer Reaktivierung der Gersprenztalbahn Reinheim – Groß-Bieberau – Brensbach“. Bekanntlich verfolgt die Stadt Groß-Bieberau derzeit (02/2019) eine Entwidmung der Trasse. PRO BAHN wünscht sich, dass sich die Stadt Darmstadt und der Kreis Darmstadt-Dieburg bzw. die DADINA aus strategischen Gründen deutlicher öffentlich zugunsten eines Trassenerhalts positioniert – auch wenn eine sofortige Reaktivierung nicht konkret geplant ist	Kenntnisnahme	Im Rahmen des Gutachtens zur Zukunft der Odenwaldbahn soll die Strecke untersucht werden. Trassensicherung der Strecke ist im NVP enthalten.
	387		Kreisübergreifende Relationen im ÖPNV erfordern eine beiderseits der Kreisgrenze ergiebige Kooperation. Wir wünschen uns, dass für den Bereich Lautertal/Modautal/Seeheim-Jugenheim (in dem über 11 000 Pkw/Tag die Kreisgrenze überqueren)3 eine Untersuchung der Verbesserung der ÖPNV-Angebote veranlasst wird, um insbesondere die Mobilität für Menschen ohne Pkw zu verbessern. Als konkrete Maßnahmen, die wir gern im Kapitel 8.4 als Prüf-aufträge ergänzt sehen würden, bieten sich bspw. eine Verlängerung der Linie O Richtung Gadernheim und der Linie MO2 nach Reichenbach an, wo jeweils gute Anschlüsse zur halbstündlich verkehrenden VRN-Buslinie 665 hergestellt werden können, womit wiederum eine sehr hohe Netzwirkung durch geringen Aufwand erreichbar ist (vorschlagsweise abgebildet in den ANLAGEN 1 und 2). Diese Maßnahmen oder zumindest Prüfaufträge dazu sind zu ergänzen.	Teilweise Berücksichtigung	Die Verbindung nach Gadernheim und ein allgemeiner Hinweis auf bessere Verknüpfungen mit dem Kreis Bergstraße werden in den NVP aufgenommen.
	388	Kap 2.4.2	Die laut §4 BGG zu vermeidende „fremde Hilfe“ bei der Nutzung des ÖPNV ist unseres Erachtens also auch auf die Zielwahl für ÖPNV-Captives zu übertragen („Kann jeder sein Ziel grundsätzlich ohne fremde Hilfe mit dem Verkehrsmittel ÖPNV erreichen?“). Wir fordern daher die Ergänzung einer entsprechenden Textpassage zur Verdeutlichung dieser Grundvoraussetzung.	Berücksichtigung	Der Absatz wird entsprechend ergänzt.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<p>Nachfolgend ein Formulierungsvorschlag für einen Satz, den man z.B. nach dem vierten Absatz des Kapitels 2.4.2 „Ansprüche von Personen mit Mobilitätseinschränkung“ einfügen könnte: <i>„Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich [...] sein. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Design“ zu orientieren, d.h. die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezifisches Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen ausgerichtet werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt. Eine weitere Dimension der Barrierefreiheit, die insbesondere die Netzgestaltung betrifft, ergibt sich über die Sicherstellung einer räumlichen Barrierefreiheit durch die Verfügbarkeit eines möglichst lückenlosen ÖPNV-Angebotes als Grundvoraussetzung für dessen Nutzbarkeit. Vor diesem Hintergrund bildet die Schließung von Lücken im ÖPNV-Netz einen wichtigen Grundstein für ein barrierefreies Verkehrssystem.“</i></p>		
	389	S. 96	Ausnahmen „vollständige Barrierefreiheit“: Die benannten Ausnahmen sind hinreichend dargestellt und begründet	Kenntnisnahme	-
	390		Wir schlagen – zugegebenermaßen radikal und kostspielig – vor, die Schwierigkeit eines barrierefreien Umbaus des Böllenfalltors über Durchbindungen aller dort beginnenden/endenden Buslinien entweder zur nächsten bereits barrierefreien (oder künftig barrierefrei ausbaubaren) Straßenbahnhaltestelle (z.B. Hochschulstadion oder Roßdörfer Platz) zu lösen. Damit könnten als Nebeneffekt nach Fertigstellung der Lichtwiesenbahn künftig auch alle Fahrten der Linie 9 zur TU-Lichtwiese geführt werden. Da am Hochschulstadion bzw. Roßdörfer Platz keine bzw. nur unzureichende Abstellflächen/Wendemöglichkeiten für Busse bestehen, ist zu überlegen, ob die Linien nicht allesamt bis zum Schloß bzw. Kongresszentrum durchgebunden werden sollten	Kenntnisnahme	Dieser Vorschlag wird nicht weiter verfolgt, da der dadurch entstehende Parallelverkehr auf einer sehr langen Strecke (2,5-3 km) verkehrlich, wirtschaftlich und umweltbezogen nicht sinnvoll sowie betrieblich kaum machbar wäre.
	391		In diesem Zusammenhang ebenfalls interessant wäre eine bessere Erschließung des Paulusviertels (Durchfahrt Jahnstraße oder Heinrichwingertsweg, ggf. z.T. auch Martinstraße) mit einem Busendpunkt an der Ludwigskirche/Wilhelminenplatz. Die Anbindung an die Straßenbahn wäre in diesem Szenario an den Haltestellen Goethe- und Heinrichstraße (Linie 3) möglich. Hierfür bieten sich aufgrund der beengten Platzverhältnisse im zugedachten Paulus- und Steinbergviertel mutmaßlich nur Solobusfahrten der Linien N und NE an, während die vor allem durch Gelenkbusse bediente Linie O gemäß dem obigen Vorschlag via Roßdörfer Platz zum Schloß verkehren könnte.	Kenntnisnahme	Wegen Parallelverkehr abzulehnen (s.o.); so eine Linienführung wäre verkehrlich nicht sinnvoll. Für die Erschließung des Paulusviertels wäre B+R auszubauen.
	392	Anforderung Erschließungsqualität	Vor dem Hintergrund einer wachsenden Anzahl dieser Altersgruppe raten wir dringend – unabhängig der unseres Erachtens zu pauschalen Aussagen aus anerkannten Regelwerken, wie der VDV-Schrift 4 – die getroffenen Angaben [Erschließungsradien] etwas näher an die tatsächliche Lebensrealität (wie sie in Tabelle 4 schön zielgruppenorientiert dargestellt ist) anzupassen.	Kenntnisnahme	Nutzergruppenbezogene differenzierte Standards der Erschließungsqualität werden als nicht zielführende Aussage innerhalb des NVP erachtet.



Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	393	Kap 6.3.11	Die detaillierten Qualitätsanforderungen befinden sich im Anhang. Darauf sollte im Textteil ausdrücklich verwiesen werden.	Kenntnisnahme	Der Verweis ist bereits enthalten.
	394	Kap 6.3.13 Kap 7.3.12 Kap 8.9	Allein die Sicherstellung bestehender Übergangstarife als Anforderung für die künftige Tarifgestaltung festzuschreiben halten wir für unzureichend – ebenso die sehr sparsamen Ausführungen im Absatz „Weiterentwicklung des Tarifs“ auf S. 194 (Kapitel 8.9). Aus diesem Grund fordert PRO BAHN die Stadt Darmstadt und den Kreis Darmstadt-Dieburg dazu auf kundenorientierte Anforderungen an die Weiterentwicklung der Tarife in ihrem NVP zu formulieren, die ggü. dem RMV als zuständiger Stelle vertreten werden sollten. Wir schlagen hierzu vor: <i>„Das ÖPNV-Tarifsystem soll insbesondere durch günstige Zeit- und Tageskarten einen Anreiz zum Umstieg vom Privat-Pkw auf den ÖPNV ermöglichen und die systematischen Nachteile des ÖPNV (Umsteigevorgänge, meist längere Reisezeiten etc.) kompensieren.“</i> <i>„Das ÖPNV-Tarifsystem muss einen Großteil der Jahresmobilität von im DADINA-Gebiet wohnhaften Bürgerinnen und Bürgern sowie mindestens 90% aller Einpendlerrelationen mit einer Fahrkarte abbilden. Ausgehend vom Wohnort des Kunden sollen Angebote in verschiedenen Preisstufen angeboten werden, die eine Preisstufen abhängige (teil-)netzweite Mobilität in alle Himmelsrichtungen ermöglichen. Hierzu sind ggf. vorhandene Übergangstarife räumlich auszuweiten.“</i> Wir fordern als Maßnahme einen Prüfauftrag, der sich mit der Optimierung der Tarifsituation zwischen Darmstadt/Rhein-Main und Rhein-Neckar beschäftigen sollte (z.B. durch bessere Kooperationsregelungen mit deutlich erweiterten Übergangstarifgebieten in beide Verbundräume hinein) unter Berücksichtigung einer Bezahlbarkeit für alle betroffenen Aufgabenträger. Dieser Prüfauftrag sollte durch die DADINA an den für Tarife zuständigen RMV herangetragen werden. (Aufgrund der aktuellen unterschiedlichen Entwicklung der E-Ticket-Strategien in den beiden Verbänden sehen wir nicht, dass das Problem auf lange Sicht automatisch durch die Digitalisierung/das E-Ticketing gelöst wird. Allein durch den bereits möglichen Kauf von Verbundzeitkarten über die App „DB-Navigator“ sind die Alltagsprobleme der Kunden aus unserer Sicht nicht hinreichend zu lösen)	Kenntnisnahme	Aussagen zur Weiterentwicklung des Tarifs sind im NVP enthalten.
