



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
17.03.2023
AI-kh

Einladung zur Sitzung der Verbandsversammlung

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie zur VV/7./VI. Sitzung der Verbandsversammlung für

Donnerstag, den 30.03.2023, um 17:00 Uhr,
im Kreishaus Darmstadt
Sitzungszimmer Da-4013 Gersprenz
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.

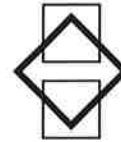
Mit freundlichen Grüßen

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

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Tagesordnung

Gremium: Verbandsversammlung
Sitzungstag: 30.03.2023
Sitzungsnummer.: VV/7.VI.

| <i>TOP</i> | <i>Betreff</i> | | |
|--------------------------------------|---|---------------|--|
| Öffentlicher Teil der Sitzung | | | |
| 1. | Mitteilungen des Verbandsversammlungsvorsitzenden | 1697-2023/DDN | |
| 2. | Anträge und Anfragen (Sachstand) | 1698-2023/DDN | |
| 3. | Bericht des Vorstandsvorsitzenden | 1699-2023/DDN | |
| 4. | Machbarkeitsstudie Straßenbahnverlängerung Griesheim-West/Riedstadt | 1701-2023/DDN | |
| 5. | Jahresbericht 2021 | 1700-2023/DDN | |
| 6. | Antrag der Fraktion Klimaliste / WGD zu Evaluation Studie zu Güterverkehr im DADINA-Gebiet (Miltenberg) (7_VI_24) | 1702-2023/DDN | |
| 7. | Antrag der Fraktion Klimaliste / WGD zu Schienenersatzverkehr DadiLiner (7_VI_25) | 1703-2023/DDN | |
| 8. | Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen zu Lichtverschmutzung vermeiden (6_VI_20) | 1704-2023/DDN | |



Vorlage-Nr.: **1698-2023/DDN** vom 06.03.2023

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

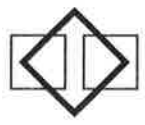
Betreff: **TOP 2**
Anträge und Anfragen (Sachstand)

Der aktuelle Sachstand ist als Anlage beigefügt.

Anlage:

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

Anlage zu TOP 2



DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Anträge und Anfragen der DADINA-Verbandsversammlung 2021-2026 – Sachstand März 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 | <ol style="list-style-type: none"> Der DADINA-Vorstand wird beauftragt mit dem RMV und dem Land Hessen zu prüfen, unter welchen Bedingungen ein täglicher RB-Studentakt Frankfurt Hbf-Darmstadt Ost-Erbach umsetzbar wäre. Der DADINA-Vorstand wird beauftragt mit dem RMV und dem Land Hessen zu prüfen, unter welchen Bedingungen ein täglicher RE-Studentakt Darmstadt Hbf-Darmstadt Ost-Erbach (auch am Wochenende und täglich bis 23:00 Uhr) umsetzbar wäre. 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>Beantwortung erfolgt in der Sitzung VI/4./VI 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, Studentakt 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> |

| | | | |
|--------|--|--|---|
| 3_VI_5 | Antrag: Mehr Busse auf den Linien nach Darmstadt | <p>4. Die Kosten und Auswirkungen sind der Verbandsversammlung mitzuteilen.</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. Lückenfreier 10-Minuten-Takt bis Alsbach mit der Straßenbahn Montag bis Freitag. 2. Lückenfreier 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 lückenfreier 30-Minuten-Takt für die Buslinie N, mindestens zwischen Darmstadt Böllenfalltor und Nieder-Ramstadt Im Hag. 4. Lückenfreier 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 Fahrplaniücke von einer Stunde bei Ankunft am Böllenfalltor Samstag und Sonntag zwischen 12:54 Uhr und 14:00 Uhr. 6. Lückenfreier Stundentakt bis Neutsch auf der Buslinie NE bis 23:00 Uhr. | <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 VI/4, VI:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 verkehrlich 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. 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 verkehrlich vielleicht wünschenswerte Mehrbestellungen auf diesen Linien ganz überwiegend vom Landkreis Darmstadt-Dieburg finanziert werden müssen, der sich in einer Phase der Haushaltskonsolidierung befindet. <ol style="list-style-type: none"> 4. Die angesprochenen Mehrbestellungen auf der Linie O würden Mehrkosten von ca. € 70.000 pro Jahr verursachen. Es ist aber zu berücksichtigen, dass auch verkehrlich vielleicht wünschenswerte Mehrbestellungen auf diesen Linien ganz überwiegend vom Landkreis Darmstadt-Dieburg finanziert werden müssen, der sich in einer Phase der Haushaltskonsolidierung befindet. 5. Für Samstag ist dies bereits in der Antwort zu Punkt 4. enthalten. Die Fahrplaniücke am Sonntag beruht auf der Fahrplansystematik, da diese für Ausflüge „lastrichtungs-bezogen“ orientiert |
|--------|--|--|---|

| | | | |
|--------|---|--|--|
| 3_VI_6 | Antrag: Geschäftsordnung der DADINA | | ist, d. h. morgens in Richtung Odenwald und nachmittags zurück. Die Kosten dafür wären relativ gering, die DADINA wird die Umsetzung prüfen. |
| 3_VI_7 | Anfrage: Infrastrukturausbau Odenwaldbahn | | <p>Abgelehnt in VV/3.VI</p> <p>Beantwortung durch RMV erfolgt in Sitzung VV/4.VI: 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 Reisendenübergang 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-Haltestellen-netz sieht bei Bus- und Bahnlinien 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 VI/4.MI:</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 mobilo 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 "Böllenthaltor" 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 |
|--------|-----------------------------------|---|---|

| | | | |
|---------|---|--|---|
| | | | Zeitpunkt zur Umsetzung der Maßnahme kann derzeit nicht genannt werden. |
| 4_VI_9 | Antrag zur Softwareausarbeitung für öffentliche Verbindungsversuche für die Verbesserung OPNV | | Abgelehnt in VV/4.MI |
| 4_VI_10 | Antrag zum Klimaticket für das gesamte DADINA-Gebiet | | Abgelehnt in VV/4.MI |
| 4_VI_11 | Antrag zum Elektrischen Betrieb der Pfungstadtbahn | <p>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.</p> | <p>Beantwortung erfolgt in der Sitzung VV/5.MI. 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 OPNV, sodass auch keine Finanzierung bzw. ein Nachweis der Förderfähigkeit hergeleitet werden kann. 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 Dieseldieselbetrieb durch lokal emissionsfreie Antriebsarten zu ersetzen. Entsprechend werden die Möglichkeiten und infrastrukturellen Voraussetzungen für den zukünftigen Fahrzeugeinsatz geprüft.</p> |
| 4_VI_12 | Antrag zur Anhörung zum Schienensystem im Korridor Darmstadt-Groß Zimmern | | Abgelehnt in VV/4.MI |

| | | | |
|---------|--|--|---|
| 4_VI_13 | Antrag zur Kaufmöglichkeit des Schüler: innentickets für das DADINA-Gebiet | <p>Geändert beschlossen: Der DADINA - Vorstand wird gebeten, sich beim RMV über die Kosten für die Ausweitung des Schüler:innentickets für alle Personen zwischen 18 und 21 Jahre zu erkundigen. Die Verbandsversammlung 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. In der VI/5./M. hält VVertr. Größmann die Beantwortung durch den RMV für nicht ausreichend und bittet die DADINA, dort erneut nachzuhaken. 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 Schülerticket 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. Der öffentliche Raum sollte Menschen jedoch ein Gefühl der Sicherheit geben. Insbesondere geflüchtete Menschen mit Kriegs- und Gewalt Erfahrungen 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 Abenteurer 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. Wurden Busse von durch die DiNa beauftragten Verkehrsunternehmen mit stilisiertem Tarnfleck beklebt? Wenn ja, wieviel Busse wurden insgesamt derart beklebt? Für</p> | <p>Beantwortung erfolgt in VI/4./M Zu 1.: Es wird zurzeit ein Bus der Fa. Fischle 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. 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. 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. 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>weichen 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 Antrag wird als Anfrage behandelt. Dabei wird „1.“ vor dem Wort Auswertung gestrichen. Beantwortung erfolgt in Sitzung VI/6.MI Zu 1., 3. und 4.: 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> |
|---------|--|---|--|

| | | | | |
|---------|---|--|---|---|
| 5_VI_16 | Antrag: Fahrplanänderungen während Bauzuständen Darmstadt-Mitte | <p>Der DADINA-Vorstand wird beauftragt im Rahmen der Bauzustände Darmstadt-Mitte - überwiegend Frankfurter Straße im Bereich Herrngarten - folgende Fahrplanänderungen über die HEAG mobilo und Beauftragte 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>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 mobilo ist ein zusätzlicher Vertriebsaufwand entstanden, dieser wird aber auch in einer festgelegten Höhe bei den Ausgleichszahlungen berücksichtigt.</p> <p>Antrag wird als erledigt beschlossen.</p> | v |
|---------|---|--|---|---|

| | | | |
|---------|-------------------------------|---|--|
| 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-NA?</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 VI/6.MI</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 vorhandenen 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 ersetzen können, für die Zukunft erscheint dies aber möglich.</p> <p>Beantwortung erfolgt in VI/6.MI</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 VI/6.MI</p> |

| | | | |
|---------|---|--|--|
| 6_VI_19 | | <p>2. Wie könnte die VIAS Rail GmbH das Wifi 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 Finanzsituation 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 Linien ist WLAN lediglich herstellerseitig technisch vorbereitet. Zur Vermeidung des Eindrucks eines ausgefallenen WLANs bemüht sich VIAS die angesprochene Anzeige abzustellen.</p> <p>Abgelehnt in VV/6./VI</p> |
| 6_VI_20 | <p>Antrag: Nutzen-Kosten-Untersuchung für Straßenbahnen mit neuen Kriterien</p> <p>Antrag: Lichtverschmutzung vermeiden</p> | | <p>Vertagt in VV/6./VI – Beantwortung erfolgt in VV/7./VI</p> <p>Verbandsversammlungsvorsitzender Ludwig lässt über den Antrag, den Beschluss zu vertagen 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 vorhandenen 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 Haltestellen, Fahrgastunterstände und Fahrradabstellanlagen beleuchtet. Für</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> |
| 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 zurzeit 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. Ludwigshöhviertel-Verlegung kostenvertretend im Hinblick auf eine geplante Zweigleisige Wendung (Kostengegenüberstellung)? 4. Wie wurde die Umweltverträglichkeitsprüfung. 5. so wie die Wirtschaftlichkeitsrechnung von 1,07 (angestrebt 1,2) für die Errichtung der Verlängerung | <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> |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | der geplanten Fortführung der Linie L3 begründet? 6. Wie werden künftige Kostensteigerungen abgedeckt? | |
|--|--|---|--|

Jäger, 3.3.2023

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1699-2023/DDN** vom 06.03.2023

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

| Nr. | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|-----|---------------------|--------|-------------------|
| 1. | Verbandsversammlung | Ö | Zur Kenntnisnahme |

Betreff: **TOP 3**
Bericht des Vorstandvorsitzenden

1. DadiLiner

Der DadiLiner läuft weiterhin erfolgreich weiter. Bis Anfang März 2023 wurden bereits über 4.000 Fahrten durchgeführt. Die Fahrzeuge für die DADINA wurden jetzt von Mercedes Benz geliefert und werden zurzeit für den Einsatz vorbereitet, dann können die von der HEAG mobilo gemieteten Fahrzeuge zurückgegeben werden. Ein Fahrzeug soll für die Mitnahme von Rollstühlen umgebaut werden. Zur Finanzierung des Fahrzeugkaufs wurde ein Kredit aufgenommen. Mit der HEAG mobilo wird es Gespräche über eine bessere Verknüpfung mit dem HeinerLiner geben.

