

DADINA

Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Darmstadt Dieburger Nahverkehrsorganisation Europaplatz 1 64293 Darmstadt

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

Europaplatz 1
64293 Darmstadt

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

Geschäftsstelle
08.12.2023
Al-kh

Einladung zur Sitzung der Verbandsversammlung

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie zur VV/9./VI. Sitzung der Verbandsversammlung für

Mittwoch, den 20.12.2023, um 17:00 Uhr,
im Kreishaus Darmstadt,
Kreistagssitzungssaal, Jägertorstraße 207,
64289 Darmstadt

ein.

Die Tagesordnung mit Beratungsunterlagen liegt bei.
Die Niederschrift der letzten Sitzung liegt bei, sofern sie nicht mit der
Vorankündigung mitversandt wurde.

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Ludwig
Vorsitzender

Anlagen

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

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



Tagesordnung

Gremium: Verbandsversammlung
Sitzungstag: 20.12.2023
Sitzungsnummer.: VV/9./VI.

TOP	Betreff		
Öffentlicher Teil der Sitzung			
1.	Mitteilungen des Verbandsversammlungsvorsitzenden	1804-2023/DDN	
2.	Anträge und Anfragen (Sachstand)	1805-2023/DDN	
3.	Bericht des Vorstandsvorsitzenden	1806-2023/DDN	
4.	Wahl einer Schriftführerin oder eines Schriftführers	1807-2023/DDN	
5.	Umsetzung Gutachten Verkehrsknotenpunkte Innenstadt	1808-2023/DDN	
6.	Prüfung Jahresabschluss 2022	1798-2023/DDN	
7.	Wirtschaftsplan 2024	1810-2023/DDN	
8.	Antrag der Fraktion Klimaliste WGD zu Personalmangel Management (9_VI_32)	1811-2023/DDN	
9.	Antrag der Fraktion Klimaliste WGD zum Abfahrtspunkt nach Weiterstadt (9_VI_33)	1812-2023/DDN	
10.	Anfrage der Fraktion Die Linke zum DadiLiner (9_VI_34)	1813-2023/DDN	
11.	Anfrage der SPD - Fraktion zum Halbstundentakt auf der Dreieichbahn zwischen Dieburg und Frankfurt am Main (9_VI_35)	1814-2023/DDN	
12.	Anfrage der FDP - Fraktion zur Umsetzung des Beschaffungsgesetzes "SaubFahrzeugBeschG" (9_VI_36)	1815-2023/DDN	



Vorlage-Nr.: **1805-2023/DDN** vom 28.11.2023

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

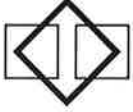
<i>Nr.</i>	<i>Gremium</i>	<i>Status</i>	<i>Zuständigkeit</i>
1.	Verbandsversammlung	Ö	Zur Kenntnisnahme

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

Der aktuelle Sachstand ist als Anlage beigefügt.

Anlage:

- Sachstand Anträge und Anfragen der DADINA-Verbandsversammlung 2021-2026



Anträge und Anfragen der DADINA-Verbandsversammlung 2021-2026 – Sachstand September 2023

Laufende Nr.	Antrag/Anfrage	Beschluss	Bearbeitungsstatus
1_VI_1	Anfrage: Software zur Planung von Linienführung und Fahrzeiten		Beantwortung erfolgt in der Niederschrift VI/2.VI. ✓
2_VI_2	Anfrage: Haushaltsführung		Beantwortung erfolgt in der Niederschrift VI/2.VI. ✓
2_VI_3	Anfrage: Nahverkehrsplan		Beantwortung erfolgt in der Niederschrift VI/2.VI. ✓
2_VI_4	Antrag: Odenwaldbahn	<p>1. Der DADINA-Vorstand wird beauftragt mit dem RMV und dem Land Hessen zu prüfen, unter welchen Bedingungen ein täglicher RB-Stundentakt Frankfurt Hbf-Darmstadt Ost-Erbach umsetzbar wäre.</p> <p>2. Der DADINA-Vorstand wird beauftragt mit dem RMV und dem Land Hessen zu prüfen, unter welchen Bedingungen ein täglicher RE-Stundentakt Darmstadt Hbf-Darmstadt Ost-Erbach (auch am Wochenende und täglich bis 23:00 Uhr) umsetzbar wäre.</p> <p>3. Der DADINA-Vorstand wird beauftragt mit dem RMV und dem Land Hessen zu prüfen, unter welchen Bedingungen eine mindestens zweiteilige Traktion für alle Darmstadt-Ost berührenden Zugfahrten umsetzbar wäre.</p>	<p>Beantwortung erfolgt in der Sitzung VI/4.MI durch den RMV. ✓</p> <p>Hinsichtlich der Überlegungen zu weiteren Angebotsausweitungen nehmen wir wie folgt Stellung: Wir freuen uns über die sehr positive Entwicklung der Fahrgastnachfrage auf der Odenwaldbahn zwischen 2005 und Beginn der Corona-Pandemie. Obwohl die Fahrgastzahl pandemiebedingt nun bereits seit rund zwei Jahren erheblich unter dem vorherigen Niveau liegt, planen wir für Sommer auf Basis der Beschaffung von fünf neuen Fahrzeugen eine nochmalige Ausweitung des Angebots. Diese umfasst sowohl eine bedarfsgerechte punktuelle Erhöhung des Platzangebots als auch eine erhebliche – besonders am Wochenende – Ausdehnung der Anzahl der Direktfahrten pro Tag zwischen Frankfurt und dem Odenwald. Die genauen Verbesserungen stellen RMV/DADINA rechtzeitig vor Start der Fahrplanausweitungen vor.</p> <p>Die mit der Erbacher Erklärung verbundene Planung des Zielkonzepts ist so gestaltet, dass sie maximalen Vorteil (längere Züge, Stundentakt bis Eberbach) bei möglichst geringen kostenintensiven infrastrukturellen Maßnahmen bietet. Das Platzangebot der jeweiligen Züge geht auf Zählungen und Erfahrungswerte zurück. Generalisierende Vorgaben wie in Punkt 3 alle Fahrten, die in Darmstadt</p>

		<p>4. Die Kosten und Auswirkungen sind der Versammlungsmitgliedern mitzuteilen.</p> <p>Ost halten, mindestens als Doppeltraktion anzubieten, widersprechen dem Grundsatz das Platzangebot bedarfsgerecht zu bemessen und die uns zur Verfügung stehenden Finanzmittel für die Leistungen mit dem höchsten Fahrgastnutzen einzusetzen.</p> <p>Stellungnahme erfolgt in der Sitzung VV/4./VI:</p> <p>1. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 wird die Straßenbahn nach Alsbach im 10-Minutentakt verkehren. Dieser wird aber nicht tagesdurchgängig gefahren, sondern wird in den Hauptverkehrszeiten zwischen 6 und 9 Uhr sowie zwischen 13 und 19 Uhr angeboten. Aus Sicht der DADINA stellt dieses Angebot bereits eine deutliche Verbesserung dar, eine Ausweitung des 10-Minutentaktes auf den ganzen Tag wird weiterhin zurzeit nicht als notwendig erachtet. Die Kosten für die Ausweitung würden voraussichtlich ca. € 300.000/a für den Zeitraum außerhalb der Ferien betragen. Eine Umsetzung auch an Ferientagen würde die Kosten noch erhöhen.</p> <p>Zu 2., 3. und 6.: Die DADINA überlegt zurzeit, die Buslinien N und NE – auch im Zusammenhang mit der Taktänderung der Straßenbahnlinien am Böllenfalltor – neu zu ordnen. Hierbei werden wir die vorgeschlagenen Mehrbestellungen in die Überlegungen mit einbeziehen. Deshalb ist es zurzeit nicht sinnvoll, Kosten für einzelne Maßnahmen auf diesen Linien zu benennen. Das neue Konzept wird dann auch den Gremien der DADINA vorgelegt werden. Es ist aber zu berücksichtigen, dass auch weiterhin vielleicht wünschenswerte Mehrbestellungen auf diesen Linien ganz überwiegend vom Landkreis Darmstadt-Dieburg finanziert werden müssen, der sich in einer Phase der Haushaltskonsolidierung befindet.</p> <p>4. Die angesprochenen Mehrbestellungen auf der Linie O würden Mehrkosten von ca. € 70.000 pro Jahr verursachen. Es ist aber zu berücksichtigen, dass auch weiterhin vielleicht wünschenswerte Mehrbestellungen auf diesen Linien ganz überwiegend vom Landkreis Darmstadt-Dieburg finanziert werden müssen, der sich in einer Phase der Haushaltskonsolidierung befindet.</p> <p>5. Für Samstag ist dies bereits in der Antwort zu Punkt 4. enthalten. Die Fahrplanlücke am Sonntag beruht auf der Fahrplansystematik, da diese für Ausflüge „laststrichungs-bezogen“ orientiert</p>
<p>3_VI_5</p>	<p>Antrag: Mehr Busse auf den Linien nach Darmstadt</p>	<p>Der DADINA-Vorstand wird aufgefordert, die folgenden Mehrbestelloptionen im Busverkehr bis zur nächsten DADINA-Verbandsversammlung (05.04.2022) zu prüfen, fachlich Stellung zu nehmen und jeweils die Kosten zu ermitteln.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lückentreier 10-Minuten-Takt bis Alsbach mit der Straßenbahn Montag bis Freitag. 2. Lückentreier 30-Minuten-Takt für die Buslinie N am Samstag; mindestens zwischen Darmstadt Böllenfalltor und Nieder-Ramstadt. 3. Aufhebung der Betriebsruhe am Sonntag für die Buslinie N und Lückentreier 30-Minuten-Takt für die Buslinie N, mindestens zwischen Darmstadt Böllenfalltor und Nieder-Ramstadt Im Hag. 4. Lückentreier 30-Minuten-Takt für die Buslinie O bis Brandau Montag bis Samstag zwischen mindestens 6:00 Uhr und 21:00 Uhr. HVZ-Zusatzfahrten nach Ober-Ramstadt unverändert. 5. Schließen der bisherigen Fahrplanlücke von einer Stunde bei Ankunft am Böllenfalltor Samstag und Sonntag zwischen 12:54 Uhr und 14:00 Uhr. 6. Lückentreier Stundentakt bis Neutsch auf der Buslinie NE bis 23:00 Uhr.

			ist, d. h. morgens in Richtung Odenwald und nachmittags zurück. Die Kosten dafür wären relativ gering, die DADINA wird die Umsetzung prüfen.
3_VI_6	Antrag: Geschäftsordnung der DADINA		Abgelehnt in VI/3.MI
3_VI_7	Anfrage: Infrastrukturausbau Odenwaldbahn		<p>Beantwortung durch RMV erfolgt in Sitzung VI/4.MI: Zu. 1. In welchen Jahren sollen die verlängerten Bahnsteige und Kreuzungsbahnhöfe in Betrieb gehen (Mühltal, Hetzbach), und auf welcher Seite wird der Zugang zum weiteren Bahnsteig entstehen?</p> <p>Für die Kreuzungsbahnhöfe liegen technische Lösungsvorschläge mit der Bearbeitungstiefe einer Machbarkeitsstudie vor. Für Mühltal ist demnach der Bau eines Außenbahnsteigs am neuen Streckengleis und eines Personensteigs mit Treppe und Aufzug als Bahnsteigzugang vorgesehen. Für Hetzbach ist ein Mittelbahnsteig mit stirnseitigem Zugang von Süden mit Zuwegung über einen Reiseleisendübergang über ein Streckengleis vorgesehen. Die abschließende Umsetzung kann von dieser Konzeption abweichen, wenn sich bei der weiteren Planung entsprechende Erfordernisse zeigen. Ein konkretes Datum der Inbetriebnahme können wir noch nicht nennen. Hierbei sei auch angemerkt, dass der RMV weder Eigentümerin der Infrastruktur ist, noch die Maßnahme finanziert. Vielmehr setzt sich der RMV mit Idee, Forderungen und Planungen für den Ausbau der regionalen Schieneninfrastruktur aktiv ein.</p> <p>Zu. 3.: Die zusätzlichen Züge werden wegen Bauarbeiten der DB Netz AG im Raum Frankfurt nicht wie geplant im Sommer, sondern voraussichtlich am 5. September eingeführt.</p> <p>Zu 4. Die Finanzierung der betreffenden zusätzlichen Zugleistungen erfolgt durch die RMV GmbH unter Verwendung von Regionalisierungsmitteln des Bundes und von Fahrgeldeinnahmen. Derzeit befindet sich der RMV in Gesprächen mit dem Land Hessen über die künftige Finanzierung. Mit Blick auf die derzeit erheblich niedrigeren Einnahmen durch den Fahrkartenverkauf steht die Sicherung der bestehenden Angebote und Planungen im Vordergrund.</p> <p>Zu 2. antwortet die DADINA wie folgt: Zurzeit sind keine weiteren Maßnahmen geplant, die über die Erbacher Erklärung hinausgehen.</p>

3_VI_8	Anfrage: DADINA-Haltestellen-netz	<p>Vorbemerkung: Das DADINA-Haltestellennetz sieht bei Bus- und Bahnlösungen teilweise vollendete Barrierefreiheit im Landkreis sowie zwischen Landkreis und Darmstadt vor.</p> <p>Fragen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wieviel Haltestellen befinden sich aktuell im direkten Zugriff der DADINA (Bitte Auflistung über Büro zusenden)? 2. Welche in 1. genannten Haltestellen sind aktuell nicht (für das jeweilig eingesetzte Verkehrsmittel) vollständig barrierefrei? 3. Welche Maßnahmen unternimmt die DADINA im laufenden / geplanten Haushalt für den Ausbau vollständig barrierefreier Haltestellen (alle im gesamten DADINA-Gebiet)? 4. Wie hoch wäre ein vorhandener Etat (in Euro) zum Ausbau von barrierefreien Haltestellen im gesamten DADINA-Gebiet? 5. Wie weit ist die Planung und /oder Umsetzung des barrierefreien Zustiegs an der Haltestelle Böllenfalltor (sowohl Tram als auch Bus)? 	<p>Beantwortung erfolgt in der Sitzung VV/4./VI:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zurzeit befinden sich insgesamt 796 Haltestellen (als Haltestelle ist immer ein Haltestellensteig gemeint) im direkten Zugriff der DADINA, dabei handelt es sich um Bushaltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Für die Bus-Haltestellen in der Stadt Darmstadt ist die Stadt Darmstadt zuständig, für die Straßenbahnhaltestellen ist die HEAG mobilio zuständig. 2. Von den in 1. genannten Haltestellen im direkten Zugriff der DADINA sind 452 nicht barrierefrei ausgebaut, davon sollen 309 Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Die restlichen Haltestellen sind zurzeit aus Gründen der baulichen Gegebenheiten oder geringerer Fahrgastnachfrage nicht für den Ausbau vorgesehen. 3. In den Wirtschaftsplänen der DADINA sind nur Mittel für den Ausbau von Haltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg enthalten. Im Wirtschaftsplan 2022 sind für den Haltestellenausbau € 400.000 enthalten. Die verbleibenden Kosten nach der Landesförderung werden zu jeweils 50% von den beteiligten Kommunen und von der DADINA (Landkreis) getragen. Es können im Landkreis Darmstadt-Dieburg zurzeit ca. 30 Haltestellen pro Jahr barrierefrei ausgebaut werden. 4. Für die noch auszubauenden Bushaltestellen in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg geht es um ein Bauvolumen von insgesamt ca. € 20,75 Mio., hier sind dann noch die Fördermittel des Landes Hessen in Höhe von ca. 80% gegenzurechnen. Für den Ausbau der Straßenbahnhaltestellen sind die Kosten nicht bekannt. 5. Antwort Stadt Darmstadt: Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten ist ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle "Böllentalkor" kurzfristig nicht realisierbar. Langfristig soll die Haltestelle im Zuge einer möglichen Verlagerung des HEAG-Depots barrierefrei ausgebaut und als wichtiger Umsteigepunkt qualitativ erweitert werden. In der Zwischenzeit prüft die Stadt Darmstadt, einzelne Haltepunkte mit temporären Lösungen barrierefrei zu gestalten. Ein genauer 	7
--------	-----------------------------------	---	--	---