	395	Kap 7.3.12 Tarif	Es fehlen Angaben zu den Verkaufszahlen der verschiedenen Fahrkartenarten, z.B. um grobe Anhaltspunkte über den Wahl-/Zwangskundenanteil im ÖPNV und der Akzeptanz des ÖPNV zu treffen (z.B. anhand der Größe „verkaufte Zeitkarten pro Einwohner im DADINA-Gebiet“). Diese Angaben sind zu vervollständigen	Kenntnisnahme	Zu detailliert für den NVP.
	396	Kap 6.3.6	Besser hätten wir es gefunden, wenn im Sinne einer die Verwaltungsgrenzen übergreifenden Planung auf die Erreichbarkeit „aller benachbarten Zentren“ abgezielt würde, und nicht nur auf „das nächste Zentrum“.	Kenntnisnahme	-
	397	Kap 2.4.1	Die Mobilitätsanforderungen von Schülern werden unseres Erachtens zu stark auf den Weg von/zur Schule reduziert. Neben der schulischen Bildung spielt gerade in dieser Altersgruppe auch die Freizeitmobilität (z.B. von/zu Vereinsaktivitäten oder Begegnung mit Freunden etc.) eine nicht zu unterschätzende Rolle, die eigentlich tages-durchgängige Angebote in jeden Ort erfordert, um dem flächendeckend	Kenntnisnahme	Der beschriebene Aspekt trifft prinzipiell auf alle Fahrgäste zu. Wie im Text dargelegt, sollten nicht sämtliche Eigenschaften betrachtet werden, sondern die spezifischen Anforderungen herausgestellt werden.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			gerecht zu werden („Mobilitätsgrundnetz“). Wir bitten daher diesen Aspekt zu ergänzen.		
	398		Mit der freien Schulwahl verbundene Herausforderungen (Verstärkung von Verflechtungen zu benachbarten Gebietskörperschaften) werden aus unserer Sicht im vorliegenden NVP-Entwurf keine Konsequenzen in der Netzplanung gezogen. (Beispiele: Gemeinde Lautertal (Kreis Bergstraße) bleibt vom Kreis Darmstadt-Dieburg abgehängt, Bruch der Verbindungen in den Kreis Groß-Gerau an der Straßenbahn in Griesheim (bis auf wenige Ausnahmen in der HVZ)). Vor diesem Hintergrund erneuern wir nochmals unser Plädoyer für eine kreisübergreifende Vernetzung der ÖPNV-Angebote mit einem kontinuierlichen Taktangebot auf definierten Hauptachsen in alle Nachbarkreise des Kreises Darmstadt-Dieburg.	Teilweise Berücksichtigung	Die Verbindung nach Gadernheim und ein allgemeiner Hinweis auf bessere Verknüpfungen mit dem Kreis Bergstraße werden in den NVP aufgenommen. Es soll möglichst kein Parallelverkehr zwischen Straßenbahn und Bus entstehen (Griesheim).
	399	Kap 6.3.9	Ergänzung einer Fahrtzielgarantie (vgl. „Fahrtzielgarantie“ im Odenwaldkreis oder „Mobilitätsgarantie“ im VRN) z.B. als umfassende Kundengarantie in Fällen, in denen trotz Anschlussgarantie kein Anschluss zustande kommt	Kenntnisnahme	Die DADINA war Vorreiter bei der Einführung der 10-Minute-Garantie. Die Einführung einer Mobilitätsgarantie ist zurzeit nicht geplant.
	400	LK P 4	U.a. im Zuge des Prüfauftrags „LK-P-4“ (S.159) sollte auch die Einrichtung eines neuen Bahnhofpunktes „Dieburg Hochschule/Rodgaustraße“ für die RB75 (mit Zugang zur Straße „Am Schlangensee“) untersucht werden. Damit erhielten Studierende, die zum Campus Dieburg pendeln müssen, eine Möglichkeit die vollen Busse zu umgehen (womit möglicherweise eine weitere kostspielige Verdichtung des Angebots entfallen könnte).	Kenntnisnahme	Die Einrichtung weiterer Haltepunkte auf der Linie 75 wird zurzeit nicht als realistisch angesehen. Auch der schon lange von der DADINA geforderte Haltepunkt Sickenhofen war bisher betrieblich nicht umsetzbar.
	401	Neuer Bahnhofpunkt	Im Rahmen der Modernisierungsüberlegungen für die Odenwaldbahn sollte in Darmstadt auf Höhe Schwarzer Weg/Flotowstraße die Einrichtung eines neuen Bahnhofpunktes „Darmstadt Ziegelbusch/Komponistenviertel“ untersucht werden. Dadurch würde die Erreichbarkeit der sehr dichten Wohnbebauung (einschl. Studierendenwohnheim Karlshof) und des eher abseitig gelegenen Komponistenviertels schlagartig verbessert. Ein solcher Bahnhof ist daher in den NVP-Entwurf zumindest als Prüfauftrag aufgenommen werden.	Kenntnisnahme	Die Einrichtung eines solchen Haltepunktes auf der Odenwaldbahn ist zurzeit nicht geplant.
	402	Neuer Bahnhofpunkt	Einerseits wird im Kapitel 6.3.3 auf S. 82 korrekt postuliert, dass eine attraktive Vernetzung der Verkehrsmittel die Einzugsbereiche des ÖV auf 2-3 km erweitern kann, andererseits wird die Einrichtung eines Bahnhofes Harreshausen für die Rhein-Main-Bahn (welche nur 600-700m vom 1 000 Einwohner starken Harreshausen entfernt liegt und direkt an die Oberzentren Darmstadt und Aschaffenburg anbindet) nicht mehr weiterverfolgt (S. 22). Mit dieser Distanz von 600-700 m läge ein Bahnhof sogar noch locker innerhalb des selbst formulierten Einzugsbereichs von 1000m. Im Zuge des Zukunftskonzepts für die Odenwaldbahn sollte zusätzlich ein Bahnhof „Harreshausen West“ an der Odenwaldbahn (Fußweg nach Harreshausen 400-500m) untersucht und daher in den NVP-Entwurf wiederaufgenommen werden.	Kenntnisnahme	Die Einrichtung eines solchen Haltepunktes auf der Odenwaldbahn ist zurzeit nicht geplant.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	403	Neuer Bahnhaltepunkt	In Weiterstadt Ost (westlich der A67) sollte ein neuer Bahnhaltepunkt eingerichtet werden, um abseits des Bahnhofs gelegenen Siedlungsteilen einen schnellen Zugang nach Mainz und zum Darmstädter Hauptbahnhof zu ermöglichen	Kenntnisnahme	Die Einrichtung eines solchen Haltepunktes ist zurzeit nicht geplant.
	404	Neuer Bahnhaltepunkt	Um die Anbindung der westlichen Lincoln-Siedlung an den Hauptbahnhof zu verbessern, schlägt PRO BAHN die Untersuchung eines Bahnhalts „Lincoln-Siedlung West“ an der Main-Neckar-Bahn vor. Ob alle Züge, oder lediglich die Pfungstadtbahn dort halten sollen, soll die betriebliche Machbarkeit zeigen.	Kenntnisnahme	Die Einrichtung eines solchen Haltepunkte auf der Odenwaldbahn ist zurzeit nicht geplant.