2. Genehmigung Wirtschaftsplan 2023

Als Anlage ist die Genehmigung des Wirtschaftsplans 2023 durch das RP Darmstadt beigelegt.

3. Deutschlandticket

Das Deutschlandticket soll ab dem 1.5.2023 gültig sein, Verkaufsstart ist der 3. April 2023. Einige offene Fragen sind noch zu klären. Für die Behandlung von Jobtickets wurde eine Lösung gefunden. Für 2023 wurde eine Nachschusspflicht von Bund und Ländern über die vorgesehenen € 3,0 Mrd. hinaus vereinbart, für 2024 sind nur die € 3,0 Mrd. eingeplant. Das Ticket wird im RMV digital als Chipkarte ausgegeben und u. a. über die HEAG mobilo vertrieben.

4. Hessentag Pfungstadt

Beim Hessentag vom 2. – 11. Juni 2023 in Pfungstadt werden ca. 600.000 Besucher erwartet, von denen etwa ein Drittel mit dem ÖPNV anreisen soll. Der RMV wird den Schienenverkehr auf der Pfungstadtbahn insbesondere nachmittags, abends und am Wochenende deutlich ausweiten, auch auf der Linie 60 sind Zusatzbestellungen geplant. Es wird abends auch ein Vier-Wagen-Doppelstockzug zwischen Pfungstadt und dem Darmstädter Hauptbahnhof eingesetzt. Aus Sicherheits- und Kapazitätsgründen wird die Pfungstadtbahn am Bahnhof Darmstadt-Eberstadt nicht halten.

Die Linien PE und PG verkehren überwiegend im Halbstundentakt bis zum Pfungstädter Bahnhof, wobei auf der Linie PG Gelenkbusse eingesetzt werden. Der Verkehr zwischen Eberstadt Wartehalle und Pfungstadt Bahnhof wird im 10-Minutentakt mit der Linie P bedient. Zusätzlich fahren Verstärkerbusse zwischen dem Eberstädter und dem Pfungstädter Bahnhof.

Der Straßenbahnverkehr auf der Nord-Süd-Achse wird sonntags und an allen Tagen abends und nachts etwas ausgeweitet. Auch der DadiLiner soll verstärkt eingesetzt werden.

Anlage:

- Genehmigung Wirtschaftsplan 2023



Regierungspräsidium Darmstadt, 64278 Darmstadt

Verbandsvorstand des
Zweckverbandes „Darmstadt - Dieburger
Nahverkehrsorganisation“ (DADINA)
Europaplatz 1
64293 Darmstadt

Unser Zeichen: **RPDA - Dez. I 16-03 u 02/12-2018/8**
Dokument-Nr.: **2023/115110**
Ihr Zeichen: -rei - re -kh
Ihre Nachrichten vom: 3. und zuletzt vom 20. Januar 2023
Ihr Ansprechpartner: Kerstin Herbert
Zimmernummer: 2.41
Telefon / Fax: 06151 12 5614 / 06151 12 4610
E-Mail: kerstin.herbert@rpda.hessen.de
Datum: 24. Januar 2023

Wirtschaftsplan für das Wirtschaftsjahr 2023 des Zweckverbandes „Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation“ (DADINA), Darmstadt

Die Verbandsversammlung hat den Wirtschaftsplan am 20. Dezember 2022 beschlossen. Die Vorlage erfolgte mit E-Mail vom 3. Januar 2023 sowie postalisch mit Bericht vom 4. Januar 2023 (eingegangen am 9. Januar 2023). Weitere Unterlagen gingen zuletzt am 20. Januar 2023 ein.

I. Genehmigung

Hiermit genehmige ich gemäß § 18 Abs. 2 des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit (KGG) i. V. m. dem § 1 Abs. 2 des Eigenbetriebsgesetzes (EigBGes)

- den Gesamtbetrag der im Beschluss der Verbandsversammlung vom 20. Dezember 2022 über den Wirtschaftsplan des Zweckverbandes „Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA)“ für das Wirtschaftsjahr 2023 vorgesehenen Kredite in Höhe von

300.240 €

(i. W.: „Dreihunderttausendzweihundertvierzig Euro“),

gemäß § 103 Abs. 2 der Hessischen Gemeindeordnung (HGO);

- den im vorgenannten Beschluss festgesetzten Höchstbetrag der Liquiditätskredite in Höhe von

36.000.000 €

(i. W.: „Sechsenddreißig Millionen Euro“)

gemäß § 105 Abs. 2 HGO.

Regierungspräsidium Darmstadt
Luisenplatz 2, Kollegiengebäude
64283 Darmstadt

Internet:
www.rp-darmstadt.hessen.de

Servicezeiten:
Mo. – Do. 8:00 bis 16:30 Uhr
Freitag 8:00 bis 15:00 Uhr

Telefon: 06151 12 0 (Zentrale)
Telefax: 06151 12 6347 (allgemein)

Fristenbriefkasten:
Luisenplatz 2
64283 Darmstadt

Öffentliche Verkehrsmittel:
Haltestelle Luisenplatz



II. Feststellungen zum Wirtschaftsplan 2023

Der Erfolgsplan des Wirtschaftsjahres 2023 schließt - unter Einbeziehung der Verbandsumlage - ausgeglichen ab. Ohne deren Berücksichtigung ergibt sich ein Jahresverlust in Höhe von ca. 27,2 Mio. €.

Der Vermögensplan hat ein Volumen von fast 0,7 Mio. €. Die Investitionsausgaben belaufen sich auf rund 0,6 Mio. €. Investitionsschwerpunkt ist erneut die Anschaffung von Fahrzeugen zur Einrichtung des „Shuttle-on-demand“-Services. Zur Finanzierung sind Fördermittel sowie eine Kreditaufnahme in Höhe von jeweils etwa 0,3 Mio. € eingeplant.

Die Rückzahlung der vorgesehenen Kreditmittel soll in den Jahren 2024 und 2025 erfolgen. Die Finanzierung der aus der Kreditaufnahme resultierenden Zins- und Tilgungsleistungen ist sichergestellt.

In den weiteren Planungsjahren sind keine größeren Investitionen mehr vorgesehen. Auch eine weitere Kreditaufnahme ist nicht geplant.

Der Höchstbetrag der Liquiditätskredite wurde gegenüber dem Wirtschaftsplan 2022 um 4,0 Mio. € auf nunmehr 36,0 Mio. € erhöht. Der Bedarf berechnet sich im Wesentlichen aus der Vorfinanzierung der Einnahmen/Ausgaben-Verrechnung des RMV sowie des Haltestellenausbaus. Eine Rückführung ist damit sichergestellt.

Um weitere Veranlassung gemäß § 18 Abs. 2 KGG und § 1 Abs. 2 EigBGes i. V. m. § 97 Abs. 4 HGO wird gebeten.

Diese Verfügung ist gemäß § 7 Abs. 2 KGG i. V. m. § 50 Abs. 3 HGO der Verbandsversammlung in geeigneter Form mitzuteilen.

III. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Darmstadt, Julius-Reiber-Straße 37, 64293 Darmstadt erhoben werden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Horst Kreher



**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1701-2023/DDN** vom 06.03.2023

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 |

TOP 4Betreff: **Machbarkeitsstudie Straßenbahnverlängerung Griesheim-West/Riedstadt****Beschlussvorschlag:**

1. Die beiliegende Machbarkeitsstudie zur „Straßenbahnverlängerung Griesheim West/ Riedstadt“ wird zur Kenntnis genommen.
2. Es wird - vorbehaltlich dass dies mit dem Gesellschaftszweck der Stradadi GmbH vereinbar ist - zugestimmt, das Gutachten zur weiteren Veranlassung und Fortführung der Planung an die Stradadi GmbH zu geben, die auch andere Straßenbahnneubauprojekte in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg betreut.

Begründung:

Zu 1. und 2.:

In Abstimmung mit den Städten Darmstadt, Griesheim und Riedstadt sowie dem Kreis Groß-Gerau wurde o. g. Machbarkeitsstudie durchgeführt. Es wurden verschiedene Varianten einer Straßenbahnverlängerung nach Griesheim West und weiter nach Riedstadt untersucht.

Für den Bereich Griesheim West hat sich eine mögliche Wendeschleife nordwestlich der Kreuzung des Westrings mit der B 26 als beste Lösung herausgestellt. Im weiteren Verlauf liegt die Vorzugsvariante nördlich der B 26, Wolfskehlen würde über die Straße „In der Hochstadt“ angebunden. Weiter westlich würde die Straßenbahn entlang der Bahntrasse bis zum Bahnhof Goddelau mit einer Wendeschleife südwestlich des Bahnhofs geführt.

Da es sich nur um eine Machbarkeitsstudie handelt, wurde kein Nutzen-Kosten-Faktor berechnet. Die Gutachter gehen aber davon aus, dass ein positiver Faktor erreichbar wäre. Deshalb empfehlen sie, als nächsten Schritt eine Untersuchung nach dem überarbeiteten Verfahren der Standardisierten Bewertung durchzuführen.

Da die Stradadi GmbH gegründet wurde, um die Planung von Straßenbahnneubaustrecken z. B. nach Groß-Zimmern und Weiterstadt federführend zu betreuen, ist es sinnvoll, auch die weitere Planung der Straßenbahnverlängerung in das Ried durch sie durchführen zu lassen, auch wenn die Strecke zu einem großen Teil im Kreis Groß-Gerau liegt. Der Kreis Groß-Gerau ist mit diesem Vorgehen einverstanden.

Im Gesellschaftsvertrag ist der Tätigkeitsbereich der Stradadi GmbH auf die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg beschränkt. Dies müsste ggf. in Abstimmung mit dem RP Darmstadt angepasst werden.