4_VI_9				Zeitpunkt zur Umsetzung der Maßnahme kann derzeit nicht genannt werden.	✓
4_VI_10	Antrag zur Softwareausarbeitung für öffentliche Verbindungsversuche für die Verbesserung ÖPNV			Abgelehnt in VI/4.MI	✓
4_VI_11	Antrag zum Klimaticket für das gesamte DADINA-Gebiet Antrag zum Elektrischen Betrieb der Pfungstadtbahn	Geändert beschlossen: Der DADINA-Vorstand wird beauftragt, sich beim RMV für eine Prüfung inwieweit eine Elektrifizierung der Bahnstrecke Pfungstadt - Darmstadt Eberstadt möglich ist, einzusetzen. DIE DADINA-Verbandsversammlung ist zu unterrichten.		Abgelehnt in VI/4.MI	✓
4_VI_12	Antrag zur Anhörung zum Schienensystem im Korridor Darmstadt-Groß Zimmern			<p>Beantwortung erfolgt in der Sitzung VI/5.MI.</p> <p>Der RMV nimmt dazu wie folgt Stellung: Für die Elektrifizierung der Pfungstadtbahn würden Fördermittel benötigt. Alleine die Elektrifizierung einer Strecke führt aber zu keinem veränderten bzw. verbesserten Angebot mit mehr Verkehrsnachfrage für den ÖPNV, sodass auch keine Finanzierung bzw. ein Nachweis der Förderfähigkeit hergeleitet werden kann.</p> <p>Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Pfungstadtbahn heute als Teil der Odenwaldbahn betrieben wird, wodurch u. a. umsteigefreie Verbindungen von Pfungstadt nach Darmstadt Nord (Fa. Merck), Darmstadt TU-Lichtwiese und in den Odenwald möglich sind. Dann würde eine Elektrifizierung nur Sinn machen, wenn auch die gesamte Odenwaldbahn elektrifiziert wird. Bei der Odenwaldbahn wird zurzeit über zukünftige neue Fahrzeugkonzepte nachgedacht, in diesem Zusammenhang ist dann auch die Pfungstadtbahn zu betrachten. Für eine Verlängerung der S-Bahn vom Darmstädter Hauptbahnhof nach Pfungstadt, für die eine Elektrifizierung Voraussetzung wäre, gibt es zurzeit keine konkreten Planungen. Der Schienenverkehr unterliegt zur Zeit einem Technologiewandel, um mittelfristig den Dieselbetrieb durch lokal emissionsfreie Antriebsarten zu ersetzen. Entsprechend werden die Möglichkeiten und infrastrukturellen Voraussetzungen für den zukünftigen Fahrzeugeinsatz geprüft.</p>	✓

4_VI_13	Antrag zur Kaufmöglichkeit des Schülers: Innenstickers für das DADINA-Gebiet	<p>Geändert beschlossen:</p> <p>Der DADINA - Vorstand wird gebeten, sich beim RMV über die Kosten für die Ausweitung des Schüler:innenstickers für alle Personen zwischen 18 und 21 Jahre zu erkundigen. Die Versammlungsversammlung ist zu informieren</p>	<p>Aufgrund der hohen Arbeitsbelastung durch das 9-Euro-Ticket sieht sich der RMV zurzeit nicht in der Lage, hierzu eine fundierte Stellungnahme abzugeben. Auch wäre eine Abstimmung mit dem Land Hessen erforderlich.</p> <p>In der VV/5./VI. hält VVtr. Crößmann die Beantwortung durch den RMV für nicht ausreichend und bittet die DADINA, dort erneut nachzuhaken.</p> <p>Nach erneuter Nachfrage beim RMV hat dieser mitgeteilt, dass er für eine genauere Antwort Zahlen über den betroffenen Alterskreis von 18 – 21 Jahren, die ein Schüler:innensticker Hessen besitzen, benötigt. Die DADINA wird bei der HEAG mobilo nachfragen, ob dort entsprechende Zahlen vorhanden sind.</p>	✓
4_V_14	Anfrage zur Werbung an Bussen in Tarnfleck	<p>In Darmstadt waren zuletzt Busse mit großflächiger Werbung in Tarnfleck zu sehen. Diese ist derart gestaltet, dass die gesamte sonst lackierte Fläche mittels stilisiertem Tarnfleck versehen wurde.</p> <p>Der öffentliche Raum sollte Menschen jedoch ein Gefühl der Sicherheit geben. Insbesondere geflüchtete Menschen mit Kriegs- und Gewalterfahrungen werden hier möglicherweise ohne Not mit ihren Traumata konfrontiert. Für Kinder und Jugendliche wird der Beruf des oder der Soldat*in banalisiert oder gar als Abenteuer dargestellt. Dieses Zur-Schau-Stellen von Militär trägt zur Normalisierung kriegerischer Auseinandersetzungen bei. Motiviert von dieser Kritik an der Präsenz der Bundeswehr im öffentlichen Raum frage ich: 1. Wurdan Busse von durch die DADINA beauftragten Verkehrsunternehmen mit stilisiertem Tarnfleck beklebt? Wenn ja, wieviel Busse wurden insgesamt derart beklebt? Für</p>	<p>Beantwortung erfolgt in VV/4./VI</p> <p>Zu 1.: Es wird zurzeit ein Bus der Fa. Fische mit der genannten Beklebung eingesetzt, es könnten aber auch noch ein oder zwei Busse dazu kommen. Die Beklebung ist erstmal bis zum 1.12.2022 gebucht.</p> <p>Zu 2. und 3.: Werbeanbringungen am oder im Fahrzeug sind nur zulässig, wenn sie den Grundsätzen und Verhaltensregeln des Deutschen Werberates entsprechen. Sie dürfen den Zielen des ÖPNV nicht grob zuwiderlaufen. Es dürfen maximal 20% der Fensterflächen eines Fahrzeugs (exklusive Frontscheibe) beklebt werden.</p> <p>Zu 4.: Diese Vorgaben stehen im gemeinsamen Nahverkehrsplan 2019 – 2024 und sind damit von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Darmstadt sowie vom Kreistag des Landkreises Darmstadt-Dieburg beschlossen worden.</p> <p>Zu 5.: Üblicherweise entscheidet das Verkehrsunternehmen im Rahmen der o. g. Regelungen, die auch Teil der Verkehrsverträge mit den Unternehmen sind. Im Zweifelsfall entscheidet die Geschäftsstelle, ggf. in Rücksprache mit den Vorstandsvorsitzenden. In diesem Fall war kein Eingreifen erforderlich, da es sich um zulässige Werbung für eine staatliche Institution handelt.</p>	✓

5_VI_15	Anfrage: Erkenntnisse mit dem Neun-Euro-Ticket	<p>welchen Zeitraum ist diese Beklebung gebucht?</p> <p>2. Welche Regelungen bzgl. der Verwendung von Werbung liegen den Vertragswerken der DaDiNa zugrunde?</p> <p>3. Gibt es hier Einschränkungen bzgl. der Wahl von Motiven, insbesondere mit Blick auf Darstellung von Gewalt sowie Sexismus, Rassismus oder anderer Formen der Diskriminierung?</p> <p>4. Von wem werden die Vorgaben bzgl. der Beklebung des Busses zum Zwecke der Werbung erarbeitet und beschlossen?</p> <p>5. Wer entscheidet über die Annahme von Werbung, insbesondere solcher mit potenziell problematischen Botschaften?</p>	
		<p>Der DADINA-Vorstand wird beauftragt, eine 1. Auswertung des Nutzens des bundesweiten Neun-Euro-Tickets wir folgt vorzunehmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Welche Züge werden besonders frequentiert, insbesondere ist eine Überlastung dieser Züge zu verzeichnen? 2. Welche Mehrkosten für den DADINA Verband sind jetzt schon entstanden? 3. Welche Strecken werden zusätzlich und oder häufiger frequentiert? 4. Zu welchen Zeiten (in Tages- und Wochentagezeiten) findet ein signifikanter Fahrgastanstieg statt? 	<p>Der Antrag wird als Anfrage behandelt. Dabei wird „1.“ vor dem Wort Auswertung gestrichlen.</p> <p>Beantwortung erfolgt in Sitzung VV/6.M</p> <p>Zu 1., 3. und 4.:</p> <p>Die DADINA wird keine eigenen Auswertungen zum Neun-Euro-Ticket vornehmen. Die Evaluation erfolgt u. a. durch eine bundesweite Marktforschung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der DB AG im Auftrag von Bund und Ländern (siehe Anlage). Hier liegen erste Ergebnisse vor, die bereits veröffentlicht wurden. Die DADINA hat einen Link zur Umfrage der Hochschule Darmstadt zum Neun-Euro-Ticket auf Ihrer Homepage eingerichtet. Insgesamt kann für das Gebiet der DADINA nach den Rückmeldungen der Verkehrsunternehmen festgestellt werden, dass es zwar steigende Fahrgastzahlen gibt, die aber – gerade im Berufsverkehr – auch auf einen andere ÖPNV-Nutzung in Corona-Situation zurückzuführen sein können. Im Freizeitverkehr ist davon auszugehen, dass es zu Steigerungen der ÖPNV-Nutzung durch das Neun-Euro-Ticket gekommen ist. Deshalb hatte die DADINA auch beim RMV angeregt, die Odenwaldbahn am Wochenende mit zusätzlichen</p>

			<p>Triebwagen zu behängen. Größere Überlastungen sind der DADINA nicht bekannt.</p> <p>Zu 2.: Es sind bisher keine zusätzlichen Kosten bei der DADINA entstanden. Einnahmefälle sollen durch den Bund und das Land ausgeglichen werden, erste Abschlagszahlungen hat die DADINA bereits erhalten. Mehrbestellungen auf den lokalen Linien sind nicht erfolgt. Bei der HEAG mobilio ist ein zusätzlicher Vertriebsaufwand entstanden, dieser wird aber auch in einer festgelegten Höhe bei den Ausgleichszahlungen berücksichtigt.</p>	
5_VI_16	Antrag: Fahrplanänderungen während Bauzuständen Darmstadt-Mitte	<p>Der DADINA-Vorstand wird beauftragt im Rahmen der Bauzustände in Darmstadt-Mitte - überwegend Frankfurter Straße im Bereich Herrngarten - folgende Fahrplanänderungen über die HEAG mobilio und Beteiligten zu beantragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Schienenersatz-Buslinie Nordbad im Anschluss an die Straßenbahnfahrten, hier: Halt immer an Heinheimer Straße und Pützerstraße. 2. Verlängerung der Buslinie L von der Heinheimer Straße bis zum Nordbad im normalen Takt der Buslinie L (so wie vor Eröffnung der Straßenbahnlinie nach Kranichstein). 3. Schienenersatz-Buslinie Nordbahnhof - Luisenplatz im Anschluss an die Straßenbahnfahrten, hier: Halt an den Unterwegshaltestellen, soweit möglich) Wenn die Straßenbahn im 15-Min-Takt fährt, dann alle 15 Minuten plus Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit zum 7,5-Min-Takt und b) Wenn die Straßenbahn im 10-Min-Takt fährt, dann fährt die Schienenersatzlinie alle 10 Min. 	<p>Antrag wird als erledigt beschlossen.</p>	✓

5_VI_17	Anfrage: Fahrpreisentwicklung	<p>1. Welche Möglichkeiten der Kostenreduktion bzw. -einfrierung wird aktuell in der DADINA diskutiert?</p> <p>2. Wie hoch ist der jeweilige Kostenanteil bei der Fahrgastbeförderung in der DADI-HNA?</p> <p>a) für den Vertrieb der Tickets durch die aufgestellten Automaten?</p> <p>b) für den Vertrieb der Tickets durch den personenbedienten Verkauf?</p> <p>c) für den Vertrieb der Tickets durch Fahrscheindrucker im Bus?</p> <p>d) für den Vertrieb der Tickets via Handy?</p> <p>3. Welche Kosten entstehen insgesamt jährlich durch das Bezahlungssystem?</p> <p>4. In welchen vorgenannten Bereichen (Ticketvertrieb, Fahrpersonal, Service, Fuhr-park) entstehen aktuell Mehrkosten, die eine Preiserhöhung rechtfertigen?</p> <p>5. Welche Vertragslaufzeiten haben die Fahrscheinautomaten?</p> <p>6. Gibt es Überlegungen für eine Alternative zu Fahrscheinautomaten, z.B. Papier-Fahrscheinstreifen, 365 €-Ticket, weitere Überlegungen?</p>	<p>Beantwortung erfolgt in VV/6.M/1</p> <p>1. Da sich der Landkreis Darmstadt-Dieburg zurzeit in einer Phase der Haushaltskonsolidierung befindet, sollen höhere Ausgaben auch im Bereich ÖPNV vermieden werden. Deshalb können nur unbedingt notwendige Mehrbestellungen getätigt werden. Auch bei der Stadt Darmstadt soll der Haushalt konsolidiert werden. Die DADINA setzt sich auf allen Ebenen für eine bessere finanzielle Ausstattung des ÖPNV durch Bund und Land ein.</p> <p>2. Eine Aufschlüsselung auf einzelne Vertriebswege ist nicht möglich.</p> <p>3. Im Jahr 2021 betragen die Gesamtkosten für Vertrieb 4,6 Millionen Euro. Die HEAG mobilo ist das vertriebsstärkste Verkehrsunternehmen in der Region. Die bei der HEAG mobilo gekauften Fahrausweise können innerhalb des RMV auch für Fahrten anderer Verkehrsunternehmen genutzt werden.</p> <p>4. Mehrkosten sind in den letzten Jahren v. a. im Personalbereich entstanden, da durch den neuen LHO-Tarifvertrag die Löhne des Fahrpersonals deutlich gestiegen sind. Dadurch hat sich die Personalausstattung verbessert. Außer den in den meisten Bereichen vorliegenden Kostensteigerungen hat v. a. die Erhöhung der Dieselpreise starken Einfluss auf die Finanzierung des ÖPNV. Deshalb ist aus unserer Sicht eine Preiserhöhung im RMV gerechtfertigt und notwendig.</p> <p>5. Es bestehen aktuell laufende Wartungs- und Pflegeverträge mit den beiden Automatenherstellern ICA und Scheidt & Bachmann. Die Fahrscheinautomaten wurden zu unterschiedlichen Zeitpunkten beschafft und befinden sich z.T. noch in staatlicher Förderung. Die zukünftige Entwicklung beim Vertrieb geht in Richtung digitaler Lösungen wie Handyticket und automatische Erfassung beim Ein- und Ausstieg. Voraussichtlich wird es nach dem Erfolg des 9-Euro-Tickets auch zu einer bundesweiten Nachfolgelösung kommen. Die Höhe des Preises einer solchen Karte ist abhängig von den Zuschüssen von Bund und Land, über die zurzeit diskutiert wird. Mittelfristig werden die digitalen Vertriebswege die Fahrscheinautomaten und der Verkauf beim Buspersonal voraussichtlich noch nicht ersetzt werden können, für die Zukunft erscheint dies aber möglich.</p> <p>Beantwortung erfolgt in VV/6.M/1</p>
5_VI_18	Anfrage: WLAN Vias Rail Züge	<p>1. Wo liegt derzeit ein möglicher Fehler im Internetaufbau in den LINT 54 Zügen?</p>	<p>Beantwortung erfolgt in VV/6.M/1</p>