	405	S. 75 Netzhierarchie	Es wird nicht deutlich, welche konkreten Voraussetzungen vorliegen müssen, damit eine Relation einer bestimmten Kategorie zugeordnet wird. Als Merkmale werden zwar richtigerweise Einwohnerzahlen, zentralörtliche Funktion, Pendlerbeziehungen genannt, allerdings nicht durch konkrete Werte (Einwohnerzahl, Mindeststandards für Verbindungen einer bestimmten Stufe, Grenzwerte für Pendlerbeziehungen) unterfüttert. Folglich ist die auf Abbildung 30 (S.78) und Tabelle 15 (S.84) dargestellte Netzkategorisierung nur schwer nachvollziehbar Im Geiste der Transparenz fordern wir zugunsten einer Nachvollziehbarkeit eine Konkretisierung der Zuordnung von ortsspezifischen Merkmalen und den festgelegten Angebotsstandards.	Kenntnisnahme	Über die benannten Merkmale hinaus spielen weitere Kennwerte, wie bspw. die aktuelle sowie die Fahrgastnachfrage in der Vergangenheit, eine wichtige Rolle bei der Zuordnung der Hierarchie. Da nicht alle Werte veröffentlicht werden können/dürfen, ist es nicht zielführend einzelne Parameter des Abwägungsprozesses hier darzustellen.
	406	Netzhierarchie	Die unmittelbar angrenzenden zentralen Orte in den Nachbarkreisen sind nur unzureichend in der Netzkonzeption berücksichtigt. Zu jedem außerhalb der Grenze des Kreises Darmstadt-Dieburg liegenden zentralen Ort sollten ebenso Verbindungsstandards definiert werden, wie das für Binnenrelationen im DADINA-Gebiet grundsätzlich gut gemacht wurde	Kenntnisnahme	Die geforderte Ausdifferenzierung für alle Orte außerhalb des Zuständigkeitsbereiches der DADINA ist nicht Aufgabe dieses NVPs und findet sich in den jeweiligen Nahverkehrsplänen der Nachbaraufgabenträger wieder.
	407	Kap 6.3.1	Im Kapitel 6.3.1. wird nicht auf das für den (potenziellen) Kunden wesentliche Qualitätsgefälle zwischen fahrplan- und/oder liniengebundenen bedarfsgesteuerten Bedienformen einerseits sowie einer Festbedienung andererseits hingewiesen (Vorbestellpflicht und dadurch eingeschränkte Spontanität bei bedarfsgesteuerten Bedienformen; erheblich höherer Kommunikations-/Erklärungsaufwand für Gelegenheitskunden). In bestimmten Situationen kann es sinnvoll sein auch in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage stabile Verbindungen zu bzw. zwischen Zentren anzubieten, anstelle eine separate Rufbedienung vorzuhalten (z.B. wenn Spielräume in Fahrplaneläufen von Buslinien bestehen, die zur Anbindung von peripheren Gebieten genutzt werden können). Daher sollte der zweite Absatz im Kapitel 6.3.1. dahingehend ergänzt werden, dass bedarfsgesteuerte Bedienformen nur dann in Frage kommen, wenn in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage keine Spielräume bestehen eine getaktete Festbedienung mit wenig Aufwand zu realisieren	Berücksichtigung	Der Absatz wird entsprechend ergänzt.
	408	Netzkategorien und Verkehrsmiteinsatz	Zwar wird in Kapitel 6.3.1. auf das Qualitätsmerkmal „Verkehrsmiteinsatz“ hingewiesen, jedoch sehen wir dieses nicht in der Netzkategorisierung umgesetzt. Unseres Erachtens fehlt z.B. eine Aussage bzw. Zielvorstellung darüber, welche Verbindungskategorien mit welchem Verkehrsmittel zu bedienen sind (z.B. „Kategorie 0 mit Schiene, ggf. zusätzlich mit Bus“)	Kenntnisnahme	Die Netzkategorisierung dient zur Verdeutlichung der Bedienungs- und Verbindungsqualität, nicht zum Verkehrsmiteinsatz.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	409	Karte Netzkategorisierung	Diese Unterzentren Reichelsheim und Fürth (Odw.) sind in der entsprechenden Darstellung zu ergänzen.	Kenntnisnahme	Unterzentren außerhalb des Landkreises wurden bei der Ableitung der Netzhierarchie nicht berücksichtigt
	410		Wir können nicht nachvollziehen, weshalb die Relation Alsbach – Bensheim/Heppenheim nur der „Kategorie 4“ zugeordnet wird, die maximal einen 60'-Takt vorsieht. Schon heute fährt die Linie 669 dort im tagesdurchgängigen 30'-Takt (Wochenende 60'-Takt), womit in der Kartendarstellung für den Zielzustand eine Verschlechterung definiert wird. Wir fordern daher die Relation „Alsbach – Bensheim/Heppenheim“ der Kategorie 2 (heutiger Standard) zuzuordnen	Kenntnisnahme	Hinweis: „Als Richtwerte für die Bedienungsqualität werden Mindestwerte der Bedienungshäufigkeit definiert“
	411	Tabelle 16	Unseres Erachtens fehlt in Tabelle 16 eine „Kategorie 5“ mit dem Standard HVZ 120 + Verstärker / TVZ 120 / NeVZ 120 / SVZ 120 für die Sicherstellung einer hochwertigen Daseinsvorsorge (die mit 5 Fahrten/Tag wohl kaum zu erreichen ist). Der Sprung von der Kategorie 4 zur Kategorie „Bereiche > 200 EW“ halten wir für zu stark.	Kenntnisnahme	Der beschriebene Mindeststandard wird als ausreichend erachtet und weicht nur geringfügig vom hier gemachten Alternativvorschlag ab. Der Hinweis auf die notwendigen Verstärkerfahrten wird im Kapitel 6.3.5.1 beschrieben.
	412		Weder in Tabelle 16, noch in Tabelle 17 werden Aussagen zur „Nachtverkehrszeit“ (vgl. Abbildung 32) getroffen. Wenn schon keine detaillierten Bedienstandards festgelegt werden, sollten wenigstens an anderer Stelle Grobassagen (ggf. mit Netzentwurf) über die Nachtmobilität ausgeführt werden.	Kenntnisnahme	In Kap 6.4.5.2 enthalten.
	413		In Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage sollten auch kleinere Orte nachts bzw. mindestens bis spät abends erreichbar bleiben. Eine Zubring- und Abbringmöglichkeit zu Verbindungen höherer Kategorien sollte gewährleistet werden. Wir fordern daher die Festschreibung einer Erreichbarkeit aller Orte des DADINA-Gebiets bis mindestens 22 Uhr (an Wochenenden bis mindestens 00 Uhr). Dies ist mithilfe bedarfsgesteuerter Bedienformen keine unrealistische Option und in vielen Orten schon heute der Fall.	Kenntnisnahme	Dies ist zurzeit finanziell nicht umsetzbar.
	414	Kapitel 6.3.7, Intermodale Verknüpfung	Einerseits sind die zweifellos richtigen Ausführungen im Kapitel 6.3.7 zu unterstützen, andererseits fehlen unseres Erachtens bodenständige Ergänzungen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Die bessere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel stellt (insbesondere aus Gründen der Barrierefreiheit) keinen vollständigen Ersatz für eine ausreichende Verkehrsbedienung (ÖPNV-Grundversorgung) bisher unerschlossener Gebiete sicher.</li> </ul> Schätzungsweise über 80% der ÖPNV-Kunden (insbesondere im Busverkehr) gehen zu Fuß von/zur Haltestelle. Insofern sollten ggf. erforderliche Verdichtungen des Haltestellen- und Fußwegenetzes nicht durch bessere Verknüpfungsangebote unterlassen werden.	Kenntnisnahme	Die Ausführungen im NVP werden als ausreichend erachtet.
	415	Kapitel 6.3.8, Mobilitätsmanagement	Bevor die Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Landkreis Darmstadt-Dieburg in die Versuchung kommen, glaubwürdig Externen ggü. Mobilitätsmanagement-Konzepte anzubieten, auszuweiten oder gar einzufordern, müssen grundlegende Strategien für den ÖPNV als tragende Säule für eine „nachhaltige Mobilität“ – deren Konkretisierung wir im Nahverkehrsplan nicht gefunden haben – auf größeren Distanzen (v.a. Schnittstelle zwischen Stadt und Land) entwickelt werden. Hierzu schlagen wir eine über den Mittelfristcharakter des NVP hinausgehende strategische Planung unter breiter Beteiligung	Kenntnisnahme	Die Ausführungen im NVP werden als ausreichend erachtet.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			der Gesellschaft vor. Dies ist als Maßnahme/Prüfauftrag im NVP darzustellen.		