Anlagen:

- Machbarkeitsstudie Straßenbahnverlängerung Griesheim West / Riedstadt
- Anlagen zur Machbarkeitsstudie



Straßenbahnverlängerung Griesheim West / Riedstadt

Machbarkeitsstudie

DADINA - Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation
Europaplatz 1
64293 Darmstadt

DB Engineering & Consulting GmbH

Region Deutschland Südwest

Hinterm Hauptbahnhof 5

76137 Karlsruhe

16.03.2023

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Projektbeschreibung | 1 |
| 2 | Beschreibung des Ist-Zustandes | 2 |
| 2.1 | Straßenbahn | 3 |
| 2.2 | Eisenbahnlinien | 3 |
| 2.3 | Buslinien | 3 |
| 3 | Technische Gestaltung der Baumaßnahme | 4 |
| 3.1 | Randbedingungen | 4 |
| 3.2 | Entwurfsparameter | 4 |
| 3.3 | Haltestellen | 5 |
| 3.4 | Gleisanlagen / Fahrbahn | 6 |
| 3.5 | Sonstige Straßenverkehrsanlagen | 8 |
| 4 | Variantenübersicht | 9 |
| 4.1 | Teil 1: Griesheim West | 10 |
| 4.1.1 | Abschnitt G: Griesheim innerorts | 10 |
| 4.1.2 | Abschnitt GW1: Nordwestliche Wendeschleife | 10 |
| 4.1.3 | Abschnitt GW2: Südöstliche Wendeschleife | 10 |
| 4.1.4 | Abschnitt GW3: Wendeschleife Flechsgraben | 11 |
| 4.2 | Teil 2: Griesheim nach Riedstadt (Goddelau) | 11 |
| 4.2.1 | Abschnitt 1: Griesheim West | 11 |
| 4.2.2 | Abschnitt 2: Griesheim West nach Riedstadt (Wolfskehlen) | 11 |
| 4.2.3 | Abschnitt 3: Riedstadt Wolfskehlen | 12 |
| 4.2.4 | Abschnitt 4: Riedstadt Goddelau | 15 |
| 4.3 | Zusammenfassung der Varianten | 19 |
| 5 | Variantenbetrachtung | 20 |
| 5.1 | Teil 1 | 20 |
| 5.1.1 | Abschnitt 1: Griesheim West | 20 |
| 5.2 | Teil 2 | 21 |
| 5.2.1 | Abschnitt 2: Griesheim West nach Riedstadt (Wolfskehlen) | 21 |
| 5.2.2 | Abschnitt 3: Riedstadt Wolfskehlen | 21 |
| 5.2.3 | Abschnitt 4: Riedstadt Goddelau | 22 |



| | | |
|-----|--|----|
| 5.3 | Gesamtbewertung | 22 |
| 6 | Betriebliche Planungen..... | 24 |
| 6.1 | Straßenbahn..... | 24 |
| 6.2 | Bus..... | 26 |
| 7 | Kostenabschätzung..... | 28 |
| 7.1 | Investitionskosten Infrastruktur | 28 |
| 7.2 | Betriebskosten..... | 29 |
| 8 | Abschätzung der Nachfrage (und des Nutzen-Kosten-Faktors)..... | 30 |
| 9 | Zusammenfassung / Empfehlung zur weiteren Vorgehensweise ... | 30 |
| 10 | Anlagen | 32 |



| Tabellen | Seite |
|----------|-------|
|----------|-------|

| | |
|--|----|
| Tabelle 1 - Zusammenfassung der Varianten | 19 |
| Tabelle 2 - Referenzvariante | 24 |
| Tabelle 3 - Zusammenfassung der Kostenschätzung (netto, ohne Planungskosten)..... | 28 |
| Tabelle 4 - Abschätzung Betriebskosten / Nutzen Straßenbahnverlängerung.. | 30 |

| | |
|--|----|
| Abbildung 1 - Korridorübersicht..... | 1 |
| Abbildung 2 - Liniennetz Riedstadt | 2 |
| Abbildung 3 - Wendeschleife mit Übergang zum Bus | 6 |
| Abbildung 4 - Übersicht über verschiedene Bahnkörper | 7 |
| Abbildung 5 - Übersicht Abschnitte und Teile..... | 9 |
| Abbildung 6 - Variantenüberlegungen Griesheim..... | 10 |
| Abbildung 7 - Variantenüberlegungen Abschnitt V1 | 11 |
| Abbildung 8 - Variantenüberlegungen Abschnitt V2 | 12 |
| Abbildung 9 - Variantenüberlegungen Abschnitt W1.x | 13 |
| Abbildung 10 - Variantenüberlegungen Abschnitt W2.x | 14 |
| Abbildung 11 - Variantenüberlegungen Abschnitt W3 | 14 |
| Abbildung 12 - Variantenüberlegung Wolfskehlen bis Bahnhof..... | 15 |
| Abbildung 13 - Variantenüberlegungen Abschnitt WG1 | 16 |
| Abbildung 14 - Variantenüberlegungen Abschnitt WG2 | 17 |
| Abbildung 15 - Variantenüberlegungen Abschnitt Goddelau | 17 |
| Abbildung 16 - Referenzvariante Abschnitt 1 und 2..... | 24 |
| Abbildung 17 - Referenzvariante Abschnitt 3 und 4..... | 24 |
| Abbildung 19 - Fahrplan der Streckenverlängerung bis Riedstadt-Goddelau .. | 26 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|----------------|---|
| BOStrab | Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen |
| B+R | Bike+Ride |
| DFI | Digitale Fahrgastinformation |
| EAÖ | Empfehlungen für den Entwurf von Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs |
| Hbf | Hauptbahnhof |
| MIV | Motorisierter Individualverkehr |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| P+R | Park+Ride |
| RASt 06 | Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen |

1 Projektbeschreibung

Die Straßenbahnlinie 9 der HEAG mobilo endet zurzeit am Platz Bar-le-Duc in Griesheim. Es gibt Überlegungen, das Straßenbahnnetz durch eine Neubaustrecke an den westlichen Ortsrand von Griesheim und darüber hinaus in die Riedstädter Stadtteile Wolfskehlen und Goddelau zu verlängern.

Bearbeitungsziele sind:

- Entwicklung mehrerer Varianten einer Verlängerung
- Vertiefung der Variantenuntersuchungen mit Fahrzeitabschätzung und ergänzendem Buskonzept
- Kostenschätzung als Grundlage für die Standardisierte Bewertung
- Einschätzung des erreichbaren Nutzen-Kosten-Faktors

Die Strecke soll durchgehend zweigleisig ausgebaut werden. Auf der B26 zwischen dem Platz Bar-le-Duc und dem Ortsausgang Griesheim ist eine straßenbündige Führung der Straßenbahn vorzusehen. Außerdem soll eine mögliche Wendeschleife am Ortsausgang Griesheim West liegen. Innerhalb der Ortsdurchfahrten von Wolfskehlen und Goddelau ist ebenfalls ein straßenbündiger Bahnkörper vorzusehen, sofern für einen besonderen Bahnkörper kein ausreichender Raum vorhanden ist. Die Anlagen werden nach der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) geplant. Dabei ist davon auszugehen, dass in der Regel ein Fahren auf Sicht erfolgt. Die Bahntrasse wird ergänzt durch mögliche Haltestellenstandorte und deren Erschließungswirkung. Eine Korridorübersicht zeigt den geplanten Trassenraum.

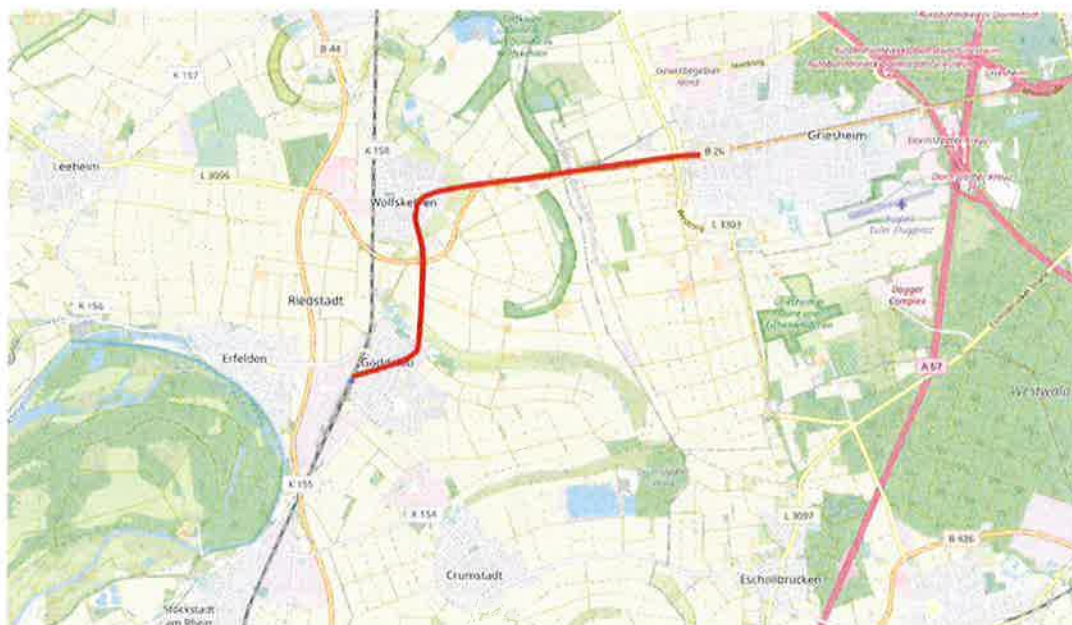


Abbildung 1 – Korridorübersicht [Kartengrundlage: openstreetmap.org]

Für die verschiedenen Varianten werden Fahr- und Umlaufzeiten ermittelt. Die relevanten Verkehrsrelationen werden über Faktoren wie Änderungen der Reisezeiten ermittelt und der möglichen Änderung des Modalsplit abgeschätzt. Daraus lässt sich die Nachfrage ableiten.

Die Bearbeitung findet in verschiedenen Stufen statt. In einer ersten Stufe werden die möglichen Korridore identifiziert. Die Darstellung der Korridore erfolgt anhand von Planunterlagen in den Maßstäben 1 : 10.000 und 1 : 5.000, für ausgewählte Bereiche auch von Plänen im Maßstab 1 : 1.000.

Die nächste Stufe beinhaltet die verkehrlichen und betrieblichen Planungen mit der Auswertung der vorhandenen Nachfrage, der Erstellung eines ergänzenden Buskonzeptes und einer Fahrzeitermittlung.

Abschließend werden die verschiedenen Varianten bzw. Abschnitte gegenübergestellt und bewertet und eine Abschätzung des Nutzen-Kosten-Faktors erstellt.

2 Beschreibung des Ist-Zustandes

Eine Übersicht über das heutige Angebot im öffentlichen Verkehr mit Straßenbahn, Bus und S-Bahn zeigt die Abbildung 2.