		<p>2. Wie könnte die VIAS Rail GmbH das Wfif des RMV beziehen und ausstrahlen?</p> <p>3. Wäre eine WLAN-Nachrüstung in den älteren Itino-Zügen möglich?</p> <p>a) Ist diese ggfs. Geplant und wenn ja wann?</p> <p>b) Wie hoch wären ggfs. Die Kosten einer solchen Nachrüstung?</p> <p>c) Wie lange ist der Einsatz dieser Züge noch geplant?</p>	<p>RMV: WLAN ist auf der Odenwaldbahn nicht vorgesehen. Eine Nachrüstung in den ITINO wäre sehr aufwändig und würde bedeuten, dass die Fahrzeuge (nacheinander) eine Zeitlang nicht für den Betrieb bereitstehen. Der laufende Verkehrsvertrag endet im Dezember 2027. Zum jetzigen Stand ist von einer Ausstattung der Neufahrzeuge mit WLAN auszugehen. Je nach Entwicklung der Finanzierung situation kann es hier jedoch zu Änderungen kommen.</p> <p>Die Aussagen „WLAN ist auf der Odenwaldbahn nicht vorgesehen“ bezieht sich auf beide Fahrzeugtypen. Es gab auch keine Tests. Bei den Lint ist WLAN lediglich herstellerseitig technisch vorbereitet. Zur Vermeidung des Eindrucks eines ausgefallenen WLANs bemüht sich VIAS die angesprochene Anzeige abzustellen.</p>	
6_VI_19	Antrag: Nutzen-Kosten-Untersuchung für Straßenbahnen mit neuen Kriterien		Abgelehnt in VV/6./VI	
6_VI_20	Antrag: Lichtverschmutzung vermeiden	<p>Der DADINA-Vorstand wird gebeten, das Anliegen des Antrages mit einer Empfehlung der Umsetzung an die Kreiskommunen, die Stadt Darmstadt und die HEAG mobilo weiterzugeben: 1. die Beleuchtung an den Haltestellen zu überprüfen und anzupassen. Ziel soll es sein, die Beleuchtungsstärke und -menge, die Lichtfarbe und -lenkung so anzupassen, dass die Beleuchtung ausreichend Sicherheit bietet aber gleichzeitig auf ein Mindestmaß reduziert wird und unnötige Lichtemissionen in den oberen Halbraum oder außerhalb der zu beleuchtenden Flächen vermieden werden. Bei der Wahl der Farbtemperatur und der Beleuchtungskategorie Insekten- und Naturschutzbelange zu berücksichtigen, niedrigere (=„wärmere“) Farbtemperaturen sind dort wo möglich zu bevorzugen. 2. die Haltestellen, die noch nicht auf</p>	<p>Vertrag in VV/6./VI – Beantwortung erfolgt in VV/7./VI</p> <p>Verbandsversammlungsvorsitzender Ludwig lässt über den Antrag, den Beschluss zu vertragen und einen Sachstandsbericht der Geschäftsstelle abzufordern, abstimmen.</p> <p>Sachstandsbericht der DADINA:</p> <p>Die DADINA hat bei den von ihr ausgebauten Haltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg bisher keine Beleuchtungen installiert. Üblicherweise werden Haltestellen so angelegt, dass sie von der vorderen Straßenbeleuchtung mit beleuchtet werden, dies liegt aber in der Zuständigkeit der Kreiskommunen. Es gibt hierüber für den Landkreis Darmstadt-Dieburg keine Datenerhebungen.</p> <p>Ähnliches gilt für den Bereich der Stadt Darmstadt, in der die DADINA noch keine Haltestellen ausgebaut hat. Die Haltestellen im Stadtbereich befinden sich im Bereich der Straßenbeleuchtung. Zusätzlich haben 103 Haltepunkte auf Grundlage eines Vertrags mit einer Werbefirma eine separate Beleuchtung.</p> <p>Im Straßenbahnstreckennetz der HEAG mobilo sind alle Haltestelle, Fahrgastunterstände und Fahrradabstellanlagen beleuchtet. Für</p>	✓

		<p>energieeffiziente LED-Beleuchtung umgerüstet sind, zeitnah auf LED-Beleuchtung umzustellen. Bei der Neuerrichtung einer Haltestelle oder bei Instandhaltungs- und Umbaumaßnahmen soll LED-Beleuchtung verwendet werden und ebenso auf die unter 1. genannten Kriterien geachtet werden.</p>	<p>diese Beleuchtung gibt es Tabellen, aus denen die Leistung der Leuchten hervor geht. Da in den meisten Fällen der gesamte Stromverbrauch der Haltestelle mit Fahrscheinautomaten, DFI etc. gezählt wird, können keine genauen Angaben über den Stromverbrauch der Leuchten gemacht werden.</p> <p>Die DADINA könnte das Anliegen des Antrags mit der Empfehlung der Umsetzung an die Kreiskommunen, die Stadt Darmstadt und die HEAG mobilo weiter geben.</p> <p>In der VV7./MI-Sitzung nebenstehenden neuen Beschluss gefasst, der umgesetzt wurde.</p>
6_VI_21	Antrag: Finanzierung für ÖPNV im DADINA - Gebiet		Abgelehnt in VV/6.MI
6_VI_22	Antrag: Streckenführung ICE gemäß aktualisiertem Regionalplan		Abgelehnt in VV/6.MI
6_VI_23	Anfrage: Kosten Verlängerung L3 / Ludwigshöhe	<ol style="list-style-type: none"> 1. Worin liegt der Kosten-Nutzen Faktor in den verschiedenen Streckenführungen von der Musikakademie zur Heidelberger Landstraße: Ein- oder Zweigleisig neben der Cooperstraße? 2. Worin liegt der Kostenvorteil einer kurzzeit kursierenden medialen üppigen Planung der Kreuzung Cooper-/Heidelberger Landstraße, insbesondere alternativer Streckenführungen auf oder neben der zum Teil verlegten Cooperstraße? 3. Wäre eine eingleisige Wendeschleife an der Musikakademie (vorliegend) resp. Ludwigshöfviertel-Verlegung kostenvertretend im Hinblick auf eine geplante Zweigleisige Wendung (Kostengegenüberstellung)? 4. Wie wurde die Umweltverträglichkeitsprüfung, 	<p>Beantwortung erfolgt in VV/7.MI</p> <p>zu 1. Der Nutzen-Kosten-Faktor wird für die im Planungsverlauf herausgearbeitete Vorzugsvariante ermittelt. Für eine eingleisige Streckenvariante wurde kein Nutzen-Kosten-Faktor ermittelt.</p> <p>zu 2. Die Fragestellungen sind aus unserer Sicht so formuliert, dass sich der Zweck der jeweiligen Frage nicht eindeutig erschließt. Insofern sehen wir uns außerstande, die Fragen fundiert zu beantworten.</p> <p>zu 3. Eine eingleisige Wendeschleife an der Musikakademie wäre aller Erfahrung nach günstiger in der Herstellung als eine zweigleisige Wendeschleife. Allerdings würde die Eingleisigkeit für den vorgesehenen Straßenbahnbetrieb ein Hindernis darstellen.</p> <p>zu 4. und 5 Die Fragestellungen sind unvollständig ausformuliert, so dass wir uns auch hier außerstand sehen, diese fundiert zu beantworten.</p> <p>zu 6. Die Kosten wurden regelgerecht ermittelt. Hierbei sind eventuelle Preissteigerungen in gewissem Rahmen berücksichtigt.</p>

		<p>5. so wie die Wirtschaftlichkeitsberechnung von 1.07 (angestrebt 1.2) für die Errichtung der Verlängerung der geplanten Fortführung der Linie L3 begründet?</p> <p>6. Wie werden künftige Kostensteigerungen abgedeckt?</p>			
7_VI_24	Antrag: Evaluation Studie zu Güterverkehr im DADINA-Gebiet (Miltenberg)		Abgelehnt: W/7,VI		✓
7_VI_25	Antrag: Schienenersatzverkehr Dadliner		Abgelehnt: W/7,VI		✓
8_VI_26	Antrag: Taktverrichtungen im ÖPNV	<p>Der Vorstand wird aufgefordert, zu prüfen, unter welchen Rahmenbedingungen die folgenden Bestimmungen durchgeführt werden könnten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Takt auf der Pfungstadtbahn wird auf 30 min. Takt täglich verrichtet. 2. Der Takt des Regionalexpress nach Wiebelsbach wird auf einen 60 min. Takt täglich erhöht, damit sich mit der Regionalbahn zwei Fahrten pro Stunde ergeben. 3. Der Takt nach Aschaffenburg wird auf 30 min. Takt täglich verrichtet. 	<p>Stellungnahme des RMV:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Für einen 30-Minuten-Takt stehen nicht ausreichend Takttrassen auf der Main-Neckar-Bahn (Frankfurt – Heidelberg) zur Verfügung. Zudem erfordert der Ausbau des Leistungsangebotes auf der Pfungstadtbahn zusätzliche Finanzmittel, die dem RMV derzeit nicht zur Verfügung stehen. 2.. Ein verdrichtetes RE-Angebot auf der Odenwaldbahn erfordert zur Stabilität des Betriebs im Abschnitt zwischen Wiebelsbach und Darmstadt Ost einen zusätzlichen Kreuzungsbahnhof in Mühlthal. Ein solcher ist im Zuge des weiteren Ausbaus der Odenwaldbahn vorzusehen. 3. Die Bestellung der zusätzlichen Fahrten nach Aschaffenburg wird derzeit nicht durch den benachbarten Aufgabenträger in Bayern mitgetragen. RMV-seitig wurde die Verdrichtung zum Fahrplan 2022 bestellt; jedoch mangels Mitfinanzierung durch die bayrische Seite nicht realisiert. <p>Stellungnahme des RMV:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eine Planungsvereinbarung zwischen DB Netz und dem Land Hessen liegt noch nicht vor. Es wird derzeit der Umfang der Maßnahmen geprüft. 2. Die Verlängerung der S1 wurde untersucht; die Untersuchung führte aber nicht zu einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis. 	✓	
8_VI_27	Anfrage: S-Bahn-Ausbau und Verbesserung des SPNV im Dieburger Land	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wann wurde die Planungsvereinbarung geschlossen und welche Planungsschritte sind für die Vorplanung erforderlich? 2. Wird alternativ auch die Verlängerung der S 1 untersucht? 			✓

	<p>3. Welche Planungsschritte sind bereits umgesetzt?</p> <p>4. Wann wir die Nutzen-Kosten-Untersuchung erfolgen?</p> <p>5. Welche bautechnischen und ökologischen Probleme sind auf der in Rede stehenden Neubaustrecke zwischen Dietzenbach und Urberach zu bewältigen?</p> <p>6. Mit welchem Zeithorizont bis zum Baubeginn und bis zur Inbetriebnahme ist für die Neubaustrecke zu rechnen?</p> <p>7. Welche Planungsschritte und Untersuchungen sind zum Ausbau des Haltepunktes Eppertshausen als Kreuzungsbahnhof bisher erfolgt? Wann kann mit der Umsetzung gerechnet werden?</p> <p>8. Welche Planungsschritte und Untersuchungen sind zur Elektrifizierung der Dreieichbahn bisher erfolgt? Wann kann mit der Umsetzung gerechnet werden?</p> <p>9. Die Dreieichbahn verkehrt laut aktuellem Fahrplan nur in den Hauptverkehrszeiten halbstündlich von und nach Dieburg. Gibt es weitere Überlegungen/ Untersuchungen zur Verdichtung des Fahrtenangebotes außerhalb der werktäglichen HVZ?</p> <p>10. Könnte eine Verlängerung der S-Bahn von Dieburg nach Darmstadt auf der vorhandenen Strecke, wo die RB 75 verkehrt, erfolgen oder wäre eine neue Trasse erforderlich?</p>	<p>insbesondere da über Rodgau längere Fahrzeiten von Dieburg nach Offenbach und Frankfurt prognostizierter werden als über Dietzenbach.</p> <p>3. Keine, da die Planungsvereinbarung noch nicht geschlossen ist, siehe Antwort 1.</p> <p>4. Sobald die Kosten aus der Entwurfsplanung vorliegen, kann eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt werden.</p> <p>5. Etwaige bautechnische und ökologische Herausforderungen sind aufgrund der dafür noch nicht erreichten Planungstiefe noch nicht bekannt.</p> <p>6. Zum Zeithorizont lässt sich aufgrund des frühen Planungsstands noch keine Aussage treffen.</p> <p>7. Für den Ausbau der Station Eppertshausen zum Kreuzungsbahnhof wird derzeit eine Überprüfung der Kosten durchgeführt. Der Umsetzungszeitpunkt ist entsprechend noch offen.</p> <p>8. Auch aus unserer Sicht sind Elektrifizierungen sowohl ökologisch als auch betrieblich (Möglichkeit verschiedene Fahrzeugmodelle einzusetzen sowie schnelleres Beschleunigen) grundsätzlich positiv. Für eine separate, alleinige Elektrifizierung der Dreieichbahn gibt es nach aktuellem Stand keine finanzielle Förderung, weswegen es hier derzeit keine Planungen gibt.</p> <p>9. Die Ausweitung des 30-Minuten-Taktes auf der Dreieichbahn erfordert zusätzliche Finanzmittel, die dem RMV derzeit nicht zur Verfügung stehen.</p> <p>10. Für die Verlängerung der S-Bahn über Dieburg hinaus in Richtung Darmstadt ist keine neue Trasse vorgesehen, aber es werden dafür weitere Ausbaumaßnahmen entlang der vorhandenen Strecke aufgrund der dichten Streckenbelegung erforderlich sein. Weitergehende Untersuchungen wurden noch nicht durchgeführt und noch nicht entschieden.</p>
--	--	---

8_VI_28	Anfrage: Barrierefreiheit Haltestelle Böllenfalldor	<ol style="list-style-type: none"> 1. Welche temporären Maßnahmen werden geplant, um die Situation für die Fahrgäste im Hinblick auf <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Beleuchtung, Wetterschutz und Unterstände 1.2. die Nutzbarkeit der Toilettenanlagen 1.3. Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen beim Hören und Sehen 1.4. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu verbessern? 2. Wann sollen die Maßnahmen jeweils umgesetzt werden? 	<p>Stellungnahme der Stadt Darmstadt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.1: Hier sind derzeit keine temporären Maßnahmen vorgesehen. 1.2: Aufgrund von dauerhaften Vandalismusschäden, die für Nutzerinnen und Nutzer ein Sicherheitsrisiko darstellen, musste die öffentliche Toilettenanlage an der Haltestelle "Böllenfalldor" - auch nach mehrfacher Sanierung - außer Betrieb genommen werden. Die Räumlichkeiten wurden anschließend auf Grundlage der Arbeitsstättenverordnung umfunktioniert, um dem Fahrpersonal eine ausreichende Anzahl an Toiletten vorzuhalten. Durch diesen Umbau ist keine Möglichkeit für eine öffentliche Nutzung gegeben. 1.3: Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten ist ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle "Böllenfalldor" kurzfristig nicht realisierbar. Ein genauer Zeitpunkt zur Umsetzung der Maßnahme kann derzeit nicht genannt werden. 1.4: Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten ist ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle "Böllenfalldor" kurzfristig nicht realisierbar. Ein genauer Zeitpunkt zur Umsetzung der Maßnahme kann derzeit nicht genannt werden. 2. Siehe Antworten zu 1. 	✓
8_VI_29	Anfrage: Auskünfte zu verspäteten und ausgefallenen Verbindungen auf der Odenwaldbahn	<p>Es wurden Beschwerden über wiederholte Zugausfälle oder Verspätungen auf der Odenwaldbahn in den letzten Monaten an uns herangetragen. Um diesbezüglich objektive Daten zu erhalten, bitten wir um Auskunft zu verspäteten und ausgefallenen Verbindungen in den Monaten April und Mai 2022 und 2023 sowie zum Gesamtjahr 2022:</p> <p>1) Anzahl der fahrplanmäßigen Verbindungen auf der RB 81/82 zwischen Wiebelsbach-Heubach und DA Nord:</p>	<p>Stellungnahme des RMV:</p> <p>In den vergangenen Jahren wurde die Anzahl der Fahrten auf der Odenwaldbahn mehrfach und in Summe deutlich erhöht. Zuletzt gab es zum Fahrplan 2023 einen Schwerpunkt auf zusätzliche RE-Fahrten auf der Strecke (Groß-Umstadt Wiebelsbach -) Babenhausen - Hanau - Frankfurt.</p> <p>Auch auf der Strecke zwischen Wiebelsbach-Heubach und Darmstadt Nord wurden im Laufe der Zeit für beide Fahrtrichtungen weitere Fahrten bestellt, sodass es im Vergleich zu den Vorjahren mehr fahrplanmäßige Fahrten gibt.</p> <p>Auf den Linien RE80, RB81 und RB82 werden im laufenden Jahr planmäßig insgesamt rund 1,42 Mio. Zugkilometer gefahren, vor zehn Jahren noch waren es annähernd 1,2 Mio. Zugkilometer. Auf den Linien RE85 und RB86 sind es 2023 rund 1,09 Mio. Zugkilometer. Auch auf diesen Linien gab es einen deutlichen Anstieg der</p>	✓