	416		Wir fordern die Schaffung einer Direktverbindung der Kategorie 3 zwischen Weiterstadt und Griesheim [auf Grundlage der Pendlerbeziehungen]. Dies würde auch zum auf Seite 73 formulierten Postulat zugunsten einer Prüfung „zusätzlicher Tangentialer Verkehre“ passen.	Berücksichtigung	Prüfauftrag wird aufgenommen
	417	DA P 1	Im Absatz „Verkehrliche Bewertung“ fehlt die Tatsache, dass im Falle eines Linienbruchs aller Buslinien am Ostbahnhof ein Umsteigezwang (ggf. mit Reisezeitverlängerung) zu Stande kommt. Dies ist zu ergänzen.	Kenntnisnahme	Es ist noch keine Entscheidung über die Ostkreis gefallen. Es gibt aber bisher keine Planungsvariante, die eine Brechung aller Buslinien am Ostbahnhof vorsieht.
	418		Die Anforderungen an Bushaltestellen allgemein, sowie Vorgaben zur Barrierefreiheit sind sehr ausführlich und nachvollziehbar dargestellt, allerdings suchen wir hier vergeblich nach Grenzwerten. Es stellen sich folgende Fragen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Was bedeutet „hohe Anzahl Umsteiger“ oder „sehr hohes Fahrgastaufkommen“?</li> <li>• Ab welcher Anzahl bzw. Fahrgastmenge liegen „viele Umsteigerverbindungen“ oder „hohes bis mittleres Fahrgastaufkommen“ vor?</li> </ul> Wir bitten darum die obigen Fragen zu konkretisieren, damit eine eindeutige Zuordnung der Kategorien zu den Haltestellen im DADINA-Gebiet möglich wird. Sofern von einer Konkretisierung abgesehen wird, bitten wir um Ergänzung einer Begründung im Kapitel 6.3.10	Berücksichtigung	Folgende Werte werden für die Umsteiger ergänzt: <ul style="list-style-type: none"> <li>• &gt;1.000 (hohe Anzahl)</li> <li>• 500 – 1.000 (viele)</li> <li>• 200 – 500 (mittel)</li> <li>• &lt;200 (gering)</li> </ul>
	419		Die Anforderungen an attraktive Haltestelleninfrastruktur wurden zwar ausgeführt, es fehlt jedoch ein detaillierter Soll-Ist-Abgleich zwischen Bestand und Zielzustand (Tabelle 20). Ein Umsetzungskonzept zur Behebung eventueller Mängel im Haltestellenbestand in Zusammenarbeit mit den Kommunen wäre ebenfalls wünschenswert. Uns ist bewusst, dass eine solche ausführliche Analyse über alle Haltepositionen vermutlich nicht in angemessener Zeit leistbar wäre; zumindest für eine wichtige Teilmenge der Haltestellen (z.B. Kategorien A bis C) halten wir eine solche Analyse jedoch für dringend erforderlich, um glaubhafte Aussagen über die Aufenthaltsqualität zu treffen und einen Mindestkomfort für einen Großteil der Fahrgäste zu gewährleisten. Die durchgeführte beispiel-hafte Darstellung halten wir nicht für ausreichend.	Kenntnisnahme	Der entsprechende Soll-Ist-Abgleich erfolgt über die definierten Qualitätsstandards gemäß NVP und das Haltestellenkataster (vgl. Maßnahme IB-M-2)
	420		Um die Problematik der Barrierefreiheit am Böllenfalltor zu lösen, bieten sich nach Einschätzung von PRO BAHN folgende Optionen an, die im NVP anpassender Stelle zu ergänzen sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Komplette Neugestaltung der bestehenden Anlage (ggf. unter Abriss der heutigen Wartehalle mit Pausen-/Vorführraum)</li> </ul> Beibehaltung der heutigen Anlage: Um die Barrierefreiheit für aus Richtung Mühlthal/Alice-Hospital kommende Reisende, sollte die Weiterführung aller Buslinien zur nächsten bereits barrierefreien bzw. künftig barrierefrei ausbaubaren Haltestelle erfolgen.	Kenntnisnahme	Die Haltestellenanlage aus den 60er Jahren ist denkmalgeschützt und kann nicht abgerissen werden. Wegen Parallelverkehr abzulehnen (s.o.).
	421	Kap 9.3	Die Kosten- und Finanzstrukturen, wurden im Kapitel 7.1 und 9 gut dargestellt. Interessierte Leser erhalten durch diese Transparenz einen Einblick in die Bestandteile der Kosten- und Einnahmearten. Wir	Kenntnisnahme	Es handelt sich um einen Erfahrungswert.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			regen jedoch an auszuführen, woher der Wert 0.65€/Fahrgast im Kapitel 9.3 herkommt?		
	422		Wir vermissen die Festschreibung einer anteiligen Finanzierung von Inner-ortsverkehren in den Klein- und Mittelstädten im Kreis Darmstadt-Dieburg unter der Voraussetzung einer attraktiven Ausgestaltung selbiger (quasi als kreiseigenes Förderprogramm für attraktive Stadtverkehre). Die Verantwortung des Landkreises für die Mobilität seiner Bürger sollte nicht am Bahnhof oder an Haltestellen entlang von Hauptstraßen in Klein- und Mittelstädten enden. Im Sinne einer integrierten Verkehrsgestaltung, sollte der Landkreis (nur unter den von ihm festgesetzten Mindeststandards) Stadtverkehre in kreisangehörigen Städten finanziell unterstützen (sofern er dies nicht bereits tut).	Kenntnisnahme	Muss nicht im NVP geregelt werden.
	423		Wir fordern daher ggf. erfasste jedoch nicht dargestellte Reisezeitvergleiche und Umsteigehäufigkeiten in den NVP als Anlage mit Erläuterung im Berichtsteil aufzunehmen.	Kenntnisnahme	Zu detailliert für den NVP.
SPD-Kreistagsfraktion Darmstadt Dieburg, SPD Unterbezirk Darmstadt/Dieburg, SPD-Fraktion Darmstadt	424	LK P 1	Die Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen von Darmstadt in den östlichen Landkreis beschäftigt die Gremien der DADINA seit mehreren Jahren. Aus unserer Sicht müssen hier schnellstmöglich Verbesserungen erzielt werden, um die Attraktivität des ÖPNVs zu erhalten und auszubauen. Ein erster Schritt ist der Umbau an der B 26 nach der Untertunnelung Richtung Ostbahnhof für Busse zur schnelleren Durchfahrt der Unterführung, welcher jetzt endlich zeitnah erfolgen muss.  Allgemein sind die Planungsprozesse für diesen Bereich zu langwierig und sollten schnellstmöglich abgeschlossen werden. Die Einführung einer Sammelbuslinie als Vorlaufbetrieb für eine schienengebundene Lösung halten wir für wichtig, um kurzfristige Verbesserungen zu erzielen.	Kenntnisnahme	Nach Vorlage der Ostkreisgutachten, die im NVP enthalten sind, soll eine Entscheidung über die Verbesserung der Verbindungen getroffen werden, hierbei werden auch kurzfristige Lösungen beraten. Die Umsetzung der Busbeschleunigung am Ostbahnhof wird jetzt von der Stadt Darmstadt umgesetzt.
	425	DA P 1	Die Einrichtung einer Mobilitätsstation an der B 26, an denen alle Fahrgäste aus dem östlichen Landkreis in eine Straßenbahn umsteigen müssen, lehnen wir ab. Die umstiegsfreie Fahrt in die Darmstädter Innenstadt ist ein Qualitätsmerkmal des gemeinsamen ÖPNV und soll für die Sammelbusse erhalten bleiben. Wenn eine Mobilitätsstation eingerichtet wird, muss eine Weiterführung in den östlichen Landkreis von Anfang an mitgedacht werden.	Kenntnisnahme	Entscheidungen zum Ostkreis-Gutachten sind noch nicht gefallen.
	426	DA M 1	Die Inbetriebnahme der Lichtwiesenbahn darf sich nicht negativ auf das Fahrtenangebot an der Haltestelle Böllenfalltor in Richtung Innenstadt auswirken. Heute können Fahrgäste aus den Kommunen Modautal, Ober-Ramstadt und Nieder-Ramstadt, welche am Böllenfalltor in Richtung Innenstadt umsteigen müssen, auf einen 7,5 Minutentakt zurückgreifen. Gerade auf der verspätungsanfälligen Route von Nieder-Ramstadt zum Böllenfalltor ist ein dichter Anschlusstakt wichtig, um die zeitnahe Weiterfahrt zu gewährleisten. Wenn die Linie 9 nur noch im 15 Minuten-Takt verkehrt, hätten Fahrgäste, die mit verspäteten Bussen den Umstieg Böllenfalltor erreichen, durch die lange Wartezeit eine erhebliche Qualitätsverschlechterung. Dies wird dazu führen, dass wieder mehr Menschen den MIV nutzen werden.	Teilweise Berücksichtigung	Es wird in die Maßnahme DA-M-1 aufgenommen, dass der Busverkehr zum Böllenfalltor pünktlicher gestaltet werden soll, um die Anschlüsse an die Linie 9 zu gewährleisten.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	427	DA P 5	Die Umstellung der Antriebstechnologie der Busse in der DADINA wird von unserer Seite begrüßt. Allerdings ist eine Fokussierung auf Elektromobilität ein Schritt, der nach jetzigem Stand der Technik nur der Stadt Darmstadt nützt, da sich eine E-Busflotte im Landkreis aufgrund der langen Fahrtstrecken nicht lohnt. Hier regen wir an, dass auch weitere alternative Antriebssysteme geprüft werden.	Berücksichtigung	Die Formulierungen im NVP werden offener gestaltet, sodass verschiedene alternative Antriebe möglich sind.