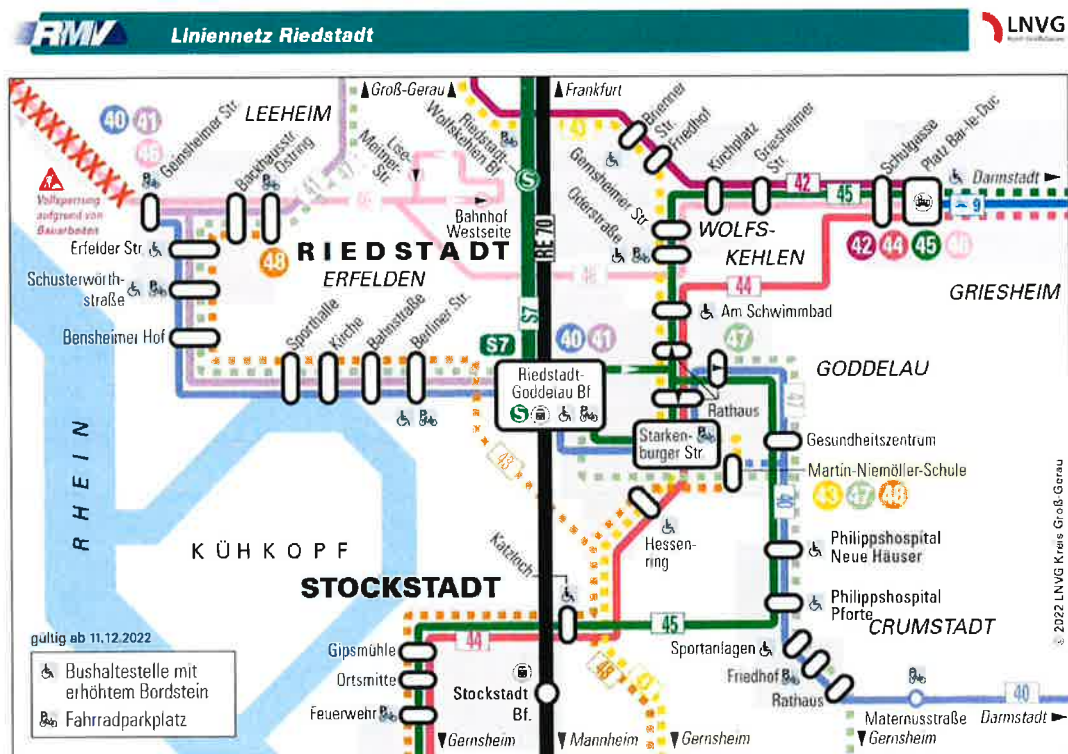


Abbildung 2 - Liniennetz Riedstadt [RMV / LNVG Kreis Gerau]

2.1 Straßenbahn

Die Straßenbahnlinie 9 führt von der Haltestelle „Böllenfalltor“ in Darmstadt bis zum Platz Bar-le-Duc. Diese Linie verkehrt ganztägig im 10-Minuten-Takt. Die Trasse verläuft im Abschnitt von der Haltestelle „Griesheim Wagenhalle“ (Wendeschleife) bis zum Platz Bar-le-Duc derzeit eingleisig. Die zu planende Neubaustrasse soll am Platz Bar-le-Duc anschließen und zumindest im Abschnitt bis zur neuen Haltestelle „Griesheim West“ zwingend zweigleisig weiter nach Westen führen.

2.2 Eisenbahnlinien

Im Untersuchungsgebiet verläuft die Riedbahn (DB-Strecke Mannheim - Frankfurt am Main, Strecke 4010). Auf der Strecke verkehren die RMV-S-Bahn-Linie S7 von Frankfurt nach Goddelau im 30-Minuten-Takt und der Regionalexpress RE70 von Frankfurt nach Mannheim im 60-Minuten-Takt. In Wolfskehlen befindet sich ein Haltepunkt, der von der Linie S7 bedient wird. Diese Linie endet im Bahnhof Goddelau. Die Fahrzeit zwischen den Stationen Wolfskehlen und Goddelau beträgt zwei Minuten.

Der Bahnhof bzw. der Haltepunkt befindet jeweils am westlichen Rand des Ortes, von wo jeweils Anschlüsse an den übrigen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bestehen. Westlich der Bahnstrecke in Wolfskehlen befindet sich ein Gewerbegebiet, in dessen Weiterentwicklung mit zusätzlichen Arbeitsplätzen zu rechnen ist. Dort befindet sich eine Park+Ride-Anlage (P+R). Der Bahnhof Goddelau verfügt auf beiden Seiten über je eine P+R-Anlage auf der westlichen und östlichen Seite.

Wer vom Bahnhof Wolfskehlen nach Mannheim Hauptbahnhof (Hbf) fahren möchte, muss in Goddelau von der S7 auf den Regionalexpress umsteigen (Fahrzeit mit Umstieg ca. eine Stunde). Die Fahrzeit von Goddelau nach Mannheim Hbf beträgt ca. 38 Minuten, nach Frankfurt Hbf ca. 36 Minuten mit der S7 bzw. weniger als 30 Minuten mit dem RE70.

2.3 Buslinien

Auf dem Korridor der geplanten Straßenbahnverlängerung verlaufen heute die Buslinien 42 (Groß-Gerau - Dornheim - Wolfskehlen - Griesheim Platz Bar-le-Duc), 43 (Schulverkehr zu Schulen in Goddelau und Groß-Gerau), 44 (Klein-Rohrheim - Gernsheim - Goddelau - Griesheim Platz Bar-le-Duc), 45 (Gernsheim - Philipppshospital - Goddelau - Wolfskehlen - Platz Bar-le-Duc) und 46 (Rüsselsheim - Trebur - Leeheim-Wolfskehlen - Griesheim Platz Bar-le-Duc). Die einzelnen Linien verkehren in der Regel im Stundentakt und verdichten sich gegenseitig auf den gemeinsam bedienten Abschnitten. Der Umstieg zum bestehenden Straßenbahnnetz ist in Griesheim am Platz Bar-le-Duc vorgesehen.

Diese Buslinien führen bei einer Umsetzung der Straßenbahn zwischen Griesheim, Wolfskehlen und Goddelau zu Parallelverkehren von Bus und Straßenbahn.

Daher ist zu prüfen, welchen dieser Linien die Linienvläufe eingekürzt werden sollten. In der perspektivischen Weiterentwicklung des Busnetzes im Kreis Groß-Gerau ist im Grundsatz die Fortsetzung des 15/30-Minutentaktes des SPNV auf den Hauptachsen

im 15-Minuten-Takt umzusetzen, auf den übrigen Achsen im 30-Minuten-Takt. Dies ist bei der Anpassung des Busnetzes an eine künftige Straßenbahn zu berücksichtigen.

Im weiteren Betrachtungsraum bietet die Buslinie 40 eine Verbindung von Goddelau Bahnhof nach Darmstadt Hbf außerhalb des untersuchten Korridors über Crumstadt und Eschollbrücken mit einer Fahrzeit von ca. 36 Minuten.

3 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

3.1 Randbedingungen

Die Straßenbahn wird nach der BOStrab gebaut und betrieben. Dies erfordert Entwurfparameter, die dieser Regelung entsprechen. Zusätzlich sind die Normalien der Straßenbahnen der HEAG mobilo zu beachten.

Das bestehende, meterspurige Straßenbahnnetz ist auf seiner gesamten Länge mit Gleichstrom elektrifiziert. Es ist beabsichtigt ausschließlich Einrichtungs-Niederflurfahrzeuge einzusetzen. Die Wagen haben eine Breite von 2,40 m.

Die Bahnsteigmindestlänge beträgt im Regelfall 45 m, um die Haltestellen mit einem Triebwagen und einem angehängten Beiwagen bedienen zu können. Die Anfang 2020 neu bestellten Fahrzeuge werden keinen Beiwagen mehr benötigen, die Fahrzeuglänge beträgt 43 m. Die Bahnsteige erhalten eine Höhe von 20 cm.

3.2 Entwurfparameter

Die folgenden Trassierungs- und Entwurfparameter werden für die Straßenbahn zugrunde gelegt:

- Maximale Längsneigung der Gradiente (Bereich Überführungen): 60 ‰
- Minimaler Gleisachsabstand (Gerade, ohne Mittelmaste): 2,80 m
- Minimaler Gleisachsabstand (Gerade, mit Mittelmaste): 3,25 m (bis 3,50 m)
- Mindestradius Gleisbogen: 25 m
- Maximale Querschleunigung: 0,98 m/s²
- Maximale Entwurfsgeschwindigkeit: 70 km/h (Fahren auf Sicht).

Bei straßenbündigem Bahnkörper wird die Höchstgeschwindigkeit den Notwendigkeiten des Straßenverkehrs angepasst und mit maximal 50 km/h festgelegt.

Der Entwurf der Straßen beinhaltet folgende Parameter:

- Fahrbahnbreite (einspurig): (3,00 bis) 3,25 m
- Fahrbahnbreite (einspurig, an Bahnsteigkante): 3,25 m.

Für Gehwege wird eine Mindestbreite von 1,75 bis 2,50 m berücksichtigt, in Einzelfällen kommt es zu Abweichungen.

Für den Entwurf der Straßen wird die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) als wesentliche Entwurfsgrundlage herangezogen.

3.3 Haltestellen

Bei den Haltestellen werden folgende Parameter zugrunde gelegt:

- Bahnsteighöhe über SO: 20 cm
- Bahnsteiglänge: 45 m
- Regelbahnsteigbreite (Seitenbahnsteige): 2,50 m
- Minimale Bahnsteigbreite (i. d. R. nur bei bündigem Übergang auf übrige Verkehrsflächen): 2,00 m
- Regelabstand Bahnsteigkante zur Gleisachse: 1,25 m
- Rampenneigung zum Bahnsteig: $\leq 6 \%$.

Der Ausbau der Haltestellen erfolgt barrierefrei gemäß den gesetzlichen Vorgaben. Die Haltestellen weisen eine Grundausstattung auf, u. a. mit Fahrgastunterstand inklusive Sitzmöglichkeit, Fahrkartenautomat, Entwerter, Lautsprecher, Beleuchtung, Abfall-eimer, Fahrgastinformation (Fahrpläne, Netzplan, Tarifinfo), Digitale Fahrgast-information (DFI), Leitsystem.

Der Einsatz von Einrichtungsfahrzeugen ermöglicht nur die Anlage von Seitenbahnsteigen.

Bei der Ausführung von Straßenbahn- und Bushaltestellen ist auf die Anforderungen der Barrierefreiheit und den betrieblichen Rahmenbedingungen, wie die Funktion von Verknüpfungspunkten zwischen Straßenbahn und Bus, zu achten.