		<p>- an Werktagen Mo-Fr in den Monaten April und Mai 2022 und April und Mai 2023</p> <p>- an Sa/So in den Monaten April und Mai 2022 und April und Mai 2023</p> <p>- Wie viele sind davon ausgefallen (Zug hat DA Nord nicht erreicht)?</p> <p>- Wie viele sind davon in DA Nord mit Verspätung zwischen 5 und 10min; 10:01 und 30min; mehr als 30min angekommen und was war der Grund dafür (Probleme am Fahrzeug; fehlendes Personal, Sonstiges)?</p> <p>2) Anzahl der fahrplanmäßigen Verbindungen auf der RB 81/82 zwischen DA Nord und Wiebelsbach-Heubach:</p> <p>- an Werktagen Mo-Fr in den Monaten April und Mai 2022 und April und Mai 2023</p> <p>- an Sa/So in den Monaten April und Mai 2022 und April und Mai 2023</p> <p>- davon ausgefallen (Zug hat Wiebelsbach-Heubach nicht erreicht)</p> <p>- davon in Wiebelsbach-Heubach mit Verspätung zwischen 5 und 10min; 10:01 und 30min; mehr als 30min mit Grund (Probleme am Fahrzeug, fehlendes Personal, Sonstiges)</p> <p>3) Wir bitten um die gleichen Angaben für die RB 85/86 zwischen Babenhausen und Wiebelsbach-Heubach</p> <p>4) Und für die RB 85/86 zwischen Wiebelsbach-Heubach und Babenhausen</p>	<p>Fahrten im Vergleich zum Jahr 2013, in dem rund 782.000 Zugkilometer bestellt waren.</p> <p>Zu der Pünktlichkeit (bis Minute 5:59) im Vergleich der Jahre:</p> <p>Im Jahr 2022 lag die Pünktlichkeit der RB 81/82 bei 84,3 % und die Monatswerte für April und Mai bei 89,2 % bzw. 78,0 %. Die durchschnittliche Zuverlässigkeit in 2022 lag bei 96 %, im April bei 98 % und im Mai bei 99,7 %.</p> <p>Im laufenden Jahr 2023 liegt der Pünktlichkeitswert bis Juli bei 85,1 % und die Monatswerte für April und Mai bei 85,7 % und 83,3 %. Die Zuverlässigkeit in 2023 liegt bei 94 %; in den Monaten April und Mai 2023 bei 97 % und 91 %.</p> <p>Für den RE85 und die RB86 lag die Pünktlichkeit in 2022 bei 82,1 % und die Werte für April und Mai bei 89,2 % bzw. 81,2 %. 96 % der vorgesehenen Fahrten fanden statt, und in den beiden Monaten April und Mai lag die Zuverlässigkeit bei 96 % und 99 %.</p> <p>Bis Juli 2023 lag die Pünktlichkeit in diesem Jahr bei 84,1 % für die Monate April und Mai bei 85,0 % und 84,7 %. Die Zuverlässigkeit im laufenden Jahr liegt bei 96 %. Im April lag sie bei 87 %, im Mai bei 77 %.</p> <p>Die Verspätungen sind in beiden Jahren und Streckenabschnitten zu einem großen Teil darauf zurückzuführen, dass sich die Odenwaldbahn die Gleise mit anderen Linien teilt. Somit werden Verspätungen aus diesen Mischverkehrsstrecken mit dicht getakteten Fahrten, insbesondere auf den stark ausgelasteten Schienenstrecken zwischen Darmstadt und Frankfurt sowie zwischen Hanau und Frankfurt, auf die weiterführenden Strecken in den Odenwald übertragen. Weitere Ursachen für Verspätungen auf den Strecken ergeben sich darüber hinaus vor allem durch das Warten auf Anschluss an andere Züge sowie durch externe Einflüsse, wie beispielsweise Notarzteinätze und Personen an den Gleisen.</p> <p>Auf beiden Linien hat es sich in diesem wie im vergangenen Jahr überwiegend um geringe Verspätungen von bis zu 10 Minuten gehandelt.</p> <p>Auf der RB 81/82 in Richtung Darmstadt waren im Jahr 2022 im April 97 % und im Mai 92 % der Verspätungen solche bis zu 10 Minuten, in Richtung Wiebelsbach waren es im April 94 % und Mai 84 %.</p>
--	--	--	--

		<p>5) Wie hoch lag die Pünktlichkeitsquote für das Gesamtjahr 2022 und liegt sie momentan für 2023 auf der RB 81/82?</p> <p>6) Wie hoch lag die Pünktlichkeitsquote für das Gesamtjahr 2022 und liegt sie momentan für 2023 auf der RB 85/86?</p>	
			<p>In 2023 waren im April sowie Mai Richtung Darmstadt rund 93 %, in die entgegengesetzte Richtung 91 % der Verspätungen solche bis zu 10 Minuten.</p> <p>Auf den Linien RE85 und RB86 waren in 2022 in Fahrtrichtung Wiebelsbach-Heubach 95 % (April) und 91 % (Mai), in Richtung Babenhäusen 97 % (April) und 95 % (Mai) der Verspätungen bis zu 10 Minuten.</p> <p>In 2023 lag der Anteil bei 93 % (April) bzw. 92 % (Mai) in Fahrtrichtung Babenhäusen. In die Gegenrichtung waren es auf der Linie 94 % (April) und 95 % (Mai).</p> <p>Zugausfälle sind hauptsächlich auf die angespannte Personalsituation im Bereich der Triebfahrzeugführer bei der VIAS zurückzuführen. Die VIAS bildet bereits seit Jahren Personal aus und unternimmt alle Anstrengungen, um neues Personal zu akquirieren, aber auch hier macht sich der bundesweite Fachkräftemangel in der Branche bemerkbar. Davon betroffen ist auch die DB Netz: Hier führen die aufgrund von Personalknappheit zuweilen nicht ausreichend besetzten Stellwerke vereinzelt zu Ausfällen auf der Odenwaldbahn. Zudem kamen Ende April/Anfang Mai 2023 Ausfälle aufgrund von deutschlandweiten Bahnstreiks im Rahmen der Gewerkschaftsverhandlungen hinzu.</p> <p>Anmerkung RMV zur Vergleichbarkeit zwischen Odenwaldbahn und Taunusbahn:</p> <p>Auf der Taunusbahn RB15 kam es nach Jahreswechsel über einen längeren Zeitraum teilweise zu einer Ausfallquote von über 50 %.</p> <p>Für das verbleibende Fahrtenangebot standen zudem zunächst temporär keine Prognosedaten zur Verfügung. Die Situation im Odenwaldnetz ist eine völlig andere. Die Betroffenheit des Odenwaldnetzes vom deutschlandweiten Personalmangel ist bedauerlich, allerdings entsprechend keineswegs außergewöhnlich. Personalbedingt ausfallenden Fahrten zwischen Groß Umstadt und Hanau wurden im April und Mai 2023 sogar überwiegend von der Betreiberin VIAS durch Busse ersetzt und werden sie noch immer regelmäßig – angesichts der Aufwände und begrenzten Verfügbarkeiten von Busfahrzeugen und -fahrer keineswegs selbstverständlich</p>

8_VI_30	Anfrage: Zugausfällen auf dem Hanauer Ast der Odenwaldbahn	<p>Mindestens seit Jahresbeginn 2023 fallen auf dem Hanauer Ast der Odenwaldbahn regelmäßig und kurzfristig Zugfahrten aus, v. a. der überall haltenden Regionalbahnlinie 86. Der mit "kurzfristiger Erkrankung / Ausfall von Personal" in den RMV/DB-Apps begründete Ausfall wird meist am Vorabend oder kurz vor Betriebsbeginn bekanntgegeben. Die Ersatzbusse können weder alle Bahnstationen anfahren, die gleiche Beförderungskapazität für Kinderwagen und Fahrräder bieten noch die Zuganschlüsse zum Vollknoten Babenhäusen erreichen. Von der durch die Unzuverlässigkeit augenscheinlich deutlich reduzierten Nachfrage ist nicht nur der Zugverkehr betroffen, sondern geschädigt werden auch die anschließenden DADINA-Buslinien ab Babenhäusen, denen ebenfalls Fahrgäste fehlen dürften.</p> <p>Fragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sind dem DADINA-Vorstand die geschilderten kurzfristigen Zugausfälle bekannt? 2. Wann wurde der DADINA-Vorstand aus Richtung der Kundenverbände hierüber informiert? 3. Welche Beschwerden von Fahrgästen sind dem DADINA-Vorstand bekannt? Bitte Anzahl und Datum aufführen. 4. Seit 01.01.23, wieviel Züge pro Woche sind auf dem Abschnitt 	<p>Siehe Stellungnahme unter 8_VI_29.</p>
---------	--	---	---

		<p>Hanau - Wiebelsbach ausserfallen? Auch Teilausfälle als vollständigen Ausfall werten und pro Kalenderwoche zusammenstellen.</p> <p>5. Wird die DADINA ihre Zahlungen an den RMV aus der Partnerschaftsfinanzierung kürzen wegen der Zugausfälle? Bitte die Höhe der Kürzung benennen.</p> <p>6. Hält der DADINA-Vorstand einen reduzierten Fahrplan, der die Priorität auf die stündliche RB 86 (hält überall und bedient den Vollknoten Babenhausen) legt und weniger Zugfahrten für RE 85 vorsieht, als gutes Mittel an, um bei offensichtlicher Personalknappheit zumindest einen reduzierten, zuverlässigen Fahrplan zu fahren?</p> <p>7. Welche Maßnahmen hält der DADINA-Vorstand für geeignet, um einen zuverlässigen Betrieb auf dem Hanauer Ast der Odenwaldbahn kurzfristig wieder her zu stellen?</p> <p>8. Für die Taunusbahn hat der RMV zwei Monate Gratisfahrt wegen des "Wasserstoffzug-Desasters" (DE 02.06.23) angekündigt. Befürwortet die DADINA eine vergleichbare oder ähnliche Aktion für die Strecke Hanau - Wiebelsbach?</p>		
8_VI_31	Anfrage: Linie 2	<p>1. Gibt es eine Fahrgastzählung durch den RMV der Linie 2 (Lichtwiesenbahn)?</p>	<p>1: Nein. 2: Im Jahr 2025 soll eine neue RMV-Fahrgastzählung durchgeführt werden.</p>	✓

		<p>2. Wann wurde eine solche Zählung durchgeführt oder wann wird eine solche in absehbarer Nähe durchgeführt werden?</p> <p>3. Wie hoch sind die Fahrgastzahlen von der Lichtwiese (TU Darmstadt) zur Jahnstraße während eines gewöhnlichen (Schul) Tages (keine [Semester] Ferien)?</p>	<p>3: Gemäß den Berechnungen nach dem Verkehrsmodell der Wissenschaftsstadt Darmstadt gibt es ca. 6.700 Ein- und Aussteiger pro Tag, die mit der Straßenbahn an- und abreisen. Eine Fahrgastzählung hat noch nicht stattgefunden (siehe Antworten zu 1 und 2)</p>
--	--	--	---

7.12.2023

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1806-2023/DDN** vom 28.11.2023

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Verbandsversammlung	○	Zur Kenntnisnahme

Betreff:

TOP 3
Bericht des Vorstandsvorsitzenden**1. Quartalsberichte II und III/2023**

Die Quartalsberichte II und III/2023 sind als Anlagen beigefügt.

2. Jahrestermplan 2024

Die Jahrestermplan 2024 ist als Anlage beigefügt.

3. Fahrplanwechsel am 10.12.2023

Die Änderungen und Neuerungen zum Fahrplanwechsel am 10.12.2023 sind als Anlage beigefügt.

Zum Fahrplanwechsel werden Minderleistungen u. a. bei der Linie BA4 (Stundentakt anstatt Halbstundentakt) und MD (Wegfall Linienast Dieburg-West) umgesetzt. Zum 23.10.2023 wurde die Linie M (Welterbe-Shuttle) eingestellt, da die Nachfrage sehr gering war. Stattdessen verkehrt ab dem Fahrplanwechsel am 10.12.2023 die Linie F/FM (früher FU) über die Landgraf-Georg- und die Pützerstraße mit einem Halt an der dortigen Haltestelle. Der Fahrgastbeirat hat sich aus verschiedenen Gründen gegen die Führung über die Pützerstraße ausgesprochen.

4. Abbau Fahrkartenautomaten

Im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt sollen Fahrkartenautomaten der HEAG mobilo mit geringem Umsatz abgebaut und zur Reparatur der übrigen Fahrkartenautomaten verwendet werden. Ansonsten wäre eine Neubeschaffung erforderlich gewesen, die zurzeit wirtschaftlich nicht darstellbar ist. Durch Flatrate-Tickets wie das Deutschlandticket sinkt die Bedeutung des Barverkaufs. Im Landkreis Darmstadt-Dieburg handelt es sich um 17 Automaten (13 Bus- und 4 Straßenbahnhaltestellen), in der Stadt Darmstadt um 60 Automaten (41 Bus- und 19 Straßenbahnhaltestellen).

5. Einstellung 10-Minuten-Garantie

Zum 1.2.2024 wird der RMV die 10-Minuten-Garantie einstellen, da die Nachfrage v. a. wegen des Deutschlandtickets, für das andere Fahrgastrechte bestehen, deutlich zurückgegangen ist.

6. Sachstand DadiLiner

Durch die Insolvenz der Muttergesellschaft der Fa. Clevershuttle musste der Betrieb zum 31.10.2023 eingestellt werden. Zusammen mit den anderen Akteuren beim On-Demand-Projekt des RMV ist es gelungen, ab dem 1.11.2023 einen neuen Betreiber, die Fa. Via, zu gewinnen, welche die Verkehre zu denselben Konditionen fortsetzt. Die Fa. Via ist weltweit einer der größten Anbieter von On-Demand-Verkehren und hat von Anfang an ihre eigene Software eingesetzt. Da die Fa. Via auch das Personal von Clevershuttle übernommen hat, ist der Betrieb ohne große Unterbrechungen weiter gelaufen. Allerdings müssen alle App-Nutzer die neue App herunterladen und sich dort anmelden. Bis zum 1.12.2023 war es noch nicht möglich, mit der neuen App zu bezahlen, sodass die Verkehre zunächst kostenfrei waren. Es zeichnet sich ab, dass die Via-Software insbesondere beim Pooling und beim Fahrzeugeinsatz effizienter und flexibler ist, als die frühere App der Fa. ioki, es gab aber im November – auch wegen der großen Nachfrage – vermehrt Kundenbeschwerden. Die Fahrgastzahlen waren auch im September und Oktober (siehe Anlage) weiter gestiegen.

7. Neues Mitglied Fahrgastbeirat

Frieder Kaufmann ist aus dem Fahrgastbeirat als Fahrgastvertreter ausgeschieden. Als Nachrücker wurde von der Liste der Interessenten Daniel Nöchel aus Weiterstadt ausgelost. Als Anlage ist die aktualisierte Mitgliederliste des Fahrgastbeirates beigelegt.

8. Deutschlandticket

Auch nach der Ministerpräsidentenkonferenz am 6.11.2023 gibt es noch keine Sicherheit zur Finanzierung des Deutschlandtickets in 2024. Die vereinbarte Übertragung von Restmitteln aus 2023 nach 2024 wird voraussichtlich nicht ausreichen, um alle Einnahmenverluste auszugleichen. Der VDV rechnet mit einem Restdefizit von ca. 400 Mio. € für 2024. Eine Nachschusspflicht für 2024 wurde nicht vereinbart. Es wird jetzt eine Erhöhung des Ticketpreises zum 1.5.2024 erwartet.

Anlagen:

- Quartalsberichte II und III/2023
- Jahresterminplanung 2024
- Änderungen und Neuerungen Fahrplan 2024
- Fahrgastzahlen DadiLiner bis 10/2023
- Neue Mitgliederliste Fahrgastbeirat

DADINA - GuV-Analyse

Abgabe für TOP 3.1

Angaben in TEUR	2. Quartal 2023				Geschäftsjahr 2023						
	IST	PLAN	Abweichung	IST Vorjahr	HOCH	PLAN	Abweichung	IST Vorjahr			
Gesamtleistung	15.288	15.227		18.731	30.996	30.453					
Materialaufwand	-14.268	-14.265		-18.244	-28.536	-28.530					
Personalaufwand	-419	-428		-375	-1.033	-972					
Abschreibungen	-45	-60		-15	-105	-121					
Sonstige betriebliche Erträge	1	2		2	2	4					
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-107	-110		-140	-214	-221					
Betriebsergebnis	451	365		-40	1.111	614					
Beteiligungsergebnis											
Zinsergebnis	-451	-307		50	-1.111	-614					
Finanzergebnis	-451	-307		50	-1.111	-614					
Erg. der gewöhnl. Geschäftstätigkeit	0	58		10	0	0					
Steuern											
Jahresergebnis	0	58		10	0	0					
Spezifische Kennzahlen	Einh.	IST	PLAN	Abweichung	%	IST Vorjahr	HOCH	PLAN	Abweichung	%	IST Vorjahr
Kostendeckungsgrad	%	100,2	100,2	-0,09	-0,1	100,1	100,2	100,0	0,20	0,2	
Entwicklung Fahrgastzahl	%	78,8	88,0	-9,24	-10,5	145,3	80,0	88,0	-8,00	-10,0	
Pünktlichkeit	%					78,9					
Zufriedenheit	Index										

Abweichungs- und Risikoanalyse:

- Die Daten werden ohne das Treuhandgeschäft dargestellt. Die Abrechnung der Verkehrsverträge wird entsprechend der Planung ausgewiesen. Für die übrigen Bereiche wurden Abgrenzungen vorgenommen.
 - Materialaufwand: Planüberschreitung aufgrund ungeplanter Mietzahlungen für die Fahrzeuge des DadILiners.
 - Personalaufwand: Planüberschreitung des Personalbestands aufgrund noch nicht erfolgter, aber in Planung des zweiten Quartals berücksichtigter Stellennachbesetzung für eine Mitarbeiterin, deren Freistellungsphase der ATZ zum 01.07. beginnt. Der Personalbestand beträgt 9,2 VZÄ, davon 5,1 weibl. und 4,1 männl. VZÄ. Bildung einer Rückstellung für ATZ eines Mitarbeitenden wurde in der Hochrechnung berücksichtigt.
 - Abschreibungen: Planüberschreitung durch späteren Kauf der DadILiner-Fahrzeuge.
 - Finanzergebnis: Die Zinsaufwendungen überschreiten den Planwert deutlich infolge höherer Sollzinssätze als in der Planung mit 2% unterstellt.
 - Jahresergebnis: Die DADINA wird zum Jahresende ein ausgeglichenes Ergebnis ausweisen.
 - Daten zu Fahrgastzahlen und Kundenzufriedenheit liegen coronabedingt aktuell nicht vor. Die Pünktlichkeit liegt weiterhin mit 79% infolge von Baustellen u. Witterungseinflüssen deutlich unter Plan (88%).
- Es liegen keine bestandsgefährdenden Risiken vor.