	428	Odenwaldbahn Pfungstadtbahn	Die Odenwaldbahn ist eine Erfolgsgeschichte und stößt deshalb an Kapazitätsgrenzen. Wir setzen uns für eine Kapazitätsausweitung im Sinne des Ergebnisses der anstehenden RMV-Prüfung ein. Außerdem regen wir eine Verlängerung der Pfungstadtbahn bis Groß-Umstadt an.	Kenntnisnahme	Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Gutachten zur Zukunft der Odenwaldbahn ist im NVP enthalten. Durch die Verschiebung der Taktzeiten der Pfungstadtbahn gibt es bereits einige Fahrten, die von Pfungstadt ohne langen Aufenthalt im Darmstädter Hauptbahnhof bis Groß-Umstadt-Wiebelsbach fahren.
	429	Ober-Roden - Dieburg	Die Verlängerung der S1/S2 in den Landkreis findet unserer Zustimmung.	Kenntnisnahme	
	430	Schülerverkehre	Aus verschiedenen Kommunen wurde Kritik am Schülerverkehr geäußert. Die Busse in Stoßzeiten der Schüler*innen sind teilweise so überfüllt, dass sich die Anfahrt zur Bildungseinrichtung zu einem Stressfaktor entwickelt hat. Wir bitten die DADINA, die Auslastung der Busse in den Schulanfangs- und endzeiten genauer zu analysieren und das Fahrtangebot bei erhöhter Nachfrage zu ergänzen. Auch regen wir eine stärkere Sensibilisierung der Schulen für das Thema ÖPNV an. Veränderte Unterrichtszeiten müssen mit der Nahverkehrsorganisation thematisiert werden.	Kenntnisnahme	Dies ist laufender Arbeitsauftrag der DADINA. Keine Änderung des NVP erforderlich. Die Kapazitätsprobleme bspw. in Weiterstadt-Riedbahn wurden bereits gelöst.
	431	Anrufsammeltaxen	Zum Erhalt und Ausbau der ÖPNV Verbindungen im ländlichen Raum regen wir eine stärkere Prüfung von alternativen Mobilitätsformen an. Anrufsammeltaxen könnten zum einen das Angebot aufrechterhalten und ggf. ausbauen und führen andererseits zu Kosteneinsparungen. Modellprojekte anderer Landkreise mit digitaler Verknüpfung, Bürgerbussen oder on-demand-Systeme sind dabei zu berücksichtigen.	Teilweise Berücksichtigung	Dies ist bereits u. a. beim Prüfauftrag DA-P-4 (New Mobility) und in einzelnen Maßnahmen im Landkreis enthalten. Wird teilweise noch ergänzt (z. B. LK-P-2).
	432	Querverbindungen	Die Ausrichtung des Nahverkehrs auf Darmstadt und Frankfurt führt dazu, dass Fahrgäste häufig erst die Mobilitätsdrehscheiben anfahren müssen, um in benachbarte Kommunen zu gelangen. Wir regen die Prüfung weiterer Querverkehren zwischen den Kommunen im Landkreis an.	Berücksichtigung	Eine Tangentialverbindung von Seeheim-Jugenheim über Pfungstadt und Griesheim nach Weiterstadt wird als Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.
	433	P+R	Wir begrüßen den Ausbau von kostenlosen P+R und B+R Plätzen im Gebiet der DADINA, weisen aber auf die besondere Situation der Kommunen (z.B. Babenhausen, Erzhausen, Groß-Umstadt-Wiebelsbach) an den Tarifgrenzen hin. Für diese müssen Lösungen zur Schaffung von weiteren Parkplätzen und Radboxen gefunden werden.  Des Weiteren sollen weitere kostenlose P+R Parkplätze entlang der Odenwaldbahn geschaffen werden, da die vorhandenen vielerorts nicht ausreichen.	Kenntnisnahme	Der Ausbau von P+R und B+R ist im NVP enthalten. Das Problem der Tarifgrenzen kann durch ein mehr entfernungsabhängiges Tarifsystem entschärft werden, das ebenfalls im NVP vorhanden ist.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	434	Barrierefreiheit	Der Ausbau von barrierefreien bzw. -armen Haltestellen begrüßen wir sehr, merken aber an, dass auch Lösungsansätze für die Hauptdrehscheiben Böllenfalltor und Luisenplatz gefunden werden müssen.	Kenntnisnahme	Eine vollständige Barrierefreiheit auf dem Luisenplatz ist nicht möglich, es müssen Haltestellen im Umfeld des Luisenplatzes oder die ausklappbaren Rampen an den Fahrzeugen genutzt werden.  Sobald die räumlichen Voraussetzungen für die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit an der Haltestelle „Böllenfalltor“ mittelfristig geschaffen worden sind, wird diese erfolgen.
	435	Straßenbahn nach Wixhausen	Wixhausen ist der einzige Darmstädter Stadtteil ohne Direktverbindung in die Darmstädter Innenstadt. Wir regen daher eine weitere Verlängerung der Trassenführung bis Wixhausen an.	Kenntnisnahme	Eine verbesserte Anbindung von Wixhausen ist in Maßnahme DA-P-3 enthalten.
	436	DA M 3	Die Änderung der Linienführung der Straßenbahnen 4 und 7 begrüßen wir, um neue Wegbeziehungen umsteigefrei abzudecken. Der Abschaffung der „Schnellen 6“ sollte allerdings eine weitergehende Prüfung vorangestellt werden. Die Verlängerung der Fahrzeit stellt eine Qualitätsverschlechterung dar und könnte mit einer Änderung von Fahrplänen oder anzufahrenden Haltestellen aufgefangen werden.	Kenntnisnahme	Durch das Auflaufen auf voranfahrende Fahrzeuge ist das Schnelllinienkonzept nur bedingt wirksam. Die Verkehrsleistungen in Richtung Alsbach sollen ausgeweitet werden.
	437	Pilotprojekt Preissenkung	Gerade im Zuge der Diesel-Affäre legen immer mehr Kommunen Konzepte für eine Preisreduktion im ÖPNV vor. Wir regen daher an, gemeinsam mit der RMV ein Pilotprojekt für eine Senkung der Preise für Jahreskarten im DADINA-Gebiet, idealerweise im RMV-Gebiet, vorzubereiten.  Des Weiteren sollte sich der Vorstand der DADINA, im Rahmen der Neustrukturierung der Tarifgestaltung des ÖPNVs durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) für ein vergünstigtes Tarifangebot für Bezieherinnen und Bezieher von Leistungen von SGB II-, SGB XII und dem Asylbewerberleistungsgesetz einsetzen.	Kenntnisnahme	Es ist geplant, zum 1.1.2020 ein hessenweites Seniorenticket für 365 € einzuführen. Modellversuche sind auch unabhängig vom NVP möglich, Einnahmerrückgänge sind dann aber lokal zu finanzieren. Außerdem müsste dann auch parallel die Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Systems gesteigert werden. Es gibt bereits die Möglichkeit eines lokalen subventionierten Sozialtickets (wie in der Stadt Darmstadt). Wegen eines RMV-weiten Sozialtickets ist die DADINA mit dem RMV im Gespräch.
	438	Nutzung von Mobilfunkdaten	Für eine genauere Ermittlung von Mobilitätsbedarfen regen wir an, auf anonymisierte Handydaten zurückzugreifen, sofern dies wirtschaftlich ist. Auf diese Weise lassen sich zusätzliche ÖPNV-Optionen evaluieren.	Kenntnisnahme	Hierzu gab es schon erste Erfahrungen bei der HEAG mobilo. Insgesamt ist die Technik aber noch nicht so weit fortgeschritten, dass sie für eine Gesamterhebung des RMV nutzbar wäre.