Die Anordnung von Bushaltestellen sollte innerhalb der Wendeschleife nach Abbildung 3 erfolgen und in den nächsten Planungsphasen genauer untersucht werden. Bushaltestellen sind grundsätzlich für die Nutzung durch Gelenkbusse auszuführen und so zu dimensionieren, dass keine zusätzlichen Leerfahrten entstehen.

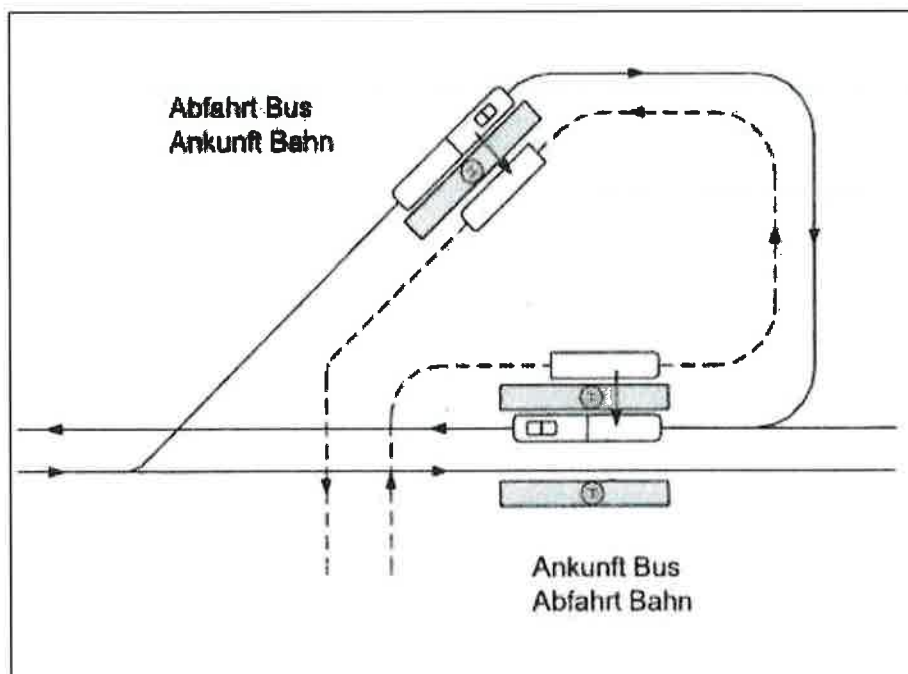


Abbildung 3 - Wendeschleife mit Übergang zum Bus [Quelle: EAÖ]

3.4 Gleisanlagen / Fahrbahn

Die neue Straßenbahn wird zweigleisig und in Meterspur ausgeführt (1.000 mm). Außerhalb der Ortschaften wird grundsätzlich ein offener Schotterbahnkörper mit Vignolschienen vorgesehen. In den Ortslagen werden die Gleise eingedeckt, im Straßenraum z. B. mit Asphalt, bei einem besonderen Bahnkörper als Rasengleis oder sie werden mit Pflaster eingedeckt. Beispiel für die unterschiedlichen Bahnkörper zeigt die Abbildung 4.

| | |
|---|---|
|  | <p>Unabhängiger Bahnkörper (offener Schotterbahnkörper)</p> |
|  | <p>Besonderer Bahnkörper, nicht überfahrbar (Rasengleis)</p> |
|  | <p>Besonderer Bahnkörper, im Ausnahmefall überfahrbar (eingedeckter Bahnkörper)</p> |
|  | <p>Straßenbündiger Bahnkörper (Asphalteindeckung)</p> |

Abbildung 4 - Übersicht über verschiedene Bahnkörper [Quelle: G. Koch]

3.5 Sonstige Straßenverkehrsanlagen

Die Straßenbahn wird in der Regel signaltechnisch bevorrechtigt, das heißt der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird insbesondere im Bereich von Wechseln des besonderen Bahnkörpers auf straßenbündigen Bahnkörper zurückgehalten, damit die Straßenbahn ungehindert als Pulkführer fahren kann. Ebenso müssen tangierte Knoten signaltechnisch gesichert werden. Diese Bevorrechtigung der Straßenbahn ist, soweit verkehrstechnisch sinnvoll, ebenfalls für den Bus anzuwenden.

Außerhalb der geschlossenen Ortschaften sind die verlegten bzw. neu anzulegenden straßenbegleitenden Wege zeichnerisch in den Lageplänen und kalkulatorisch in der Kostenübersicht als Wirtschaftswege berücksichtigt.

P+R-Anlagen werden nach dem ermittelten Bedarf, den zur Verfügung stehenden Flächen, nach der Lage der Ein- und Ausfahrten, den topografischen Gegebenheiten und der Einfügung in die Umgebung bestimmt. Des Weiteren soll sich eine Errichtung am projektierten Buslinien-Netz orientieren. Grundsatz dabei muss sein, Reisende – insbesondere Pendler – auf der gesamten Strecke im ÖPNV-System zu halten. Andernfalls besteht die Gefahr, dass der Pkw nicht nur zur Fahrt zur nächsten Straßenbahnhaltestelle, sondern zur Fahrt auf eine betrieblich bessere P+R-Anlage genutzt wird, wo ein dichteres Straßenbahnangebot und gleichzeitig ein Tarifsprung den MIV auf der Teilstrecke attraktiver erscheinen lassen können.

P+R-Anlagen werden in den Varianten mit Endhaltestelle / Wendeschleife in Griesheim West angewendet, damit Reisende aus Richtung Westen am Ortsrand Griesheim West vom Pkw in die Straßenbahn umsteigen können.

Eine P+R-Anlage umfasst immer auch Bike+Ride-Stellplätze (B+R). Mit zunehmender Verbreitung von E-Bikes sind B+R-Stellplätze nicht mehr nur für Menschen mit einer kurzen Distanz von wenigen Kilometern eine gute Alternative für den Umstieg vom Fahrrad in den ÖPNV. Ein B+R-Stellplatz sollte daher mit sicheren Abstellmöglichkeiten auch für hochwertige Fahrräder und mit elektrischen Ladepunkten ausgestattet sein.

4 Variantenübersicht

Der Untersuchungsbereich kann in vier Abschnitte eingeteilt werden (Abbildung 5):

- Abschnitt 1: Griesheim Platz Bar-le-Duc bis Griesheim West
- Abschnitt 2: B26 & L3303 bis östlicher Ortsrand Wolfskehlen
- Abschnitt 3: Erschließung Wolfskehlen (östlicher bis südlichen Ortsrand)
- Abschnitt 4: Südlicher Ortsrand Wolfskehlen bis Goddelau Bahnhof.

Des Weiteren wird der Untersuchungsbereich in zwei Teile geteilt:

- Teil 1: Abschnitt 1 mit Endhaltestelle / Wendeschleife in Griesheim West
- Teil 2: Abschnitte 1 bis 4 mit Endhaltestelle / Wendeschleife in Goddelau.

Für die jeweiligen Abschnitte ergeben sich mehrere unterschiedliche Varianten.

Die Abschnitte mit den jeweiligen Varianten sind in der Abfolge Griesheim West (ab Platz Bar-le-Duc) nach Riedstadt (Wolfskehlen und Goddelau) beschrieben.

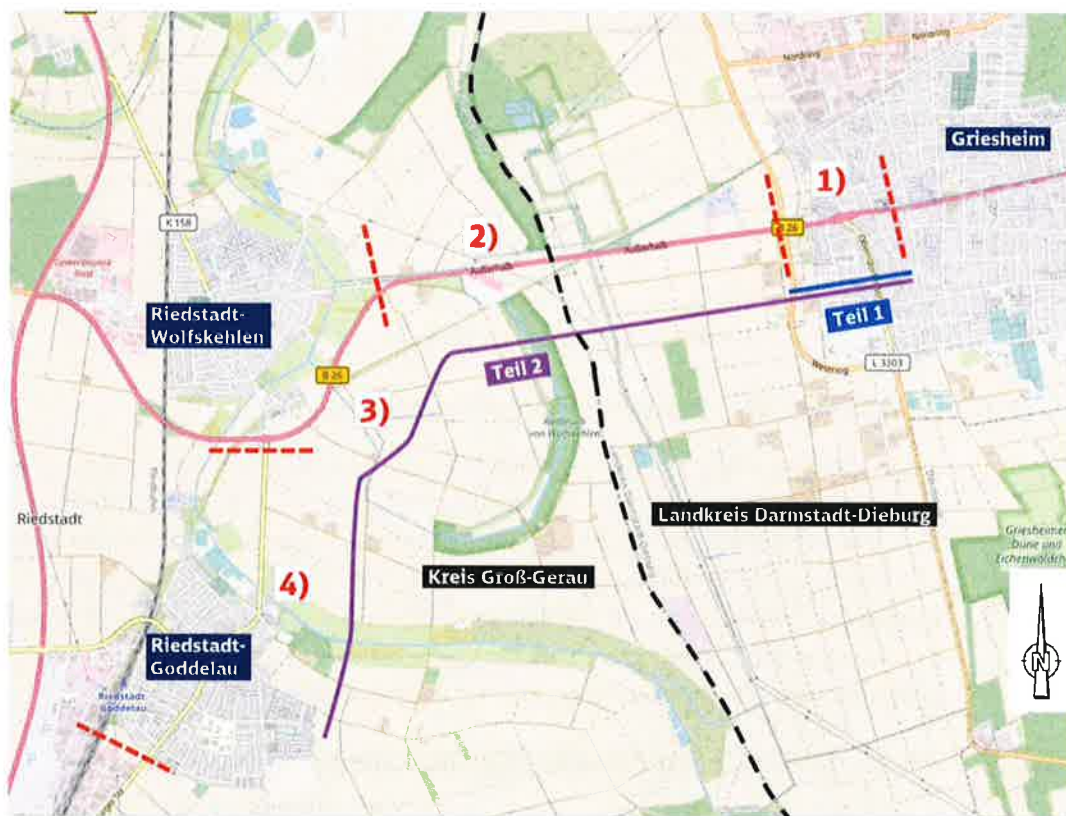


Abbildung 5 - Übersicht Abschnitte und Teile [Kartengrundlage: openstreetmap.org]

4.1 Teil 1: Griesheim West

4.1.1 Abschnitt G: Griesheim innerorts

Die Planungen zur Verlängerung der Straßenbahnlinie beginnen am Platz Bar-le-Duc. Die Trasse schließt dort in der Geraden an und zweigt mit einer Weiche (Abzweiggeschwindigkeit 30 km/h) in die Zweigleisigkeit ab. Die Gleise verlaufen straßenbündig in Richtung Ortsausgang Griesheim. Im Bereich der Mittelinsel zwischen der Hintergasse und Schulgasse ist eine Haltestelle geplant. In diesem Bereich muss der Vorrang der Straßenbahn signaltechnisch gesichert werden. Die Abbildung 6 zeigt die Variantenüberlegungen in Griesheim.