Anlage 2 zu TOP 3.1

DADINA - GuV-Analyse

Angaben in TEUR		3. Quartal 2023			Geschäftsjahr 2023			
Position	IST	PLAN	Abweichung	IST Vorjahr	HOCH	PLAN	Abweichung	IST Vorjahr
Gesamtleistung	22.664	22.840		26.371	30.361	30.453		
Materialaufwand	-20.997	-21.398		-25.642	-27.996	-28.530		
Personalaufwand	-601	-654		-570	-986	-972		
Abschreibungen	-75	-91		-22	-105	-121		
Sonstige betriebliche Erträge	2	3		2	2	4		
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-172	-166		-187	-229	-221		
Betriebsergebnis	821	536		-48	1.048	614		
Beteiligungsergebnis								
Zinsergebnis	-754	-461		58	-1.048	-614		
Finanzergebnis	-754	-461		58	-1.048	-614		
Erg. der gewöhnl. Geschäftstätigkeit	67	75		10	0	0		
Steuern								
Jahresergebnis	67	75		10	0	0		
Spezifische Kennzahlen	Einh.	PLAN	Abweichung	IST Vorjahr	HOCH	PLAN	Abweichung	IST Vorjahr
Kostendeckungsgrad	%	100,5	0,30	100,0	100,2	100,0	0,21	0,2
Entwicklung Fahrgastzahl	%	81,0	-7,00	137,0	80,0	88,0	-8,00	-10,0
Pünktlichkeit	%			84,9				
Zufriedenheit	Index							

Abweichungs- und Risikoanalyse:

Gesamtleistung: Nur geringfügige Planabweichung zu verzeichnen.
 Materialaufwand: Planunterschreitung aufgrund niedrigerer Treibstoffkosten obgleich ungeplanter Mietzahlungen für die DadiLiner-Fahrzeuge.
 Personalaufwand: Planunterschreitung zum dritten Quartal - trotz Berücksichtigung der nicht geplanten Inflationsausgleichszahlung - aufgrund noch unbesetzter Stelle
 Öffentlichkeitsarbeit: Ungeplante Bildung einer Rückstellung für ATZ eines Mitarbeitenden, die zur Planüberschreitung führt, wurde in der Hochrechnung berücksichtigt.
 Diesen Effekt reduzierend wirkt sich die später als geplante Besetzung der Stelle Öffentlichkeitsarbeit aus. Zum dritten Quartal waren 8,2 VZA ohne Geschäftsführung beschäftigt, davon sind 4,1 VZA weiblich.
 Abschreibungen: Planunterschreitung durch späteren Kauf der DadiLiner-Fahrzeuge.
 Finanzergebnis: Die Zinsaufwendungen überschreiten den Planwert deutlich infolge höherer Sollzinssätze (aktuell rd. 4%) als in der Planung mit 2% unterstellt.
 Jahresergebnis: Die Planunterschreitung des Zinsaufwands wird durch die Planunterschreitung der Treibstoffkosten kompensiert. Auch wird davon ausgegangen, dass die im Nachteilsausgleich für das Deutschland-Ticket fehlenden ersten vier Monate des Jahres durch die zusätzliche Vergütung der Leistungsverbesserung aufgefungen wird. Die DADINA wird zum Jahresende ein ausgeglichenes Ergebnis ausweisen.
 Daten zu Fahrgastzahlen und Kundenzufriedenheit liegen coronabedingt aktuell nicht vor. Die Pünktlichkeit liegt weiterhin mit 81% insbesondere aufgrund von Baustellen unter Plan (88%).
 Es liegen keine bestandsgefährdenden Risiken vor.


DADINA

 Darmstadt-Dieburger
 Nahverkehrsorganisation

Jahresterminplanung 2024

Verbandsversammlung

Sitzungstermin
VV/10./VI. Sitzung, Mittwoch, 20.03.24 / 17:00h LRA-Kreistagssitzungssaal
VV/11./VI. Sitzung, Donnerstag, 11.07.24 / 17:00h LRA-Kreistagssitzungssaal
VV/12./VI. Sitzung, Donnerstag, 19.12.24 / 17:00h LRA-Kreistagssitzungssaal

Fahrgastbeirat

Sitzungstermin	FBR Hauptausschuss
FBR/8./I, Mittwoch, 13.03.24 / 17:00h LRA DA, Da 2010c Sitzungszimmer Kasino	DADINA Sitzungssaal
FBR/9./I, Mittwoch, 12.06.24 / 17:00h LRA-Kreistagssitzungssaal	DADINA Sitzungssaal
FBR/10./I, Mittwoch, 09.10.24 / 17:00h LRA-Kreistagssitzungssaal	DADINA Sitzungssaal

Fahrplan 2024

Änderungen und Neuerungen zum Fahrplanwechsel

Zug

Main-Neckar-Bahn (RE60, RB67, RB68)

In Vorbereitung der anstehenden Vollsperrung auf der Riedbahn (Frankfurt – Gernsheim – Mannheim) kommt es im Februar 2024 für drei Wochen zu einer Vollsperrung und zu Schienenersatzverkehr auch auf der Main-Neckar-Bahn (Frankfurt – Darmstadt – Weinheim – Heidelberg/Mannheim).

Die Vollsperrung der Riedbahnstrecke in der zweiten Jahreshälfte 2024 hat auch Auswirkungen auf die Main-Neckar-Bahn, sodass es zu Fahrplanänderungen kommen kann. Während der Streckensperrungen werden Schienenersatzverkehre mit Bussen eingerichtet.

Pfungstadtbahn (RB66)

Während der Baumaßnahmen auf der Main-Neckar-Bahn und der Riedbahn kann die Pfungstadtbahn nicht verkehren. Sie wird durch einen Schienenersatzverkehr mit Bussen zwischen Darmstadt Hauptbahnhof und Pfungstadt mit Bedienung der Zwischenstationen Darmstadt Süd und Darmstadt-Eberstadt ersetzt. Die Busse fahren im gleichen Takt sowie im gleichen Betriebsumfang wie die Züge der Pfungstadtbahn.

Regionale Buslinien

Der Regionalbusverkehr im Bereich Darmstadt-Dieburg (Buslinien 672, 673, 679 und X74) ist zum Fahrplanwechsel vom RMV neu vergeben worden. Er wird weiterhin vom bisherigen Busunternehmen, der DB Regio Bus Mitte, betrieben. Es werden sukzessive fabrikneue Busse zum Einsatz kommen, die die höchsten Abgasnormen erfüllen und komfortabel auch mit WLAN ausgestattet sind. Es werden deutlich mehr Gelenkbusse auf den Linien eingesetzt.

Linien 672 und 673

Es werden vermehrt Gelenkbusse eingesetzt.

Linie 679

Die Linie bleibt im Linienweg unverändert und übernimmt das Grundangebot auf dem Abschnitt Dieburg – Münster – Eppertshausen – Rödermark-Ober-Roden. Sie wird somit zur einheitlichen Linie, die an allen Verkehrstagen und in einem gut merkbaren Takt auf diesem Abschnitt unterwegs ist.

Linie X74

Die Linie X74 bietet mehr schnelle Fahrten zwischen Darmstadt und Münster, Eppertshausen sowie Rödermark-Ober-Roden. Sie verkehrt wie gewohnt über die Bundesstraßen unter Auslassung von Dieburg. Auf der Linie X74 werden fabrikneue Fahrzeuge nach dem Qualitätsstandard der RMV-X-Linien eingesetzt.

Linien 679 und X74

Die Stichfahrten zur Haltestelle „Münster Kulturhalle“ entfallen, von diesen Linien wird die Haltestelle regelhaft nicht mehr bedient. Zu erreichen ist die Haltestelle weiterhin mit der Buslinie MD.

Straßenbahn

Im Laufe des Jahres 2024 wird das neue Verkehrskonzept für die Linien der Darmstädter Straßenbahn weiter umgesetzt. Dies ist auch abhängig von Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen, sowie Fahrzeug- und Personalverfügbarkeit.

Zur Verstärkung der Straßenbahnflotte werden sukzessive die Neufahrzeuge ST15 (Modell „TiNA“ vom Hersteller Stadler) in Betrieb genommen.

Lokale Buslinien

Linie F/FM

Die bisherige Linie FU wird umbenannt in Linie FM. Die neue Linienbenennung soll den Charakter dieser Buslinie als „Welterbelinie“ verstärken. Das „M“ steht sowohl für das Weltkulturerbe Darmstädter Mathildenhöhe als auch für das Weltnaturerbe „Grube Messel“. Künftig verkehrt die Linie F/FM über die Pützerstraße und bedient dort auch neu die Haltestelle „Pützerstraße/Mathildenhöhe“ auf Höhe der Erich-Ollenhauer-Promenade zwischen der Innenstadt und der Mathildenhöhe. Aufgrund ihres neuen Fahrwegs entfällt die bisherige Haltestelle „Alexanderstraße/TU“, die aber weiterhin von den Linien H und K bedient wird. Die Linie FM kann auf ihrem neuen Fahrweg die Haltestelle „Jugendstilbad“ in der Landgraf-Georg-Straße nicht bedienen.

Linie H

Die Linie H verkehrt wieder in beiden Richtungen über den Darmstädter Hauptbahnhof.

Linie M

Die Linie M entfällt.

Linie BA4

Diese Buslinie verkehrt künftig montags bis freitags im Stundentakt (bisher weitgehend Halbstundentakt) zwischen den Haltestellen „Babenhausen Bf“ und „Babenhausen Aschaffenburg Str.“.

Linie BE1

Der morgendliche Schülerverkehr zwischen Nieder-Beerbach, Ober-Beerbach und dem Schuldorf Seeheim wird neu geordnet. Zur ersten Schulstunde wird künftig ein Bus von Eberstadt über Nieder-Beerbach direkt zum Schuldorf Bergstraße geführt, ein zweiter Bus setzt in Ober-Beerbach ein und fährt von dort zum Schuldorf. Dadurch gibt es Fahrtzeitänderungen morgens zwischen 7 und 8 Uhr in beiden Richtungen.

Um die pünktliche Bedienung im Schülerverkehr zwischen Bickenbach und dem Schuldorf Schuldorf zu ermöglichen, wird die aktuell um 07.41 Uhr ab „Bickenbach Bf“ verkehrende Fahrt einige Minuten früher abfahren.

Wegen der im Zuge des Ausbaus der Riedbahnstrecke geänderten Abfahrtszeiten der Züge auf den Linien RE60 und RB67/68 sind im Laufe des Jahres 2024 Fahrplanänderungen zu erwarten.

Linie BE2

In Anpassung an die geänderten Fahrplanzeiten der Straßenbahn an der Umsteigehaltestelle „Alsbach Am Hinkelstein“ wurde der Fahrplan im Detail überarbeitet.

Die Fahrten ab „Hähnlein Neue Schule“ um 04.50 Uhr und 05.50 Uhr nach Bickenbach verkehren fünf Minuten früher, um Anschlüsse zu den Zügen am Bahnhof Bickenbach zu ermöglichen.

Wegen der im Zuge des Ausbaus der Riedbahnstrecke geänderten Abfahrtszeiten der Züge auf den Linien RE60 und RB67/68 sind im Laufe des Jahres 2024 Fahrplanänderungen zu erwarten.

Linie MD

Die Linie MD wird verkürzt auf die Route „Dieburg Bahnhof – Gewerbegebiet Dieburg Ost – Münster Hallenbad – Münster Kulturhalle – Münster Schule auf der Aue“. Der bisherige Abschnitt durch Dieburg West entfällt. Die Haltestellen „Darmstädter Straße“, „Kirche St. Wolfgang“, „Waldstraße“ und „Aubergenviller Allee“ werden nicht mehr bedient.

Linien GB, MO1, NHX und RH

Die Linien GB, MO1 und RH verkehren zwischen dem Darmstädter Luisenplatz und dem Darmstädter Hauptbahnhof nicht mehr über den Willy-Brandt-Platz, sondern nunmehr auf einem geänderten Fahrweg über die Grafenstraße zur Bismarckstraße. Die Bedienung „Willy-Brandt-Platz“ entfällt, dafür wird die Haltestelle „Klinikum“ in der Bismarckstraße bedient.

Aufgrund ihrer neuen Route verkehren diese drei Linien am Darmstädter Luisenplatz nun von den Halteplätzen 1 und 6 (vor dem Luisencenter).

Bis auf zwei Fahrten morgens im Berufsverkehr und mittags im Schülerverkehr entfallen die Pendelfahrten zwischen Reinheim und Ueberau.

Auf der Linie NHX wird eine Fahrplanlücke im Abschnitt zwischen Darmstadt und Niedernhausen geschlossen, so dass es nun in beiden Richtungen ganztags einen Stundentakt gibt.

Linie GU4

Die Fahrt ab „Hering Bernhardsrain“ um 06.15 Uhr nach Lengfeld verkehrt vier Minuten früher, so dass Zuganschlüsse nach Darmstadt / Frankfurt und Busanschlüsse nach Groß-Umstadt besser erreicht werden können.

Linie MO2

Die Haltestelle „Brandau Feuerwehr“ wird nicht mehr angefahren. Der Umstieg von der Linie MO2 zur Linie O erfolgt künftig an der Haltestelle „Brandau Mitte“.

Linien P, PE und PG

Wegen der im Zuge des Ausbaus der Riedbahnstrecke entfallenden Züge der Linie RB66 zwischen Darmstadt und Pfungstadt sind im Laufe des Jahres 2024 Fahrplanänderungen zu erwarten.

Linie PE

Im Westen von Pfungstadt erfolgt die Linienführung neu über die Retford-Straße (s.u.).

Buslinien im Kreis-Gerau

Ab dem Fahrplanwechsel ist die Verknüpfungshaltestelle mit der Straßenbahn „Griesheim Platz Bar-le-Duc“ für die Buslinien des Kreises Groß-Gerau durchgehend End- und Starthaltestelle. Die bisherigen einzelnen Fahrten der Buslinien 44 und 45 über Griesheim hinaus bis bzw. ab Darmstadt Hauptbahnhof werden nicht mehr angeboten.

Eine neue Linie 62 wird eingerichtet. Diese verkehrt montags bis freitags zwischen „Griesheim Platz Bar-le-Duc“ und Rüsselsheim über die Kreisstadt Groß-Gerau.

On-Demand-Shuttle

DadiLiner

Seit 01.11.2023 verkehrt der On-Demand-Shuttle im DADINA-Gebiet mit einem neuen Betreiber. An den Bedienzeiten und den Bediengebieten ändert sich nichts. Für die Fahrtbuchungen ist es nötig, eine neue App zu verwenden. Diese findet sich in den App-Stores als „RMV On-Demand 2.0“. Es ist erforderlich, sich in der App einmalig neu zu registrieren. An den Modalitäten für telefonische Fahrtbuchungen ändert sich nichts.

HeinerLiner

Seit 01.11.2023 verkehrt der On-Demand-Shuttle im Darmstädter Stadtgebiet mit einem neuen Betreiber. An den Bedienzeiten und den Bediengebieten ändert sich nichts. Für die Fahrtbuchungen ist es nötig, die bisherige HeinerLiner-App durch eine neue zu ersetzen. Diese findet sich in den App-Stores.

Haltestellenumbennungen / Neue Haltestellen

Linie EB

Die Haltestelle „Kleukensweg“ wird umbenannt in „Elizabeth-Duncan-Weg“.