	439	Pilotversuch autonome Straßenbahn	Es soll ein Pilotversuch für eine autonom fahrende Straßenbahn zwischen dem Darmstädter Hauptbahnhof und dem Luisenplatz angestrebt werden. Die Teilstrecke ist hochfrequentiert und wäre eine ideale Ergänzung zu den Straßenbahnlinien, die Stadtteile und Landkreiskommunen erschließen. Aus	Kenntnisnahme	Die HEAG mobilo GmbH wird im Auftrag der ÖPNV-Aufgabenträger den Einsatz innovativer Fahrzeugtechnologien (z.B. autonom fahrende Fahrzeuge) erproben und voran-



Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			Sicherheitsgründen sollte die Bahn KI-getrieben und weitgehend offline unterwegs sein. Parallel sollen auch die sozialpolitischen Auswirkungen von autonom fahrenden Fahrzeugen im ÖPNV auf die Beschäftigungsverhältnisse betrachtet werden.		treiben. Die einzelnen Umstände der jeweiligen Projekte werden im Rahmen derer vertieften Planung spezifiziert.
	440	DA M 6	Wir bitten von der geänderten Führung der K-Linie über die Alexanderstraße abzusehen. Mit dem Bau der Lichtwiesenbahn wird der K-Bus jetzt schon ausgedünnt. Eine Fahrzeitverlängerung Richtung Luisenplatz und Hauptbahnhof wäre eine weitere Verschlechterung für die Menschen im Woogsviertel.	Teilweise Berücksichtigung	Die zukünftige Führung der Linie K wird offengehalten, DA-M-6 wird entsprechend geändert.
SPD Reinheim	441	Linie RHX	Mit Erstaunen stellen wir fest, dass die Schnellbus Verbindung von Reinheim nach Darmstadt (ehemals K87, jetzt Linie RHX) weiterhin im Nahverkehrsplan 2019 -2024 enthalten ist. Noch im April 2016 konnten wir die Streichung dieser Linie gerade noch verhindern. Damals sagte man uns von Seite der DADINA, dass diese Linie keine Standard Verbindung sei und wollte diese nur als Sonderbestellung und auf Kosten der Stadt Reinheim erhalten. Es ist erfreulich, dass die DADINA nun in ihrem neuen Entwurf diese Buslinie als Standard erhalten hat.	Kenntnisnahme	
	442	Forderung nach Angebotsausbau	Für Reinheim ergeben sich somit keine Veränderungen und somit auch kein Ausbau oder eine Verbesserung des ÖPNV im Vergleich zum Nahverkehrsplan 2011 - 2016. Dies ist auf Grund der steigenden Pendlerzahlen nach Darmstadt und Frankfurt für uns nicht nachvollziehbar. Das Angebot der Jobtickets wird von vielen Arbeitgebern unterstützt. Es macht aber aus unserer Sicht keinen Sinn für Arbeitnehmer ein solches Angebot anzunehmen, solange das ÖPNV Angebot nicht ausgebaut wird. Die aktuell vorhandenen Kapazitäten reichen heute schon nicht aus und werden auch zukünftig nicht mehr ausreichen, wenn eine Verringerung des Individualverkehrs als Ziel angestrebt werden soll.	Kenntnisnahme	Die Umsetzung der Maßnahmen zum Ausbau der Odenwaldbahn, die auch die Anbindung von Reinheim nach Darmstadt und Frankfurt verbessern werden, ist im NVP enthalten, ebenso die Ostkreisgutachten.
	443		Der vorgelegte Entwurf zum Nahverkehrsplan 2019 - 2024 ist leider nicht viel mehr als eine umfangreiche Bestandsaufnahme, die ein Zukunftskonzept zur Lösung der Verkehrsprobleme in Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg und der Umweltbelastung durch den Individualverkehr vermissen lässt. Kleinere Anpassung, wie in unserem Fall die Umbenennung von Buslinien, kann nicht als ausreichendes, zukünftiges ÖPNV Konzept akzeptiert werden.	Kenntnisnahme	Der NVP enthält Maßnahmen mit Bestellkosten von über € 9 Mio./a und kann deshalb nicht als eine reine Bestandsaufnahme bezeichnet werden.
VCD Darmstadt-Dieburg	444	Modal split	Das Umweltbundesamt sieht 150 PKW pro 1.000 Einwohner*innen als Verträglichkeitsgrenze für die Einhaltung von einschlägigen Klimaschutzabkommen und der 2-°C-Grenze. Heute sind mehr als drei Mal so viele PKW im Landkreis Darmstadt-Dieburg und drei Mal so viele in der Stadt Darmstadt zugelassen. Der Umweltverbund, insbesondere der ÖPNV muss für Strecken über 15 km Fahrten des MIV aufnehmen können. Eine so massive Verlagerung sieht der vorliegende Plan nicht als Ziel vor. Deshalb ist zu befürchten, dass die übergeordneten Klimaziele für das DADINA-Gebiet verfehlt werden.  Der hohe Anteil an MIV führt des Weiteren auch zu erheblichen Problemen für den ÖPNV und den gesamten Umweltverbund. Wir halten es daher für unverzichtbar hier auch Forderungen der Entwicklung für den MIV einzubinden um negative Auswirkungen für den Umweltverbund zu reduzieren oder zu verhindern.	Kenntnisnahme	Es ist nachvollziehbar, dass das Verkehrsaufkommen im MIV die Abwicklung des ÖPNV – insbesondere im städtischen Bereich - beeinflusst, Im NVP sollen aber Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV und nicht zur Zurückdrängung des MIV dargestellt werden.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<p>Die zwei nach unserer Auffassung wichtigsten Aspekte sind die Führung des ÖPNV im Mischverkehr, also ohne eigene Spur, und die damit verbundene Verzögerung bei hohem Verkehrsaufkommen, sowie die Behinderung des gesamten Umweltverbundes durch falsch parkende Fahrzeuge.</p> <p>Wir sehen es daher als unabdingbar an, das Verkehrsaufkommen auf Strecken ohne eigene ÖPNV-Führung deutlich zu reduzieren. Eine solche Reduzierung kann durch verschiedene Maßnahmen erfolgen. Insbesondere sehen wir aber eine allgemeine Reduktion des MIV für erforderlich an.</p> <p>Auf Problemstrecken sollten bspw. Widmungen nur zugunsten von Anliegern und dem Umweltverbund und ähnliche Maßnahmen geprüft werden. Wichtig wäre es zudem die zur Zeit noch vorhandenen indirekten Subventionen des MIV zu eliminieren. Diese versteckten Subventionen sind nicht nur ein erheblicher Kostenfaktor für Städte und Gemeinden, sie führen bei den Nutzer*innen auch zu einer negativen Kostenberechnung für den ÖPNV. Zu diesen versteckten Subventionen gehört insbesondere der kostenlose öffentliche Parkraum.</p> <p>Zum zweiten Aspekt, den Behinderungen durch Falschparken, gibt es eine Zahl an möglichen Maßnahmen die vollumfänglich in das Maßnahmenpaket aufgenommen werden sollten. Dazu zählt bspw. die oben bereits erwähnte Parkraumbewirtschaftung, mit der eine erhebliche Reduzierung des Parkdrucks einhergeht. Dies haben erfolgte Umsetzungen wie bspw. in München bereits gezeigt.</p> <p>Zeitgleich muss, nach einer kurzen Aufklärungsphase, eine deutliche und effektive Ahndung von Falschparken erfolgen. Auch dies ist mit vertretbarem Aufwand möglich, wie bspw. die Stadt Karlsruhe gezeigt hat.</p> <p>Denkbar sind mit Blick auf den ÖPNV auch Maßnahmen wie in Berlin, wo die BVG Aufgaben des Ordnungsamtes mit übernimmt (§ 23 Berliner Mobilitätsgesetz).</p> <p>Entsprechende Maßnahmen sollten für die Stadt Darmstadt wie auch für größere Städte und Gemeinden im Landkreis aufgenommen werden.</p>		
	445	LK P 1 und DA P 1	<p>Es fehlt ein Nachweis, dass ein Sammelbussystem nicht dazu führt, dass durch Umstiege Fahrgäste verloren gehen im Vergleich zu Direktverbindungen.</p> <p>Unabhängig der vorgesehenen Prüfaufträge müssen zeitnahe Maßnahmen erfolgen um die aktuell erheblich eingeschränkte Busanbindung aus dem Ostkreis zu verbessern. Der zeitliche Ausblick im Rahmen des Prüfauftrages ist zu lang. Hier sollte ein zusätzlicher Prüf- und Umsetzungsauftrag unter Ein-satz temporärer Maßnahmen für das Gebiet der Stadt Darmstadt erfolgen, um eine unmittelbare Ver-besserung der ÖPNV-Anbindung aus dem Ostkreis zu erreichen.</p> <p>Denkbar wäre bspw. die Erbacher Straße baulich, mit einem elektrifizierten Modalfilter (Schranke, versenkbare Poller o.ä.) für den motorisierten Durchgangsverkehr, ausgenommen ÖPNV zu sperren und die ÖPNV-Spur der B26 in Richtung Ostbahnhof über die Erbacher Straße zu führen. Ähnliche Modelle gibt es bereits in anderen Städten. Die Sperren können bspw. über Schlüssel und/oder Funksysteme</p>	Kenntnisnahme	Die Ostkreisgutachten sind bereits in Bearbeitung und werden demnächst abgeschlossen. Es sollen auch kurzfristig wirkende Maßnahmen beraten werden.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			entfernt/geöffnet werden.		