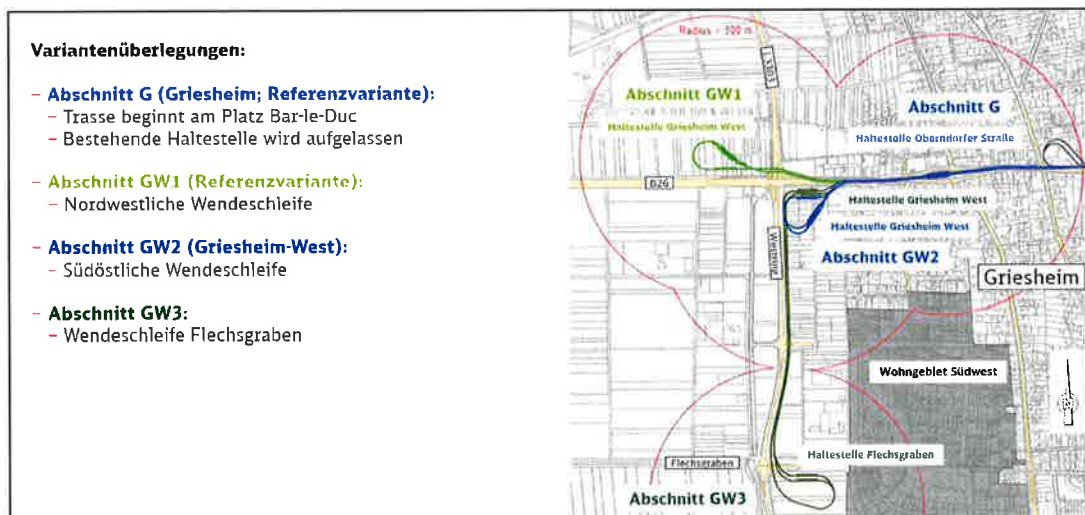


Abbildung 6 - Variantenüberlegungen Griesheim

4.1.2 Abschnitt GW1: Nordwestliche Wendeschleife

Der Abschnitt GW1 schließt am Ortsausgang Griesheim an den Abschnitt G an, führt in die nördliche Seitenlage der B26 und überquert die L3303. Im nordwestlichen Quadranten der Kreuzung B26 / L3303 endet die Trasse in einer Wendeschleife. Innerhalb der Wendeschleife sind neben der Haltestelle ein Sozialgebäude und ein Unterwerk, daneben eine P+R-Anlage vorgesehen. Der Übergang der Trasse aus der Fahrbahn in die nördliche Seitenlage sowie das Überqueren der L3303 muss signaltechnisch in die Knotensteuerung eingebunden werden.

4.1.3 Abschnitt GW2: Südöstliche Wendeschleife

Der Abschnitt GW2 schließt am Ortsausgang Griesheim an den Abschnitt G an und führt in die südliche Seitenlage der B26. Im südöstlichen Quadranten der Kreuzung B26 / L3303 endet die Trasse in einer Wendeschleife. Innerhalb der Wendeschleife sind neben der Haltestelle ein Sozialgebäude und ein Unterwerk, daneben eine P+R-Anlage vorgesehen. Der Wirtschaftsweg in diesem Bereich muss angepasst werden. Der Übergang der Trasse aus der Fahrbahn in die südliche Seitenlage muss signaltechnisch in die Knotensteuerung eingebunden werden.

4.1.4 Abschnitt GW3: Wendeschleife Flechsgraben

Der Abschnitt GW3 schließt am Ortsausgang Griesheim an den Abschnitt G an und führt in die südliche Seitenlage der B26, vergleichbar mit Variante GW2. Parallel zur B26 wird eine Haltestelle angeordnet. Der Übergang der Trasse aus der Fahrbahn in die südliche Seitenlage muss signaltechnisch in die Knotensteuerung eingebunden werden. Die Gleise führen parallel zum Westring auf einem unabhängigen Bahnkörper weiter Richtung Süden und enden im Bereich Flechsgraben in einer Wendeschleife mit Haltestelle.

4.2 Teil 2: Griesheim nach Riedstadt (Goddelau)

4.2.1 Abschnitt 1: Griesheim West

Der Abschnitt 1 im Teil 2 entspricht dem Kapitel 4.1. Die Gleise an den Wendeschleifen werden fortgeführt und im Abschnitt 2 bis nach Wolfskehlen verlängert.

4.2.2 Abschnitt 2: Griesheim West nach Riedstadt (Wolfskehlen)

Bei der Straßenbahnverlängerung nach Riedstadt beginnt die Trasse auch am Platz Bar-le-Duc und beinhaltet je nach Variante, ob nördlich oder südlich der B26, auch die passenden Wendeschleifen in Griesheim West.

4.2.2.1 Abschnitt V1: Nördliche Seitenlage B26

Der Abschnitt V1 verläuft nördlich der B26 in Richtung Riedstadt (Abbildung 7). Er schließt an die nordwestliche Wendeschleife an. An der Gemarkungsgrenze Kreis Groß-Gerau / Darmstadt-Dieburg macht die Trasse einen Bogen, um ein Bestandsgebäude zu umfahren. Über die komplette Länge kann ein unabhängiger Bahnkörper mit einer Geschwindigkeit von 70 km/h vorgesehen werden. Der Wirtschaftsweg entlang der B26 kann bestehen bleiben. Die Gleise durchqueren über einen Teil der Strecke ein Vogelschutzgebiet, wie der Anlage 1 (Übersichtsplan) entnommen werden kann.

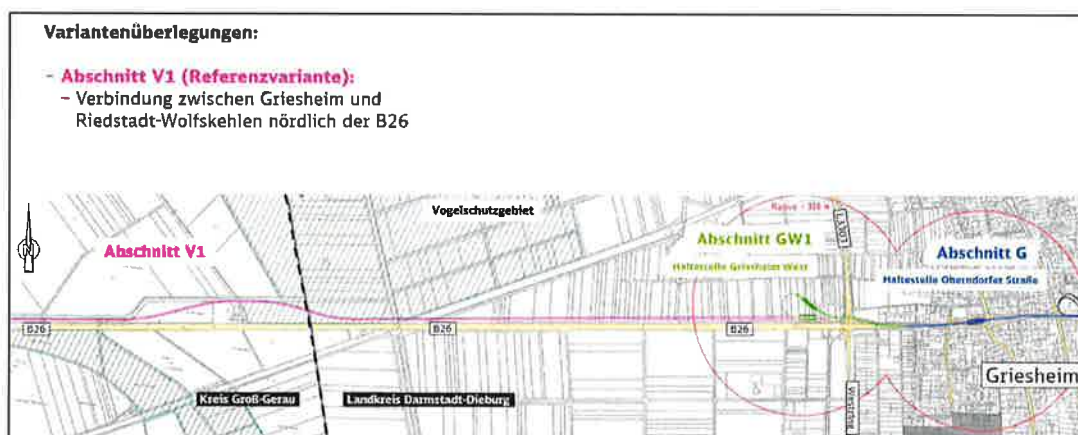


Abbildung 7 - Variantenüberlegungen Abschnitt V1

4.2.2.2 Abschnitt V2: Südliche Seitenlage B26

Der Abschnitt V2 verläuft südlich der B26 in Richtung Riedstadt (Abbildung 8). Er kann an die südöstliche Wendeschleife oder an die Trasse des Abschnitts GW3 (Flechsgraben) anschließen. An der Gemarkungsgrenze Kreis Groß-Gerau / Darmstadt-Dieburg macht die Trasse einen Bogen, um ebenfalls ein Bestandsgebäude zu umfahren. Über die komplette Länge kann ein unabhängiger Bahnkörper mit einer Geschwindigkeit von 70 km/h vorgesehen werden. Die Gleise durchqueren über einen Teil der Strecke ein Vogelschutzgebiet, dies kann ebenfalls der Anlage 1 (Übersichtsplan) entnommen werden.

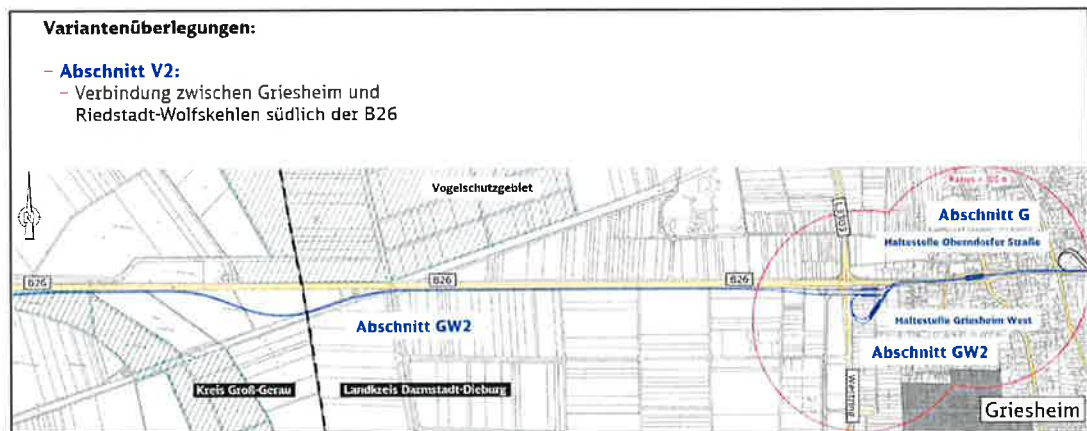


Abbildung 8 - Variantenüberlegungen Abschnitt V2

4.2.3 Abschnitt 3: Riedstadt Wolfskehlen

4.2.3.1 Abschnitt W1.1 & W1.2: „In der Hochstadt“

Die Abschnitte W1.x beinhalten eine innerörtliche, straßenbündige Trasse durch die Straße „In der Hochstadt“ in Wolfskehlen.

Der Abschnitt W1.1 schließt an die nördliche Verbindung zwischen Griesheim und Riedstadt (Abschnitt V1) an (Abbildung 9). Der Abschnitt zeigt drei Haltestellen auf. Die erste Haltestelle befindet sich im nördlichen Bereich, die zweite in der Mitte der Straße „In der Hochstadt“ und die dritte Haltestelle liegt am südlichen Ende von Wolfskehlen. Diese Variante zeigt einige Zwangspunkte wie Grundstückszufahrten auf.

Der Abschnitt W1.2 schließt an die südliche Verbindung zwischen Griesheim und Riedstadt (Abschnitt V2) an (Abbildung 9). Die Trasse verläuft zunächst über den Knoten B26 / Griesheimer Straße, welcher signaltechnisch gesichert werden muss und weiter straßenbündig innerörtlich durch die Straße „In der Hochstadt“. Der Abschnitt weist zwei Haltestellen auf. Eine Haltestelle in der Mitte der Straße „In der Hochstadt“ und die zweite am südlichen Ende von Wolfskehlen. Diese Variante zeigt einige Zwangspunkte wie Grundstückszufahrten auf. Im Bereich des Knotens B26 / Griesheimer Straße muss der Wirtschaftsweg teilweise verlegt werden.