Linie F/FM

Auf ihrem neuen Weg über die Pützerstraße bedient die Welterbelinie die Haltestelle „Pützerstraße/Mathildenhöhe“ (früher: „Pützerstraße“).

Die bisherige Haltestelle „Lucasweg/Mathildenhöhe“ wird umbenannt in „Lucasweg/Hochzeitsturm“.

Linie K

Die Haltestelle „von Taxis“ wird umbenannt in „Rosa-Parks-Straße“.

Linie P

Die Haltestelle „Mühlen-Apotheke“ wird aufgegeben. Die Busse halten in beiden Richtungen an der Haltestelle „Christian-Stock-Str.“.

Linie PE

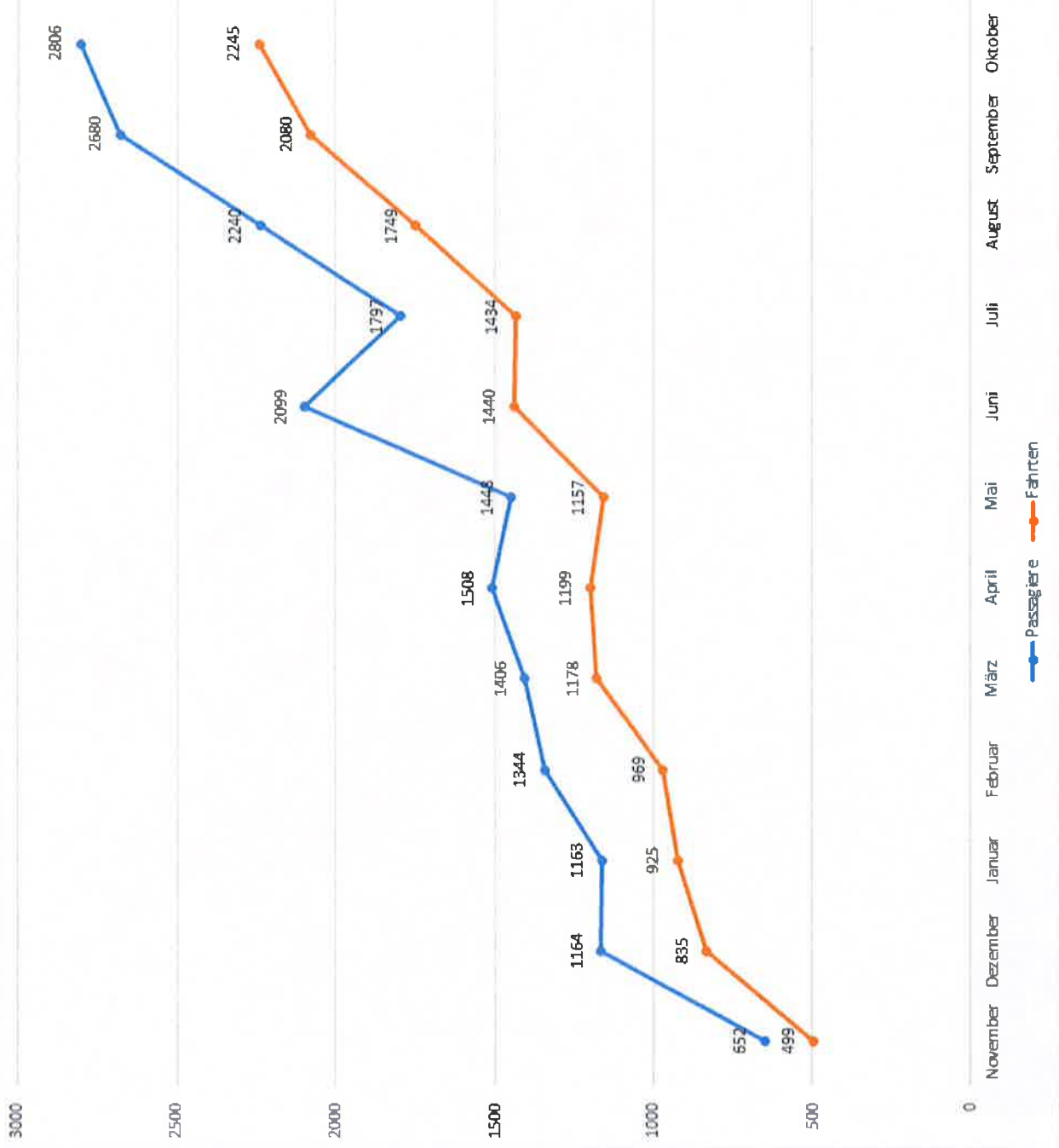
Neue Route zwischen den Haltestellen „Pfungstadt Europakreisel“ und „Hahn Rathaus“ über die Retfordstraße und nicht mehr über die B426. In Fahrtrichtung Eschollbrücken wird die Haltestelle „Europakreisel“ in die Retfordstraße in Höhe des Gartencenters verlegt. Zusätzlich wird in der Retfordstraße in beiden Fahrtrichtungen die Haltestelle „Pfungstadt Hevizstr.“ zur Erschließung des Gewerbegebiets neu eingerichtet.

RMV-10-Minuten-Garantie

Aufgrund der wachsenden Nutzung des Deutschland-Tickets kommt die bisherige Kulanzregelung des RMV deutlich weniger zur Anwendung. Sie entfällt zum 01.02.2024.



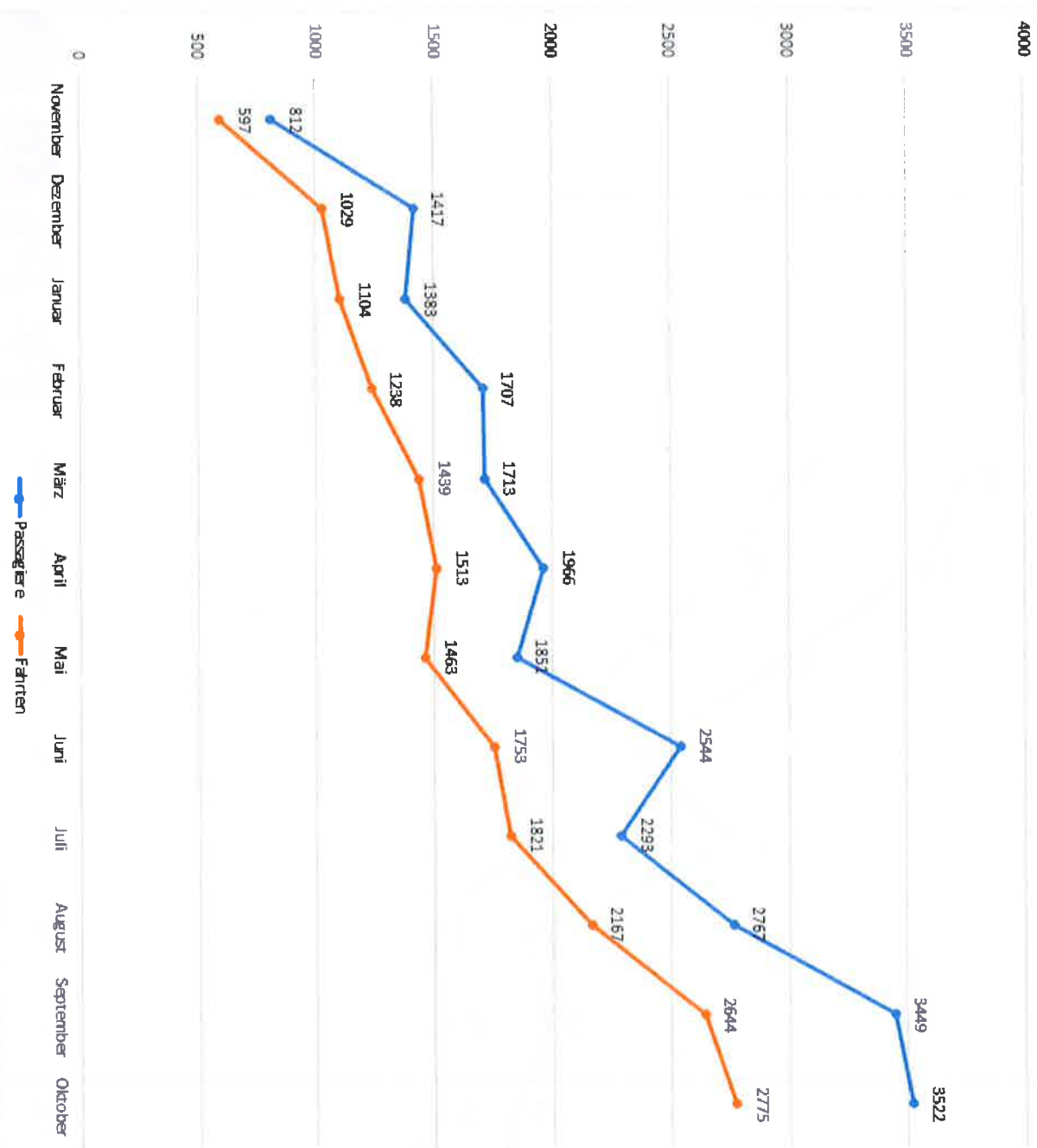
Entwicklung Dadiliner - West



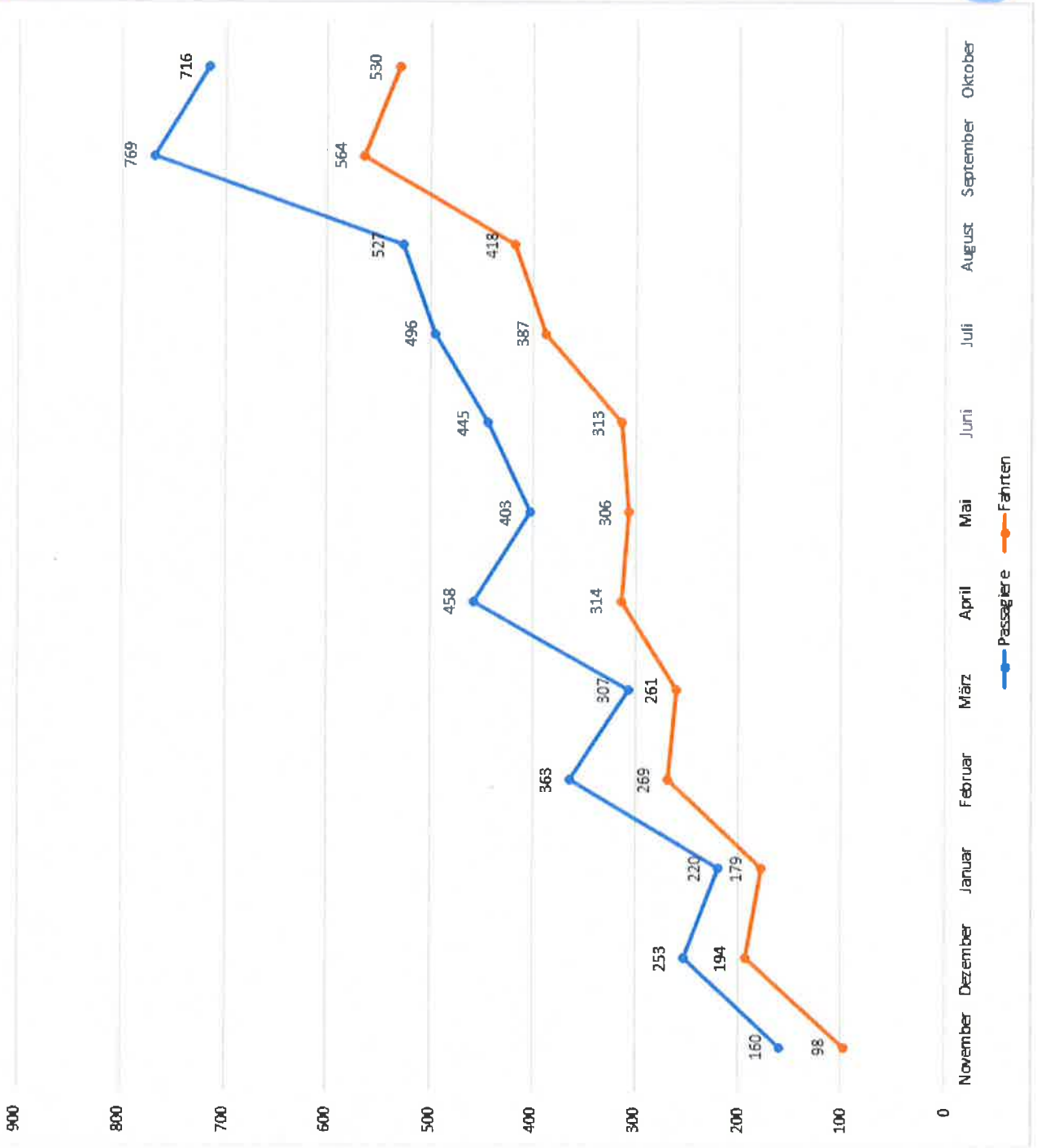
Stulage für TOP 3.6



Entwicklung Dadiliner - Gesamt



Entwicklung Dadiliner - Babenhausen

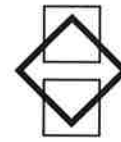




DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

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

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

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1808-2023/DDN** vom 28.11.2023

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 5
Umsetzung Gutachten Verkehrsknotenpunkte Innenstadt****Beschlussvorschlag:**

Es wird zugestimmt, folgende Maßnahmen des Gutachtens „Optimierung Verkehrsknotenpunkte in der Darmstädter Innenstadt“ sobald wie möglich umzusetzen:

- Die Linien WE1 und WE2 von Worfelden bzw. Erzhausen über Weiterstadt nach Darmstadt enden in Darmstadt am Mathildenplatz (vor dem Justizgebäude).
- Die Verlegung weiterer Busse zusätzlich zu den bereits zum Fahrplanwechsel am 10.12.2023 umgesetzten Linien an die weniger stark frequentierten Halteplätze 1 und 6 wird geprüft.
- Einrichtung einer Haltestelle vor dem Haupteingang des Klinikums Darmstadt, die von den Linien L und von Umland- und Regionalbuslinien angefahren werden kann.
- Es wird geprüft, ob der Halteplatz 17 am südlichen Mathildenplatz von zusätzlichen Bussen angefahren werden kann.
- Es wird in Gesprächen mit der HEAG mobiBus und der Stadt Darmstadt nach Möglichkeiten gesucht, durch betriebliche Maßnahmen (z. B. keine Ablösung von Fahrpersonal am Luisenplatz) die Haltezeiten der Busse am Luisenplatz zu verkürzen.

Begründung:

In der Verbandsversammlung am 11.7.2023 wurde der Vorstand beauftragt, Möglichkeiten zur Umsetzung von Vorschlägen des o. g. Gutachtens zu prüfen. Die aufgeführten Maßnahmen sollen zur gewünschten Entlastung des Luisenplatzes beitragen.

Eine zentrale Bedeutung kommt hierbei einer stärkeren Nutzung der Haltestellen am Mathildenplatz (Platz 17 am City-Ring, Plätze 13 – 16 vor dem Justizgebäude) zu. Zukünftig sollen die aus Weiterstadt kommenden Linien WE1 und WE2 vor dem Justizgebäude enden. Dort befinden sich – im Gegensatz zum Luisenplatz - barrierefrei ausgebaute Haltestellen. Durch die Arkaden ist auch ein guter Wetterschutz gewährleistet. Sicherlich sind die Wege zum Umsteigen am Luisenplatz etwas weiter, dies wird aber als zumutbar ange-

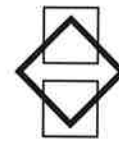
sehen. Andere Ziele in der Darmstädter Innenstadt sind vom Mathildenplatz aus sogar besser oder zumindest genauso gut erreichbar, wie bisher. Außerdem bestehen – aus Richtung Weiterstadt kommend - auch am Willy-Brandt-Platz direkte Umsteigemöglichkeiten zu verschiedenen Linien. Insgesamt sollten die Innenstadthaltestellen unter Einbeziehung des Mathildenplatzes gesamtheitlich betrachtet werden.

Die stark frequentierten Halteplätze 2 und 3 (in der Kurve) sollen entlastet werden, da es hier auch zu Rückstaus von ÖPNV-Fahrzeugen kommt. Außerdem ist es notwendig, den Willy-Brandt-Platz mit seiner beengten Platzsituation vom Busverkehr zu entlasten, da zukünftig mehr Straßenbahnen in der Bismarckstraße verkehren sollen. Deshalb wurden die Linien GB, MO1 und RH bereits seit dem Fahrplanwechsel am 10.12.2023 am Luisenplatz auf die Halteplätze 1 und 6 verlegt. Im weiteren Linienverlauf in Richtung Hauptbahnhof erfolgt die Führung über die Rheinstraße, die Grafenstraße und die Bismarckstraße mit Halt an der dortigen Haltestelle „Klinikum“.