	446	2.3.6.1	Der Untersuchungsraum sollte auf einer Verbindung Weiterstadt – Darmstadt – Roßdorf – Groß-Zimmern ausgedehnt werden, um größere Erschließungspotentiale zu heben. Die Untersuchung eines Gesamtnetzes (analog Mobilitätsnetz Heidelberg) sollte erwogen werden.	Kenntnisnahme	Dies ist prinzipiell vorstellbar, jetzt sollen aber zuerst die Ergebnisse der laufenden Untersuchungen abgewartet werden, bevor weitere Untersuchungen angestellt werden.
	447	6.4.5.1 und 6.3.5	<p>Der Bedienungsstandard ist insbesondere für Samstag in der TVZ mit einem T15 (DA) schon heute unzureichend - eine Taktverdichtung auf einen T10 ist aus Kapazitäts- wie Attraktivitätsgründen angezeigt. Analog gilt dies für die Vorgaben für den Landkreis Darmstadt-Dieburg.</p> <p>Gleichfalls ist das Taktangebot am Sonntagvormittag/Abend nicht so aufgestellt, ein attraktives Angebot darzustellen - hier wird mindestens ein T20(DA/A-B))/T30(LADADI/0-1) als erforderlich angesehen.</p> <p>Eine Mindestbedienung &gt;T60 wird als generell unzureichend abgelehnt.</p> <p>Die Betriebs-/Verkehrszeiten gem. Kapitel 6.4.4. sind vor diesem Hintergrund generell zu hinterfragen.</p> <p>Als Hinweis: Ein gutes Taktangebot im Freizeitverkehr erhöht die Wahrscheinlichkeit für eine spontane Nutzung und schafft die Grundlage für die versuchsweise Nutzung für habitierte Wege (Berufswege). Eine Taktverdichtung für den Freizeitverkehr ist insofern auch ein wichtiges Marketinginstrument.</p>	Kenntnisnahme	Ein T20 ist mit einem T30 nur teilweise kompatibel. Sicherlich wären weitere Taktverdichtungen vorstellbar, wegen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sollen die Taktzeiten des NVP-Entwurfs aber erstmal so beibehalten werden.
	448	7.3.7	<p>ÖPNV und Fahrrad</p> <p>Der vorliegende Entwurf analysiert zutreffend die großen Ergänzungspotentiale von Fahrrad und ÖPNV und die gute Situation zum witterungs- und diebstahlgeschützten Abstellen von Fahrrädern an ÖPNV-Punkten sowie die grundsätzlich kostenlose Radmitnahme.</p> <p>Für die Fahrradstation am Hauptbahnhof Darmstadt ist derzeit kein Nutzungskonzept zum gesicherten Abstellen von Fahrrädern erkennbar. Das bisherige gesicherte Fahrradparkhaus ist derzeit frei zugänglich und ein Diebstahlschutz nicht mehr gewährleistet. Service-Dienstleistungen wie die Reparatur von Fahrrädern ist nur noch Selbstbedienung abgebildet. Es ist ein Konzept zu erarbeiten und umzusetzen, das Sammelschließungen oder Fahrradboxen umfasst, den bestehenden Fürstenbahnsteig einbindet sowie weitere Serviceangebote wie z.B. Reparaturen oder Fahrradwaschanlage. Außerdem fehlt eine dynamische Fahrgastinformation im Fahrradparkhaus, die insbesondere über Gleiswechsel informiert, bevor man die Treppen heruntergeht.</p> <p>Fahrradvermietsystem: Das bestehende Angebot von Mietfahrrädern in Darmstadt wird ausdrücklich begrüßt. Entsprechende Angebote fehlen in den Kommunen des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Ein weiteres Defizit besteht darin, dass die Nutzung der Räder nicht vollständig in den RMV/DADINA-Tarif integriert ist. Es werden lediglich Rabatte für Inhaber*innen für HEAG-Zeitkarten gewährt. Es bestehen vorbildliche Verträge der Studierendenschaften der TU Darmstadt, der Hochschule Darmstadt und der</p>	Teilweise Berücksichtigung	<p>Ein Konzept zur Aufwertung der Fahrradstation am Hauptbahnhof Darmstadt wird im Rahmen der konzeptionellen Planungen zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt erarbeitet. Ein Prüfauftrag zu infrastrukturellen Maßnahmen wird im NVP aufgenommen.</p> <p>Das Fahrradvermietsystem muss nicht im Detail im NVP dargestellt sein. Die Rabatte gelten für alle RMV-Jahreskarteninhaber.</p> <p>Die mögliche Ausweitung des Fahrradvermietsystems auf den Landkreis wird im NVP ergänzt.</p>

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<p>Evangelischen Hochschule, die den Studierenden erlauben zu einem Pauschalpreis beliebig viele Fahrten unter einer Stunde abzurufen. Dies sollte auch allen Zeitkarten*inhaberinnen automatisch gewährt werden.</p> <p>Fahrradvermietsysteme sind als vollwertiger Teil des ÖPNV zu begreifen und in den Tarif zu integrieren. Es darf keinen Unterschied machen, ob eine Wegekette z.B. Fuß+Bus+Straßenbahn oder Fuß+Mietrad+Straßenbahn enthält.</p> <p>Der Abschnitt 8.5.3 Fahrradvermietsysteme an SPNV-/ÖPNV-Stationen macht dazu gute Ansätze. Es fällt allerdings auf, dass die Studierendenschaften als Körperschaften öffentlichen Rechts, die Call a Bike in Darmstadt initiiert haben, nicht explizit im Abschnitt "Akteure" genannt werden, mit denen weitere Planungen abgestimmt werden, obwohl sie schon heute den weit überwiegenden Teil der Finanzierung und der Nutzer*innen stellen. Sie könnten lediglich unter "ggf. öffentliche Einrichtungen" mitgemeint sein. Eine explizite Nennung und Einbindung von Anfang an ist allerdings Erfolgsfaktor, da das bestehende System aus Einzelverträgen zwischen dem Anbieter und den Studierendenschaften und dem Anbieter und der HEAG mobilo und Einzelverträgen zwischen Anbieter und Großkunden wie Merck, Elisabethenstift und Projektträgern der Lincoln-Siedlung zusammengesetzt ist, die in Bezug auf ihre Laufzeiten und Regelungen nicht miteinander harmonisiert sind.</p> <p>Aus der Studierendenschaft sind in der Vergangenheit auch häufiger unzufriedene Äußerungen zu hören gewesen. Es sollte unbedingt vermieden werden, dass die Studierendenschaften einen Anbieterwechsel vornehmen und so zwei Systeme in Darmstadt etabliert werden. Ein Zugehen auf und die frühzeitige und umfassende Einbindung der Studierendenschaften in alle Schritte der Planung ist daher aus unserer Sicht unabdingbar.</p>		
	449	7.3.9	<p>Der vorliegende Entwurf stellt zutreffend Defizite bei der barrierefreien Zugänglichkeit zu Haltestellen fest. Sachlich unzutreffend sind Ausführungen zu einzelnen Haltestellen wie <i>Verknüpfungspunkt Böllenfalltor, keine vollständige Barrierefreiheit möglich zentraler Verknüpfungspunkt Luisenplatz, keine Barrierefreiheit möglich</i></p> <p>Grundsätzlich sind auch an Verknüpfungspunkten barrierefreie Ausbauten möglich. Am Böllenfalltor sprechen noch nicht einmal ästhetische oder städtebauliche Gründe dagegen, weil das Böllenfalltor ein reiner ÖPNV-Knoten ohne konkurrierende Funktionen wie Aufenthalt, Radverkehr, Veranstaltungsfläche oder Repräsentation ist, die am Luisenplatz ergänzend zu betrachten sind. Viele verschiedene Rechtsabkommen wie beispielsweise Art. 9 der UN-Behindertenrechtskonvention regeln die ungehinderte Zugänglichkeit zu Transportmitteln. Dies ist auch im DADINA-Gebiet flächendeckend umzusetzen.</p> <p>Der bisher vorliegende Umsetzungsgrad ist in höchstem Maße problematisch und nicht zufriedenstellend. Es sind weitere Anstrengungen zu unternehmen und spätestens bis zum Ende der Gültigkeit des NVP im Jahr 2024 für alle Bushaltestellen abzuschließen bzw. Planfeststellungsverfahren für schienengebundene Haltestellen (Bahn und Straßenbahn) im DADINA-Gebiet einzuleiten.</p>	Teilweise Berücksichtigung	Sobald die räumlichen Voraussetzungen für die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit an der Haltestelle „Bölllenfalltor“ mittelfristig geschaffen worden sind, wird diese erfolgen. Bezüglich des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen wird der NVP-Entwurf konkretisiert.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	450	7.3.10	<p>Der vorliegende Entwurf führt aus:</p> <p><i>Ab 2019 sollen in der Stadt Darmstadt ausschließlich elektrisch betriebene Busse beschafft werden, um bis 2025 alle Buslinien komplett emissionsfrei zu betreiben.</i></p> <p>Für Fahrzeuge im Landkreis Darmstadt-Dieburg ist kein vergleichbar konkreter Plan bekannt. Der Absatz sollte wie folgt neu gefasst werden:</p> <p><i>Ab 2019 sollen in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg ausschließlich elektrisch betriebene Busse beschafft werden, um bis 2025 alle Buslinien komplett emissionsfrei zu betreiben.</i></p>	Teilweise Berücksichtigung	Der Beschluss der Stadt Darmstadt bezieht sich auf die HEAG mobilo, damit sind auch Buslinien im Landkreis betroffen. Der Kreistag hat der Beschaffung von Batteriebussen durch die HEAG mobilo zugestimmt. Besonders für den Landkreis können auch andere alternative Antriebe wie mit Wasserstoff betriebene Brennstoffzellenbusse interessant sein. Die Formulierungen im NVP werden offener gehalten.