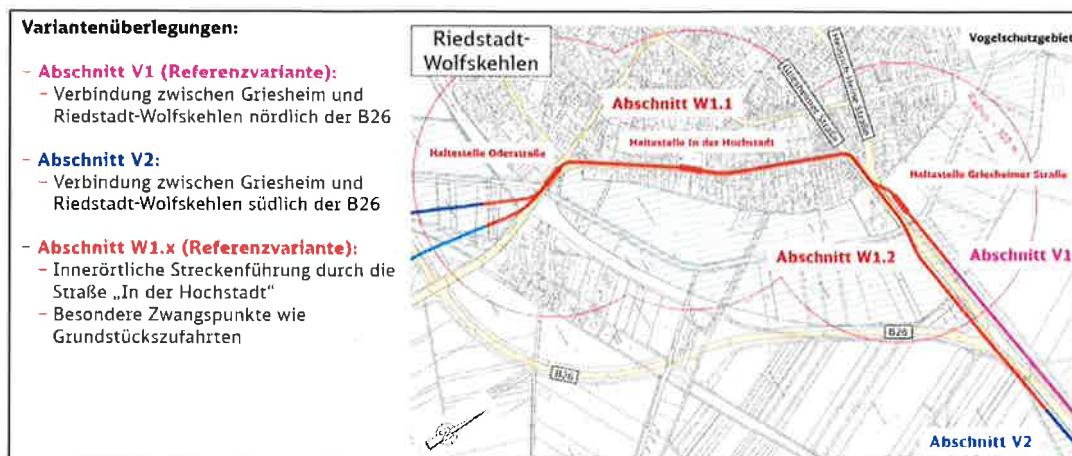


Abbildung 9 - Variantenüberlegungen Abschnitt W1.x

4.2.3.2 Abschnitt W2.1 & W2.2: Scheidgraben

Die Abschnitte W2.x verlaufen am östlichen Ortsrand von Wolfskehlen parallel zum Scheidgraben.

Der Abschnitt W2.1 schließt an die nördliche Verbindung zwischen Griesheim und Riedstadt (Abschnitt V1) an (Abbildung 10). Die Trasse verläuft weiter entlang des Scheidgrabens und umfährt Wolfskehlen südlich. Sie überquert im Norden die Griesheimer Straße. Dies muss signaltechnisch geregelt werden. Die Trasse kann, außer beim Überqueren von Straßen, als unabhängiger Bahnkörper ausgebildet werden. Es sind zwei Haltestellen in dieser Variante geplant. Eine Haltestelle befindet sich etwa in der Mitte des Abschnitts und kann über die Espenstraße erreicht werden. Die zweite Haltestelle liegt am südlichen Ende von Wolfskehlen. Am südlichen Ortsausgang von Wolfskehlen überquert die Trasse die Gernsheimer Straße. Dies muss signaltechnisch geregelt werden. Der Abschnitt W2.1 durchquert fast über die komplette Länge ein Vogelschutzgebiet (Anlage 1 - Übersichtsplan).

Der Abschnitt W2.2 schließt an die südliche Verbindung zwischen Griesheim und Riedstadt (Abschnitt V2) an (Abbildung 10). Die Trasse verläuft zunächst straßenbündig über den Knoten B26 / Griesheimer Straße, welcher signaltechnisch gesichert werden muss und weiter als unabhängiger Bahnkörper entlang des Scheidgrabens Richtung Süden. Der Abschnitt weist zwei Haltestellen auf. Die Lage der Haltestellen ist analog W2.1. Der Abschnitt W2.2 durchquert fast über die komplette Länge ein Vogelschutzgebiet (Anlage 1 - Übersichtsplan).

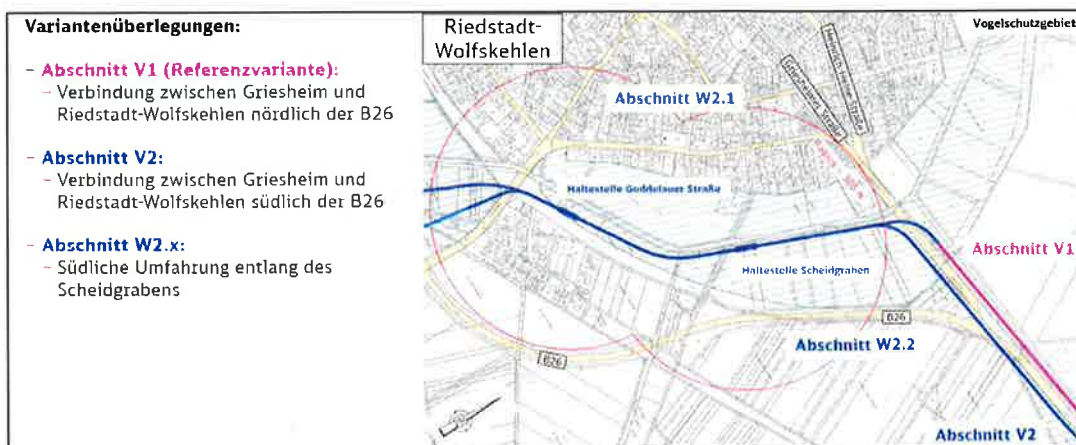


Abbildung 10 - Variantenüberlegungen Abschnitt W2.x

4.2.3.3 Abschnitt W3: Südliche Umfahrung

Der Abschnitt W3 schließt an die südliche Verbindung zwischen Griesheim und Riedstadt (Abschnitt V2) an (Abbildung 11). Die Trasse verläuft als unabhängiger Bahnkörper weiter entlang der B26 und umfährt Wolfskehlen südlich. In dieser Variante ist eine Haltestelle in der Nähe des bestehenden Kreisverkehrs südlich von Wolfskehlen vorgesehen. Der Wirtschaftsweg entlang der B26 muss verlegt werden. Die Gleise biegen in Richtung Goddelau ab und führen parallel entlang der K158 bis zum Ortseingang Goddelau. Am Ende des Abschnitts durchquert die Trasse ein Vogelschutzgebiet, wie der Anlage 1 (Übersichtsplan) entnommen werden kann.

Wie im vorhergehenden Kapitel beschrieben, kann auch bei der Umsetzung von Abschnitt W3 eine P+R-Anlage im Umfeld der Haltestelle „Wolfskehlen Kreisverkehr“ geprüft werden. Diese richtet sich dann zusätzlich an Menschen aus Wolfskehlen, da die Haltestelle eine deutlich größere Entfernung zum Ortskern aufweist als die oben beschriebenen Varianten.



Abbildung 11 - Variantenüberlegungen Abschnitt W3

4.2.3.4 Abschnitt Ortsdurchfahrt bis Bahnhof Wolfskehlen

Eine weitere Variantenüberlegung einer innerörtlichen Streckenführung durch Wolfskehlen schließt an die Verbindungen zwischen Griesheim und Riedstadt

(Abschnitte V1 und V2) an (Abbildung 12). Die Trasse führt durch die Heinrich-Heine-Straße und Weingartenstraße bis an den westlichen Ortsrand Wolfskehlen, tangiert den Bahnhof und führt auf der Oppenheimer Straße wieder zurück Richtung Ortskern. Im Bereich der Groß-Gerauer Straße wird die Streckenführung trassierungstechnisch schwierig. Als Folgemaßnahmen wäre ein Rückbau von Gebäuden erforderlich. Des Weiteren weist die Variante eine deutliche Verlängerung der Fahrzeiten auf.

Diese Variante wird auf Grund der schlechten ersten Bewertung in den gezeichneten Lageplänen und in der weiteren Planung nicht berücksichtigt.



Abbildung 12 – Variantenüberlegung Wolfskehlen bis Bahnhof
[Kartengrundlage: openstreetmap.org]

4.2.4 Abschnitt 4: Riedstadt Goddelau

4.2.4.1 Abschnitt WG1: Alte Bahntrasse

Der Abschnitt WG1 schließt südlich von Wolfskehlen an die verschiedenen Varianten des Abschnitts 3 an (Abbildung 13). Die Trasse führt entlang der alten Bahntrasse, zunächst Richtung Süden, um dann nach Westen abzubiegen und westlich von Goddelau bis zum Bahnhof zu verlaufen. Die B26 wird durch eine Bahnüberführung gequert. Der parallele Wirtschaftsweg muss teilweise verlegt werden. Der Abschnitt weist zwei Haltestellen im Bereich Goddelau auf. Die erste Haltestelle liegt parallel zum Wiesenweg, die zweite am Bahnhof Goddelau. Die Straßenbahn wird parallel östlich der DB-Strecke 4010 geführt. An der Straßenüberführung der K156 muss das östliche Widerlager angepasst werden. Augenscheinlich könnte ein Rückbau der Anböschung mit Absicherung durch eine Wand ausreichend sein, so dass eine Sperrung des

Bauwerkes nicht notwendig sein wird. Im Bereich der Haltestelle am Bahnhof müssen Bahnhofsgebäude nördlich des Empfangsgebäudes abgebrochen werden, wenn dort ein besonderer Bahnkörper errichtet werden soll. Es handelt sich um Schuppen und Lagerräume.

Die Haltestelle am Bahnhof bedingt, dass die dort verknüpften Buslinien räumlich getrennte Haltestellen brauchen, um Wendezeiten oder Wartezeiten auf verspätete Züge zu verbringen. Der vorhandene Straßenraum beträgt in der Bahnhofsallee nur ca. 8 bis 9 m, abschnittsweise zuzüglich eines abgesetzten Gehweges. Die zweigleisige Straßenbahntrasse benötigt eine Fahrbahnbreite zwischen den Bordsteinen bei straßenbündiger Führung von mindestens 6 m, besser 6,5 m, um auch eine zügige Begegnung von Bussen zu ermöglichen. In der weiteren Planung ist die Nutzung und Flächenzuordnung für Bahn, MIV mit Bus, Radfahrer und Fußgänger weiterzuentwickeln.

Der Abschnitt WG1 kann bis zur Kreuzung mit der K 156 als unabhängiger Bahnkörper ausgebildet werden und durchquert teilweise ein Vogelschutzgebiet (Anlage 1 - Übersichtsplan). Südlich davon sind die bestehende Lärmschutzwand sowie Bebauung zu berücksichtigen.

Für die Überführung über die B26 wurde ein Bauwerk mit den folgenden Parametern berücksichtigt:

- Lichte Höhe: ca. 4,70 m
- Lichte Weite: ca. 30 m
- Rampenlänge: ca. 225 m (60 ‰).