Es soll eine Haltestelle auf den heutigen Überliegerplätzen direkt am Haupteingang des Klinikums Darmstadt eingerichtet werden. Schon lange wird dies – u. a. vom Fahrgastbeirat – gefordert. Hier könnten u. a. die o. g. Linien der Fa. Fischle halten.

Der Halteplatz 17 am südlichen Mathildenplatz (Cityring) wird bereits von den Linien NHX und X69 als Ausstiegshaltestelle genutzt. Es ist zu prüfen, ob hier weitere Busse – zumindest zum Ausstieg - halten können.

Des Weiteren werden im Gutachten betriebliche Maßnahmen vorgeschlagen, um die Haltezeiten der ÖPNV-Fahrzeuge auf dem Luisenplatz zu verkürzen. Hierzu werden Gespräche insbesondere mit der HEAG mobiBus zur Vermeidung der Fahrpersonalablösung am Luisenplatz geführt. Die Einrichtung von Doppelhaltestellen wird nicht weiter verfolgt.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1798-2023/DDN** vom 31.10.2023

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 6**
Prüfung Jahresabschluss 2022**Beschlussvorschlag:**

1. Der beiliegende Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2022 bestehend aus dem Bericht über die Prüfung von Jahresabschluss und Lagebericht sowie den zugehörigen Anlagen (Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Anhang, Lagebericht, Fragenkatalog nach § 53 HGrG und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage) wird festgestellt.
2. Der vom Vorstand der DADINA vorgelegte Jahresabschluss 2022 schließt mit einem ausgeglichenen Ergebnis ab. Der Vorstand wird beauftragt, die Berechnung zur Zweckverbandsumlage mit den Trägern vorzunehmen und den Zahlungsausgleich als Differenz zwischen berechneter Umlage und geleisteten Abschlagszahlungen vorzunehmen.
3. Dem Vorstand wird für das Wirtschaftsjahr 2022 Entlastung erteilt.

Begründung:

Als Anlage liegt der Prüfbericht von Jahresabschluss und Lagebericht der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft WIKOM AG (Frankfurt) für das Geschäftsjahr 2022 vor. Dieser schließt den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers ein.

Der Abrechnungsbetrag für die Zweckverbandsumlage liegt mit ca. 20,2 Mio. € um 3,2 Mio. € unter dem im Wirtschaftsplan beschlossenen Betrag von 23,4 Mio. €. Die Einsparungen im Vergleich zur Planung setzen sich aus folgenden Faktoren zusammen:

- ca. 2,8 Mio. € für die Bestellung von Verkehrsleistungen,
- ca. 0,3 Mio. € für den Haltestellenausbau,
- ca. 60 T€ für die Regiekosten,
- ca. 20 T€ aus Aufwendungen für das Shuttle-On-Demand-Projekt.

Bei der Abrechnung der Verkehrsleistung sind mit ca. 2,8 Mio. € niedrigere Finanzierungsanteile der Träger erforderlich. Dies resultiert maßgeblich aus Zuschüssen für den Corona-Rettungsschirm, welche im Wirtschaftsplan 2022 aus kaufmännischer Vorsicht nicht berücksichtigt wurden. Besonders profitiert haben die einnahmenstarken Linienbündel, wie z.B. „Darmstadt Nord“ und „Darmstadt/ Vorderer Odenwald“.

Die Planabweichung im Bereich der Haltestellen ist darauf zurückzuführen, dass die Abrechnung eines Ausbauprojekts mit den Kommunen noch nicht möglich war. Entsprechend wurde hierfür noch kein Zuschuss der DADINA fällig.

Hauptsächlich durch einen verspäteten Projektstart kam es beim Shuttle-On-Demand im Jahr 2022 nochmals zu Einsparungen im Vergleich zur Planung.

Die Planabweichung bei den Regiekosten resultieren u. a. aus geringeren Aufwendungen für Verkehrsplanung, Marketing und Qualitätssicherung in Höhe von ca. 160 T€. Diesen stehen Mehrausgaben der Bereiche Verwaltung und Personal von ca. 100 T€ gegenüber.

Bisher wurden von der Zweckverbandsumlage 2022 von Stadt und Land insgesamt 22,4 Mio. € abgerufen. Die Abrechnung wird im Nachgang durchgeführt und mit der Stadt Darmstadt und dem Landkreis abgestimmt.

Anlage:

- Prüfbericht Jahresabschluss 2022



Vorlage-Nr.: **1810-2023/DDN** vom 28.11.2023

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 7**
Wirtschaftsplan 2024

Beschlussvorschlag:

Aufgrund des § 15 Abs. 1 des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit (KGG) in Verbindung mit § 7 Nr. 4 und § 7 Nr. 5 der Verbandssatzung hat die Verbandsversammlung der DADINA am 20.12.2023 folgenden Wirtschaftsplan beschlossen:

Pos. I Feststellungen zu Erfolgs- und Vermögensplan

Der Wirtschaftsplan für das Wirtschaftsjahr 2024 wird

im Erfolgsplan

in den Erträgen auf 54.095,733 €
in den Aufwendungen auf 54.095,733 €

im Vermögensplan

in den Deckungsmitteln auf 152.479 €
in den Ausgaben auf 152.479 €

festgesetzt.

Pos. II Festsetzung der Kreditermächtigung

Der Höchstbetrag der Investitionskredite, die im Wirtschaftsjahr 2024 zur Beschaffung von Software aufgenommen werden dürfen, wird auf 10.000 € festgesetzt.

Pos. III Festsetzung der Verpflichtungsermächtigungen

Verpflichtungsermächtigungen für das Wirtschaftsjahr 2024 werden nicht veranschlagt.

Pos. IV Festsetzung des Höchstbetrages der Liquiditätskredite

Der Höchstbetrag der Liquiditätskredite, die im Wirtschaftsjahr 2024 zur rechtzeitigen Leistung von Ausgaben in Anspruch genommen werden dürfen, wird auf 33.000.000 € festgesetzt.

Pos. V Festsetzung der Verbandsumlage

Für die Verbandsmitglieder werden für das Wirtschaftsjahr 2024 folgende Umlagen festgesetzt:

Stadt Darmstadt	14.199.069 €
Landkreis Darmstadt Dieburg	13.609.357 €

Pos. VI Stellenplan/ - übersicht

Es gilt der von der Verbandsversammlung am 20.12.2023 beschlossene Stellenplan.

Pos. VII Sonstiges: Festsetzungen zur Deckungsfähigkeit der Aufträge / Kostenstellen

Alle Kostenstellen bzw. Aufträge sind gegenseitig deckungsfähig.

Darmstadt, den 20.12.2023

Lutz Köhler

Vorstandsvorsitzender

Begründung:

In 2024 steigt die Verbandsumlage um ca. 0,66 Mio. € und somit weniger stark wie in den Vorjahren. Die Steigerung betrifft ausschließlich die Stadt Darmstadt, während beim Landkreis Darmstadt-Dieburg eine Umlage etwa auf der Höhe des Vorjahres zu verzeichnen ist. Diese Entwicklung beruht insbesondere aus der Einführung des Deutschlandtickets zum Mai 2024 und dem damit verbundenen Ausgleichsmechanismus. Wurden in den Jahren 2020 bis 2022 die Billigkeitsleistungen als Differenzzahlung zwischen den Einnahmen nach EAV des Abrechnungsjahres und den fortgeschriebenen Alteinnahmen des Jahres 2019 gezahlt, so gibt es beim Deutschlandticket zwei weitere Faktoren, welche eine Erhöhung des Anspruches bewirken: pauschale Steigerung des Anspruches um 1,3% wegen durchschnittlicher Fahrgaststeigerungen früherer Jahre und v.a. Vergütung der Angebotsverbesserungen zwischen den Jahren 2019 und dem Abrechnungsjahr. Dies führt v.a. bei DADINA (Stadt) zu einer Anspruchsverbesserung und die Bemühungen der Akteure vor Ort um einen attraktiven ÖPNV werden dadurch gewürdigt. Entlastend hat sich außerdem die Entspannung auf den Treibstoffmärkten bemerkbar gemacht, da die Dieselpreise – betrachtet durchschnittlich über ein Jahr – etwas rückläufig sind. Bei den Personalkosten erwartet die DADINA hingegen im Zuge der anstehenden Tarifverhandlungen deutliche Kostensteigerungen.

Eine Erhöhung der Umlage ergibt sich maßgeblich aus der Entwicklung der Kreditzinsen, aus Leistungserweiterungen im Gebiet der Stadt Darmstadt und des näheren Umlandes, sowie aus der Umstellung des Fuhrparks bei HEAG mobiBus von Dieselnissen auf Elektrobusse. Im Leistungsbereich wurden im Landkreis Darmstadt-Dieburg wegen schwacher Nachfrage Abbestellungen auf den Linien BA4 (Studenttakt statt Halbstudentakt) und MD (Einkürzung auf Linienverlauf Dieburg Bf - Münster Schule Auf der Aue) vorgenommen, welche sich dort mindernd auf die Umlage auswirkten. Der Mehraufwand für die Wende der Linie PE an der Haltestelle „Pfungstädter Kreuz“ wird von der DADINA nicht mehr mitfinanziert. Für die Berechnung der Umlage für die einzelnen lokalen Linienbündel bei DADINA (Landkreis) gilt die Verkehrsleistung, welche sich aus dem Fahrplanstand für den Fahrplan 2024 vom 31.10.2023 ermittelt, als Datengrundlage.

- Seit dem Jahr 2023 wird der Einsatz von Elektrobussen durch Ergänzung entsprechender Sollkosten im Verkehrsvertrag in voller Höhe durch die Aufgabenträger finanziert. Da noch keine ausreichenden Erfahrungen mit Elektrobussen vorliegen, um die Sollkosten bis zum Ende der Vertragslaufzeit (Mitte Dezember 2026) endgültig festzulegen, sind Prämissen unterstellt, die nach Ende der Vertragslaufzeit Mitte Dezember 2026 einer Revision unterzogen werden. Für die Restlaufzeit des Verkehrsvertrags wird zunächst mit diesen Annahmen abgerechnet. Bei den Fahrzeugkosten wird die bestehende Förderung der Anschaffung von Elektrobussen berücksichtigt. Die Stromkosten werden aus den kilometer-abhängigen Kosten herausgelöst und nach Ist-Kosten incl. der Strompreisbremse abgerechnet. Der Wertverlust der Batterie wird linear berücksichtigt. Es entsteht ein zusätzlicher Fahrzeug- und Personalbedarf für das Auswechseln bzw. Laden von Fahrzeugen. Die zusätzliche Laufleistung wird über den Wirkungsgrad der Kilometer abgebildet. Erstmals wird es bei den Sollkosten auch eine Position für die notwendige Infrastruktur von Elektrobussen (v.a. Ladeeinrichtungen) geben.
- Zum August 2023 wurde die nächste Stufe des Angebotsausbaus im Bedienungsgebiet der HEAG mobilo umgesetzt. Im Straßenbahnbereich wurde der 10-Minuten-Takt eingerichtet, welcher aber zunächst wegen der Fahrzeugverfügbarkeit nicht vollumfänglich umgesetzt werden konnte. Im Jahr 2024 soll es eine Weiterentwicklung geben. Bei den Buslinien der HEAG mobiBus gab es Angebotsausweiterungen zu den Randzeiten auf den Linien H, L und R sowie auf den Linien G und WX ein grundlegend neu gestaltetes Verkehrsangebot mit einem durchgängigen 20-Minuten-Takt (Linie WX) und 30-Minuten-Takt (Linie G) an Montagen bis Freitagen. Für das Jahr 2024 sind Arrondierungen auf der Linie F / FM vorgesehen. Die Linie M wurde zwischenzeitlich eingestellt.
- Deutliche Mehraufwendungen sind für die Finanzierung der Liquiditätskredite aufgelaufen. Konnte sich die DADINA noch bis Mitte August 2022 mit Negativzinsen finanzieren, so sind aktuell Zinsaufwendungen von 4,0 % zu verzeichnen. Die DADINA wirkt dem durch ein intensives Liquiditätsmanagement entgegen. In der Planung wird ein Zinssatz von 4,2 % unterstellt.
- Der Förderzeitraum des On-Demand-Angebotes „DadiLiner“ läuft bis zum Ende des Jahres 2024. Es ist zu prüfen, wie es danach mit dem Angebot weiter geht.
- Ab 2025 wird die Partnerschaftsfinanzierung für den Regionalverkehr auf den Bahn- und den regionalen Buslinien beendet. Für 2024 ist eine geringere Belastung für den regionalen Busverkehr zu erwarten, da mittlerweile die Mitfinanzierung der Buslinien X14 und X15 weggefallen ist.

Anlagen:

- Wirtschaftsplan 2024
- Liquiditätsplan 2024



Vorlage-Nr.: **1811-2023/DDN** vom 28.11.2023

Verfasser:

Az./Antrag: **9_VI_32**

Beschlusslauf:

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

TOP 8

Betreff: **Antrag der Fraktion Klimaliste WGD zu Personalmangel
Management (9_VI_32)**

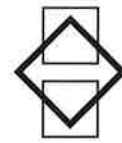
Beschlussvorschlag:

Der DADINA-Vorstand wird beauftragt, gemeinsam mit dem RMV zu prüfen, im Hinblick auf absehbar anhaltenden Personalmangel

- a) auf Fahrten der nicht überall haltenden RE-Linie 85 zwischen Erbach, Wiebelsbach, Hanau und Frankfurt Süd zu verzichten und
- b) im Gegenzug einen stabilen Betrieb der RB-Linie 86 zu gewährleisten

Begründung:

Die RB 86 bedient auch Klein-Umstadt, Langstadt, Zellhausen und Klein-Auheim, hat in Babenhausen perfekte Anschlüsse an Züge und Busse und ist das Grundangebot, während der RE 85 nur ein Zusatzangebot ist. Die Landkreise als ÖPNV-Aufgabenträger wurden schon im Frühjahr über angehäufte kurzfristige Fahrausfälle informiert, bleiben offensichtlich jedoch tatenlos.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1812-2023/DDN** vom 28.11.2023

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

TOP 9Betreff: **Antrag der Fraktion Klimaliste WGD zum Abfahrtspunkt nach Weiterstadt (9_VI_33)****Beschlussvorschlag:**

1. Der Dadina-Vorstand wird beauftragt, von der im Fahrplan 2023 geplanten Verlegung der Buslinien Abfahrtspunkte vom Luisenplatz weg nach Weiterstadt etc., Abstand zu nehmen.

2. Der Dadina-Vorstand wird beauftragt, Alternativen für Direktbusse zwischen Luisenplatz, Weiterstadt (inkl. Stadtteilen), Worfelden, Erzhausen unter Beteiligung der Kommunen Weiterstadt, Erzhausen, der LNVG Groß-Gerau sowie des FBR-Hauptausschusses zu erarbeiten und der Verbandsversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen.

3. Der Dadina-Vorstand wird beauftragt, die Verlängerung der heutigen F-Bus-Fahrten ab/bis Oberwaldhaus via Michaelisstraß (ohne Haastraße) im Halbstundentakt nach Weiterstadt zu betrachten und eine Pendellinie für die nicht bedienten Haltestellen zu konzipieren.

4. Der Dadina-Vorstand wird beauftragt, die Entlastung der Halteplätze vor der Merck-Apotheke voranzutreiben.

5. Der Dadina-Vorstand wird beauftragt

a) eine Verlegung der Buslinie L via neuer Haltestelle Grafenstraße/Klinikum zu betrachten

b) alternative Möglichkeiten zum Erhalt von Direktbussen zwischen Luisenplatz, Weiterstadt (inkl. Stadtteilen), Worfelden, Erzhausen unter Beteiligung der Kommunen Weiterstadt, Erzhausen, der LNVG Groß-Gerau sowie des FBR-Hauptausschusses zu

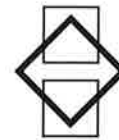
erarbeiten und der Verbandsversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen; hier soll explizit auch eine Verlängerung der heutigen F-Bus-Fahrten ab/bis Oberwaldhaus via Michaelisstraße (ohne Haastraße) im Halbstundentakt nach Weiterstadt betrachtet werden; eine Pendellinie für die nicht bedienten Haltestellen ist zu konzipieren

c) und den Entfall der Bedienung der Haltestelle Willy-Brandt-Platz zu betrachten.