	451	7.3.11	<p>Der vorliegende Entwurf analysiert zutreffend, dass das bestehende System der Liniennummern historisch gewachsen und schwer verständlich ist. Eine Vereinheitlichung wird richtigerweise angestrebt.</p> <p>Es sollte ausgeführt werden, bis wann ein einheitliches Liniennummernkonzept umgesetzt wird. Spätestens sollte das Liniennummernkonzept bis 2022 (zur Mitte des Gültigkeitszeitraums des NVP) umgesetzt sein.</p>	Kenntnisnahme	Das neue Konzept wird für die Linien der DADINA mit der Vergabe des Linienbündels Babenhausen (voraussichtlich Anfang 2021) vollständig umgesetzt sein.
	452	7.3.12	<p>Der vorliegende Entwurf analysiert zutreffend:</p> <p><i>Die Tarifstruktur ist vor allem für Gelegenheitsfahrgäste nur schwer verständlich.</i></p> <p>Der Tarif ist wie folgt zu überarbeiten:</p> <p>Eine Jahreskarte für alle Verkehrsmittel im DADINA-Gebiet wird für 365 € angeboten. Gelegenheitsnutzern wird die Möglichkeit gegeben, alle Fahrten auf einem Kundenkonto zu addieren. Ergeben sich innerhalb eines Tages mehrere Fahrten auf einer Relation, werden diese automatisch in eine Tageskarte zusammengefasst, innerhalb eines Monats auf eine Monatskarte und innerhalb eines Jahres auf einer Jahreskarte. Das insgesamt zu entrichtende Fahrgeld wird auf 365 € im Jahr gedeckelt und bei Erreichen des Betrags das Zugangsmedium des Kunden in eine Jahreskarte umgewandelt (Best Pricing).</p>	Kenntnisnahme	Dies ist zwar überlegenswert, sollte aber nicht im NVP festgeschrieben werden. Hierdurch würden voraussichtlich erhebliche Kosten entstehen. Außerdem müssten zuerst die Infrastruktur und das ÖPNV-Angebot deutlich ausgebaut werden, um die zu erwartenden zusätzlichen Fahrgäste befördern zu können.
	453	8.3.1 DA P 1	Die Neuentwicklung einer Straßenbahn in Richtung Osten wird begrüßt (siehe zu 8.4.1). Die Straßenbahn sollte die Siedlungsschwerpunkte jedoch direkt erschließen und nicht zusätzliche Umsteigewänge für die Haupterschließungsachse nach sich ziehen. Eine Stummelinie für einen kurzen Streckenteil mit Umsteigezwang sehen wir daher sehr skeptisch.	Kenntnisnahme	Die Ergebnisse der Ostkreisgutachten sollten abgewartet werden.
	454	8.3.2	<p>Sinnvoll sehen wir den Tausch der Linien 4 und 6. Ebenso begrüßen wir den angeplanten 15-Minuten-Takt bis Alsbach. Dennoch halten wir die Beibehaltung der Schnelllinie für wünschenswert, um die Straßenbahn weiterhin attraktiv zu machen.</p> <p>zu DA-M-3c: Die Einstellung der Schnelllinie 6 lehnen wird vehement ab, da mit ihr wesentliche Fahrzeit- und Komfortverluste für viele NutzerInnen des ÖPNV südlich der Darmstädter Kernstadt verbunden sind. Sofern die Linie 6 mit der aktuellen Infrastruktur nicht mehr stabil betrieben werden kann,</p>	Kenntnisnahme	Durch das Auflaufen auf voranfahrende Fahrzeuge ist das Schnelllinienkonzept nur bedingt wirksam. Die Verkehrsleistungen in Richtung Alsbach sollen ausgeweitet werden.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			sind entsprechende Infrastrukturertüchtigungen vorzusehen. zu DA-M-3d: Die Ampelvorrangschaltung für den ÖPNV wurde in den vergangenen Jahren erheblich verschlechtert. Bevor dies über längere Fahrzeiten aufgefangen wird, sollte die Vorrangschaltung in dem sehr wohl möglichen hohen Standard wiederhergestellt werden.		
	455	8.3.3	Wir sehen grundsätzlich einen T15 bzw. insbesondere einen T30 auf den meisten Linien für die definierten Zeiträume als nicht ausreichend an - die Änderungen der Grundtaktfrequenz auf einen T10/T20-Grundtakt halten wir für dringend geboten.	Kenntnisnahme	Ein T20 ist mit einem T30 nur teilweise kompatibel. Sicherlich wären weitere Taktverdichtungen vorstellbar, wegen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sollen die Taktzeiten des NVP-Entwurfs erstmal so beibehalten werden.
	456	8.4.1	Die Planung zur Reaktivierung Schienenstrecke nach Groß-Zimmern wird begrüßt. Neben der Reaktivierung ist auch eine Elektrifizierung der Strecke einzuplanen.	Kenntnisnahme	Die Ergebnisse der Ostkreisgutachten sollten abgewartet werden
	457	IB P 1	Es fällt auf, dass im Planungsansatz kein barrierefreier Ausbau angestrebt wird. Es ist ein barrierefreier Ausbau zu planen. Es ist nicht vertretbar einen Hauptumsteigepunkt ohne Barrierefreiheit zu planen (siehe auch zu 7.3.9)	Kenntnisnahme	Ein barrierefreier Ausbau des Luisenplatzes ist nicht möglich.
	458	IB P 2	Eine Vorrangschaltung für ÖPNV an allen Lichtsignalanlagen wird befürwortet. Die Umsetzung in Darmstadt ist bereits weit fortgeschritten, im Landkreis besteht Nachholbedarf. Strategisch wichtig ist die Einrichtung einer bevorrechtigten Busspur auf der B 26 voranzutreiben, damit Rückstau des MIV nicht zu Lasten des ÖPNV geht (siehe auch zu 2.3.6).	Kenntnisnahme	Auch im Landkreis soll die Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen ausgebaut werden. Die Busspur auf der B26 bis zur Einmündung der Erbacher Straße ist vorhanden, für den Bereich bis zum Ostbahnhof soll eine Busbeschleunigung durch die Stadt Darmstadt umgesetzt werden.
	459	Odenwaldbahn	Es sind eine Elektrifizierung und, wo möglich, ein zweigleisiger Ausbau einzuplanen. Zur Stärkung der Odenwaldbahn für den Nahmobilitäts- und intermodalen Freizeitverkehr sollte eine großzügig dimensionierte Fahrradmitnahme in den Zügen vorgesehen werden.	Kenntnisnahme	Im Gutachten zur Zukunft der Odenwaldbahn werden auch eine Elektrifizierung und zweigleisige Abschnitte untersucht.