Begründung:

Weiterstadt gehört zu den einwohnermäßig drei größten Kommunen im Landkreis und benötigt weiterhin eine Direktverbindung zum Luisenplatz, wie im gültigen Nahverkehrsplan festgelegt. Eine weg-Verlegung zum Mathildenplatz verlängert nicht nur den Umsteigeweg zu den Stadtlinien, sondern auch zu den Buslinien Richtung Ostkreis. Der Verdacht liegt nahe, dass hier ein schlechter Vergleichsfall für die Straßenbahnstrecken nach Weiterstadt und Groß-Zimmern geschaffen werden soll, weil die Umsteigewege vom Mathildenplatz zum Luisenplatz beschwerlich sind und keine barrierefreie Reisekette mehr via Schloss möglich ist.

Die derzeit ab/bis Oberwaldhaus verkehrenden Fahrten der Buslinie F könnten ab Moldenhauerweg unter Auslassung der Haltestellen "Im Harras", "Kölner Straße", "Haasstraße" weiter nach Weiterstadt im Halbstundentakt fahren.



Vorlage-Nr.: **1813-2023/DDN** vom 28.11.2023

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 10**
Anfrage der Fraktion Die Linke zum DadiLiner (9_VI_34)

Anfrage:

Der DadiLiner ist als On-Demand-Verkehr ein Angebot für all die Menschen, die bei der Nutzung des ÖPNV auf ein gewisses Maß an Flexibilität nicht verzichten können und Wilens sowie in der Lage sind, dafür auch zu zahlen. Der DadiLiner wird in Babenhausen, Erzhausen, Griesheim und Pfungstadt eingesetzt. Dabei hat das Angebot in Teilen das sogenannte Anrufsammeltaxi abgelöst. Daher ist eine ständige Evaluation des Erfolgs des Angebotes notwendig, um Entscheidungen für die Zukunft abzuleiten, daher frage ich:

Fragen:

1. Bitte listen Sie die folgenden Daten als Monatswerte seit Betriebsbeginn in einer Tabelle jeweils für die einzelnen Gemeinden getrennt auf:
 - a. registrierte Nutzer*innen
 - b. aktive Nutzer*innen (mindestens eine Fahrt im betrachteten Monat)
 - c. Anzahl erfolgreicher Routen/Verbindungsabfragen
 - d. Poolingquote (relativ und absolut); Hinterlegung der genutzten Definition
 - e. Anzahl von Fahrten mit mehr als einer beförderten Person
 - f. Anzahl beförderte Erwachsene und Kinder
 - g. Anzahl beförderter Personen mit Mobilitätseinschränkungen, die den Einsatz eines barrierefreien Fahrzeuges notwendig machten
 - h. Anzahl Fahrgäste mit Zeitkarte
 - i. Einnahmen (kassentechnisch)
 - j. Anzahl der zum jeweiligen Zeitpunkt eingesetzten Fahrzeuge (davon barrierefrei ausgebaut)

2. Wieviele Fahrten gab es in den vormals installierten Anrufsammeltaxen? Bitte listen Sie dabei die folgenden Daten jeweils tabellarisch für die Jahre 2018 bis 2022 in Monatswerten für die einzelnen Gemeinden getrennt auf:
 - a. Anzahl der Fahrten mit mehr als einer Person
 - b. Anzahl beförderte Erwachsene und Kinder
 - c. Anzahl beförderte Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die den Einsatz eines barrierefreien Fahrzeuges notwendig machten
 - d. Anzahl Fahrgäste mit Zeitkarte
 - e. Einnahmen (kassentechnisch)
3. Für welche der oben genannten Werte lagen Prognosen vor Inbetriebnahme bzw. Ausschreibung vor? Wenn möglich, diese in geeigneter Weise ebenfalls aufführen. Bitte führen Sie Daten getrennt für die einzelnen Kommunen auf.
4. Welche Werbemaßnahmen wurden bisher umgesetzt? Wie hoch waren die jeweiligen Kosten der Maßnahme? Kann der jeweiligen Maßnahme eine spezifische Veränderung in der Nachfrage zugeordnet werden? Bitte führen Sie Daten getrennt für die einzelnen Kommunen auf.
5. Wie viele Kilometer wurden durch die eingesetzten Fahrzeuge zurückgelegt? Wie hoch war der Anteil Leerkilometer? Darstellung bitte in Monatswerten seit Betriebsbeginn. Bitte führen Sie Daten getrennt für die einzelnen Kommunen auf.
6. Wie hoch ist die durchschnittliche Wartezeit bis Fahrtantritt? Bitte gesonderte Auswertung für die barrierefrei ausgebauten Fahrzeuge. Bitte führen Sie Daten getrennt für die einzelnen Kommunen auf.
7. Wie viele Anfragen zur Nutzung der barrierefreien Fahrzeuge gab es insgesamt? Wie viele mussten abgelehnt werden, weil kein geeignetes Fahrzeug verfügbar war? Bitte führen Sie Daten getrennt für die einzelnen Kommunen auf.
8. Gibt es in der Untersuchung der Verbindung besonders häufig genutzte Verbindungen? Treten aus den Start- und Zielhaltestellen besondere Points of Interests (PoI) hervor? Wie viele Buchungen laufen auf diese jeweiligen Start- und Zielpunkte (absolut und relativ)? Bitte führen Sie Daten getrennt für die einzelnen Kommunen auf.
9. Wie viele Personale werden für den Regelbetrieb monatlich benötigt? Wie viele Personale wurden seit Betriebsbeginn eingesetzt?

Anlage zu TOP 10

Zu 1.: DadiLiner - Babenhausen												
	Nov 22	Dez 22	Jan 23	Feb 23	Mrz 23	Apr 23	Mai 23	Jun 23	Jul 23	Aug 23	Sep 23	Okt 23
Neue Registrierungen	132	104	46	67	50	55	39	35	32	40	49	45
Registrierte Nutzer	132	236	282	349	399	454	493	528	560	600	649	694
Nutzer mit Fahrt	32	59	60	86	76	91	98	74	90	97	118	113
Fahrtanfragen	471	798	619	899	625	899	968	914	1194	1228	1752	1822
Poolingquote	1,8	1,5	1,2	1,4	1,2	1,5	1,3	1,4	1,3	1,3	1,5	1,5
Fahrten	98	194	179	269	261	314	306	313	387	418	564	530
Fahrten mit mehr als 1 Person	35,70%	24,20%	17,30%	21,90%	16,10%	25,80%	21,20%	9,90%	20,40%	27,30%	28,20%	27,20%
Anzahl Erwachsene & Kinder	160	253	220	363	307	458	403	445	496	527	769	716
Anzahl Rollstuhlfahrten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Anzahl Nutzer mit RMV-Ticket	86	178	135	194	208	225	204	244	310	375	538	457
Einnahmen	366 €	719,30 €	711,50 €	1.169,00 €	949,50 €	1.457,70 €	1.316,00 €	1.265,40 €	1.484,80 €	1.446,95 €	1.931,50 €	2.052,50 €
Anzahl Fahrzeuge (davon barrierefrei)	1 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (0)

Zu 1.: DadiLiner - West												
	Nov 22	Dez 22	Jan 23	Feb 23	Mrz 23	Apr 23	Mai 23	Jun 23	Jul 23	Aug 23	Sep 23	Okt 23
Neue Registrierungen	716	454	279	277	208	209	184	350	262	240	286	250
Registrierte Nutzer	716	1170	1449	1726	1934	2143	2327	2677	2939	3179	3465	3715
Nutzer mit Fahrt	191	306	271	331	309	346	322	478	432	491	594	596
Fahrtanfragen	3230	3536	3447	3358	3356	3488	3260	4625	4365	5192	6747	7616
Poolingquote	1,3	1,4	1,3	1,4	1,2	1,3	1,3	1,6	1,3	1,3	1,3	1,3
Fahrten	499	835	925	969	1178	1199	1157	1440	1434	1749	2080	2245
Fahrten mit mehr als 1 Person	25,30%	30,20%	25,00%	27,90%	15,90%	19,90%	21,70%	26,10%	22,50%	26,00%	27,60%	26,50%
Anzahl Erwachsene & Kinder	652	1164	1163	1344	1406	1508	1448	2099	1797	2240	2680	2806
Anzahl Rollstuhlfahrten	4	0	0	4	3	1	3	6	2	6	9	6
Anzahl Nutzer mit RMV-Ticket	266	443	500	634	752	861	842	1086	1038	1405	1702	1867
Einnahmen	2.380,25 €	4.524,05 €	4.628,95 €	5.055,05 €	5.483,60 €	5.852,00 €	5.584,35 €	8.712,80 €	7.181,00 €	9.018,95 €	10.705,65 €	11.758,30 €
Anzahl Fahrzeuge (davon barrierefrei)	7 (1)	7 (1)	7 (1)	7 (1)	7 (1)	7 (1)	7 (1)	7 (1)	7 (1)	7 (1)	7 (1)	7 (1)

Zu 2.: Diese Daten liegen bei der DADINA nicht vor.

Zu 3.: Es gab Prognosen für die Höhe der Einnahmen, die in etwa erreicht wurden.

Zu 4.: Es wurden insbesondere zur Einführung allgemeine Werbemaßnahmen durchgeführt mit Kosten von insgesamt ca. € 60.000.
Dies hat sicherlich auch zur Steigerung der Nachfrage beigetragen.

Zu 5.: Dadiliner - Babenhausen

	Nov 22	Dez 22	Jan 23	Feb 23	März 23	Apr 23	Mai 23	Jun 23	Juli 23	Aug 23	Sep 23	Okt 23
Schichtkilometer	1.301	2.115	1.728	2.420	2.341	3.168	3.246	3.218	3.646	3.391	4.460	4.532
Leerkilometer	998	1.435	1.116	1.509	1.425	1.958	2.065	2.024	2.191	2.014	2.603	2.706

Zu 5.: Dadiliner - West

	Nov 22	Dez 22	Jan 23	Feb 23	März 23	Apr 23	Mai 23	Jun 23	Juli 23	Aug 23	Sep 23	Okt 23
Schichtkilometer	16.474	21.970	23.395	24.845	26.821	27.012	26.716	34.002	31.385	36.589	41.624	42.786
Leerkilometer	13.218	16.820	17.664	18.889	19.374	19.398	19.453	23.473	21.488	23.593	26.256	25.836

Zu 6.: Dadiliner - Babenhausen

	Nov 22	Dez 22	Jan 23	Feb 23	März 23	Apr 23	Mai 23	Jun 23	Juli 23	Aug 23	Sep 23	Okt 23
Durchschnittliche Wartezeit bis Fahrtantritt (min)	3,9	4,0	3,4	4,0	2,8	3,7	3,9	3,7	4,1	5,1	3,9	4,1
Wartezeit barrierefreies Fahrzeug (min)	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞

Zu 6.: Dadiliner - West

	Nov 22	Dez 22	Jan 23	Feb 23	März 23	Apr 23	Mai 23	Jun 23	Juli 23	Aug 23	Sep 23	Okt 23
Durchschnittliche Wartezeit bis Fahrtantritt (min)	6,6	6,0	7,2	6,1	6,6	6,1	6,2	7,1	6,3	6,7	7,7	7,8
Wartezeit barrierefreies Fahrzeug (min)	7,5	5,4	8,2	6,6	6,1	6,2	7,1	6,2	6,6	6,9	7,3	7,9

Zu 7.: Dadiliner - Babenhausen

Anfragen barrierefreies Fahrzeug	0
Abgelehnte Fahrten barrierefreies Fahrzeug	0
Absolvierte Rollstuhlfahrten	0

Zu 7.: Dadiliner - West

Anfragen barrierefreies Fahrzeug	nicht ermittelbar
Abgelehnte Fahrten barrierefreies Fahrzeug	nicht ermittelbar
Absolvierte Rollstuhlfahrten	44

Zu 8.: DadiLiner - Babenhausen (Daten nur bis einschließlich September)			
Top 5 Abfahrtschaltepunkte	Babenhausen Bahnhof	491	
Anzahl Abfahrten	Stadthalle	289	
	Sickenhofen Kirche	246	
	Hergershäuser Straße 11	163	Waldstraße 15
			150

Top 5 Ankunftshaltepunkte	Babenhausen Bahnhof	403	
Anzahl Ankünfte	Sickenhofen Kirche	226	
	Stadthalle	211	
	Waldstraße 15	141	Hergershäuser Straße 11
			110

Zu 8.: DadiLiner - West (Daten nur bis einschließlich September)			
Top 5 Abfahrtschaltepunkte	Darmstadt-Wixhausen Bahnhof	349	
Anzahl Abfahrten	Darmstadt Hauptbahnhof (Ost)	278	
	Darmstadt Hauptbahnhof (West)	263	
	Wilhelm-Leuschner-Platz	257	Darmstadt-Eberstadt Bahnhof
			251

Top 5 Ankunftshaltepunkte	Darmstadt-Wixhausen Bahnhof	503	
Anzahl Ankünfte	Darmstadt Hauptbahnhof (Ost)	344	
	Darmstadt-Eberstadt Bahnhof	308	
	Darmstadt Hauptbahnhof (West)	262	Brunnenweg 19
			230

Im Juli 2023 wurden weitere Haltestellen in Darmstadt eingerichtet, welche unverzüglich eine sehr große Nachfrage erzeugten.

Zu 9.: Diese Daten liegen bei der DADINA nicht vor.



Vorlage-Nr.: **1814-2023/DDN** vom 28.11.2023

Verfasser:

Az./Antrag: **9_VI_35**

Beschlusslauf:

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

TOP 11

Betreff: **Anfrage der SPD - Fraktion zum Halbstundentakt auf der Dreieichbahn zwischen Dieburg und Frankfurt am Main**

Anfrage:

Die Optimierung der Dreieichbahn mit einem Halbstundentakt und dem Ausbau eines Kreuzungsbahnhofes in Eppertshausen ist eine konkrete Verbesserung für die Pendlerinnen und Pendler, die täglich mobil sein wollen und müssen.

Am 15.12.2020 wurde hierzu die Dietzenbacher-Dieburger Erklärung zum Ausbau der Dreieichbahn verabschiedet, die u.a. den Ausbau des Bahnhofs Eppertshausen zum Kreuzungsbahnhof, die Elektrifizierung der Strecke und eine eingleisige Neubaustrecke von Dietzenbach nach Urberach vorsieht. Die DADINA-Verbandsversammlung wurde mit der Vorlage 1467-2021 darüber in Kenntnis gesetzt.

Ende 2022 unterstrich ein Bündnis aus Kommunen mit Landrat Klaus Peter Schellhass, Claudia Jäger (Erste Kreisbeigeordnete des Kreises Offenbach) und den Bürgermeistern aus den beiden Landkreisen und die IHKs Darmstadt und Offenbach diese Forderung zum Ausbau der Dreieichbahn.

Fragen:

Die SPD-Fraktion bittet um einen Sachstandsbericht incl. der Nennung möglicher Verwirklichungszeiträume für

- Den Bau des Kreuzungsbahnhofes Eppertshausen
- Die Elektrifizierung der Strecke
- den Bau der Neubaustrecke Dietzenbach-Urberach



Vorlage-Nr.: **1815-2023/DDN** vom 28.11.2023

Verfasser:

Az./Antrag: **9_VI_36**

Beschlusslauf:

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

TOP 12

Betreff: **Anfrage der FDP - Fraktion zur Umsetzung des Beschaffungsgesetzes "SaubFahrzeugBeschG" (9_VI_36)**

Anfrage:

Hessen hat sich der länderübergreifenden Branchenvereinbarung zur Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes im Busbereich" angeschlossen. Diese Vereinbarung ist am 1.11.2023 in Kraft getreten. Bis Ende 2025 sollen 45 Prozent der Busse im ÖPNV „sauber und emissionsfrei“ beschafft worden sein. Sofern dies mit batterieelektrischen Fahrzeugen geschehen muss (weil Alternativen tatsächlich nicht vorhanden sind), ist die Errichtung einer entsprechenden Ladeinfrastruktur erforderlich.

Fragen:

1. Welche Flächen müssen für den vorhandenen und geplanten Busbesatz an Unterstellmöglichkeiten für den jeweils notwendigen Ladevorgang bereitgestellt werden, wo und wann ist dies vorgesehen?
2. Inwieweit ist für den Zeitraum bis Ende 2025 die erforderliche Ladeinfrastruktur für 45 % des Fuhrparks gewährleistet?
3. In welcher Weise werden zukünftige Ausschreibungen für Buslinien ausgelegt: Nach Fahrzeuganschaffungen oder in Verbindung mit erforderlicher Ladeinfrastruktur?
4. Inwieweit sind die angemeldeten und geplanten Anschaffungen durch die jetzt beschlossene Haushaltssperre der Bundesregierung betroffen?