Abbildung 13 - Variantenüberlegungen Abschnitt WG1

4.2.4.2 Abschnitt WG2: Parallellage K158

Der Abschnitt WG2 schließt südlich von Wolfskehlen an die verschiedenen Varianten des Abschnitts 3 an (Abbildung 14). Die Trasse überquert mit einer Bahnüberführung die B26 und führt weiter westlich entlang der K158 bis zum Ortseingang Goddelau. Der Wirtschaftsweg entlang der K158 kann bestehen bleiben. Die Trasse kann über die

komplette Länge als unabhängiger Bahnkörper ausgebildet werden und verläuft teilweise durch ein Vogelschutzgebiet (Anlage 1 - Übersichtsplan).

Für die Überführung über die B26 wurde ein Bauwerk mit den folgenden Parametern berücksichtigt:

- Lichte Höhe: ca. 4,70 m
- Lichte Weite: ca. 30 m
- Rampenlänge: ca. 225 m (60 ‰).

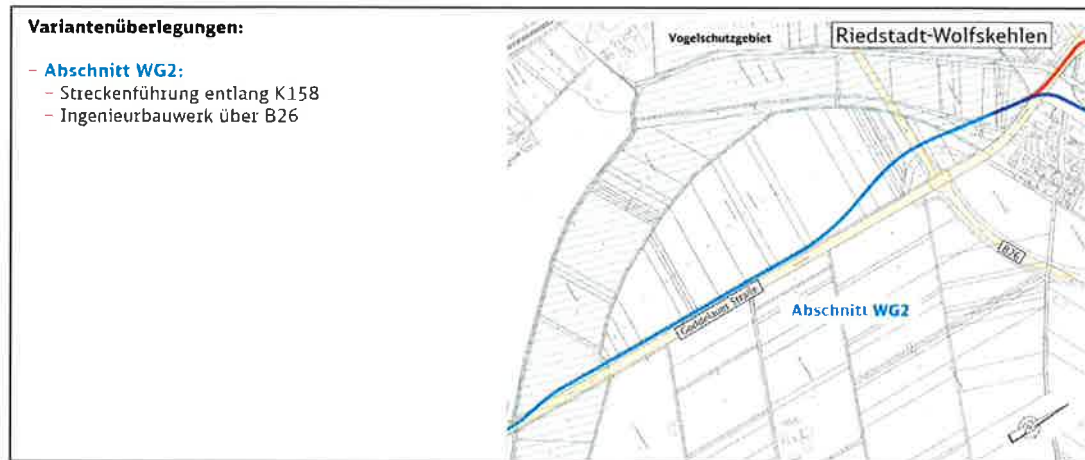


Abbildung 14 - Variantenüberlegungen Abschnitt WG2

4.2.4.3 Abschnitt GO1: Ortsdurchfahrt Goddelau

Der Abschnitt GO1 schließt am Ortseingang Goddelau an die Abschnitte W3 und WG2 an (Abbildung 15). Die Trasse führt straßenbündig durch die Starkenburger Straße und Bahnhofstraße bis zum Bahnhof Goddelau. Es befinden sich zwei Haltestellen in diesem Abschnitt. Die erste Haltestelle liegt am Ortseingang Goddelau in der Starkenburger Straße. Die zweite Haltestelle befindet sich am Bahnhof Goddelau. Der Bereich der Haltestelle am Bahnhof wurde bereits in Kap. 4.2.4.1 für Abschnitt WG1 beschrieben. Diese Variante zeigt einige Zwangspunkte wie Grundstückszufahrten auf.

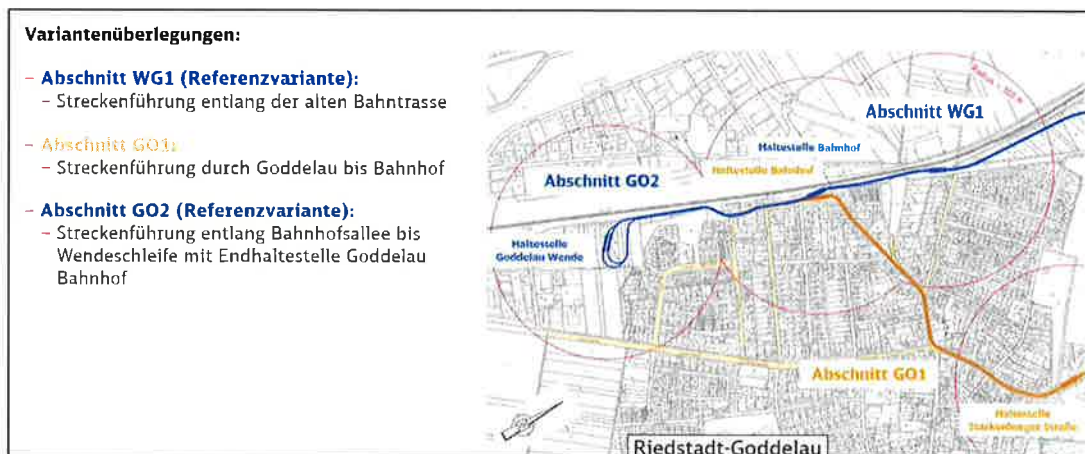


Abbildung 15 - Variantenüberlegungen Abschnitt Goddelau



4.2.4.4 Abschnitt GO2: Bahnhof Goddelau & Wendeschleife

Der Abschnitt GO2 beginnt am Bahnhof Goddelau und schließt dort an die Abschnitte WG1 oder GO1 an (Abbildung 15). Die Trasse verläuft straßenbündig in der Bahnhofsallee Richtung Süden, überquert den Parkplatz am Bahnhof und führt weiter als unabhängiger Bahnkörper parallel der DB-Gleise bis ans südliche Ende von Goddelau. Dort enden die Gleise in einer Wendeschleife mit Endhaltestelle. Innerhalb der Wendeschleife sind ein Sozialgebäude und ein Unterwerk vorgesehen.

4.3 Zusammenfassung der Varianten

Die oben abschnittsweise beschriebenen Varianten mit ihrer Kombination werden in Tabelle 1 zusammengefasst und im nachfolgenden Kapitel betrachtet.

| Teil | Abkürzung Abschnitte | Abschnitte | Länge [km] |
|--|----------------------|--|------------|
| Teil 1 Griesheim | G+GW1 | Griesheim innerorts Wendeschleife nordwestlich | 0,93 |
| | G+GW2 | Griesheim innerorts Wendeschleife südöstlich | 0,78 |
| | G+GW3 | Griesheim innerorts Flechsgraben | 1,40 |
| Teil 2 Nördliche Verbindung | V1+W1.1+WG1+GO2 | Nördliche Verbindung B26 Wolfskehlen innerorts Alte Bahntrasse Goddelau Bahnhof | 6,22 |
| | V1+W1.1+WG2+GO1+GO2 | Nördliche Verbindung B26 Wolfskehlen innerorts Parallellage K158 Goddelau innerorts Goddelau Bahnhof | 6,62 |
| | V1+W2.1+WG1+GO2 | Nördliche Verbindung B26 Parallellage Scheidgraben Alte Bahntrasse Goddelau Bahnhof | 6,13 |
| | V1+W2.1+WG2+GO1+GO2 | Nördliche Verbindung B26 Parallellage Scheidgraben Parallellage K158 Goddelau innerorts Goddelau Bahnhof | 6,53 |
| Teil 2 Südliche Verbindung | V2+W1.2+WG1+GO2 | Südliche Verbindung B26 Wolfskehlen innerorts Alte Bahntrasse Goddelau Bahnhof | 6,40 |
| | V2+W1.2+WG2+GO1+GO2 | Südliche Verbindung B26 Wolfskehlen innerorts Parallellage K158 Goddelau innerorts Goddelau Bahnhof | 6,80 |
| | V2+W2.2+WG1+GO2 | Südliche Verbindung B26 Parallellage Scheidgraben Alte Bahntrasse Goddelau Bahnhof | 6,28 |
| | V2+W2.2+WG2+GO1+GO2 | Südliche Verbindung B26 Parallellage Scheidgraben Parallellage K158 Goddelau innerorts Goddelau Bahnhof | 6,69 |
| | V2+W3+GO1+GO2 | Südliche Verbindung B26 Südliche Umfahrung B26 Goddelau innerorts Goddelau Bahnhof | 6,48 |

Tabelle 1 - Zusammenfassung der Varianten

5 Variantenbetrachtung

Die Variantenbetrachtung beschäftigt sich mit den einzelnen Abschnitten. Für eine Bewertung der Varianten sind folgende Zielgrößen von wesentlicher Bedeutung:

- Erschließungswirkung (Lage der Haltestellen)
- Bau- und Betriebskosten
- Streckenlänge (Fahrzeiten)
- Eigener Bahnkörper
- Zugänglichkeit der Grundstücke
- Grunderwerb / Abbruch
- Verkehrsführung / Parken
- Lärm
- Durchsetzbarkeit.

Es werden zunächst die einzelnen Teilabschnitte bewertet und anschließend eine Gesamtbewertung für die Trassenführung von Griesheim bis Goddelau errechnet.

5.1 Teil 1

5.1.1 Abschnitt 1: Griesheim West

Der Abschnitt G (Griesheim innerorts) ist mit Blick auf die verkehrlichen und betrieblichen Auswirkungen für alle Varianten gleich zu bewerten, da der Trassenverlauf von der bisherigen Endhaltestelle „Platz Bar-le-Duc“ bis zur neuen Haltestelle „Oberndorfer Straße“ immer identisch ist. Daher fließen nur die unterschiedlichen Varianten der neuen Endhaltestellen in die Bewertung ein.

Die Erschließungswirkung mit der neuen Haltestelle „Oberndorfer Straße“ ist für alle Varianten gleich zu bewerten. Die Haltestellen an der nordwestlichen (GW1) und südöstlichen (GW2) Wendeschleife bieten keinen signifikanten zusätzlichen Nutzen. Die Fahrzeiten unterscheiden sich nur geringfügig. Die Wendeschleife Flechsgraben (GW3) kommt nur in Zusammenhang mit der Entwicklung des Wohngebietes Südwest in Betracht und bietet für dieses eine gute Erschließung.

Die Variante GW1 ist auf Grund der zusätzlichen höhengleichen Querung der L3303 betrieblich weniger stabil und beeinträchtigt des Weiteren den MIV mehr als dies bei den beiden anderen Varianten der Fall ist.

Die Variante der südöstlichen Wendeschleife (GW2) ist in den Baukosten am niedrigsten, was auf die Trassenlänge zurückzuführen ist. Die Variante GW3 beinhaltet zudem eine weitere Haltestelle.

Die Anwohner am Ortsrand werden auf Grund der Entfernung von der Bebauung zur Wendeschleife GW1 weniger durch Schall und Erschütterung beeinträchtigt als bei den anderen beiden Varianten.

Für die getrennte Betrachtung der weiteren Möglichkeiten - sowohl eine Trassenführung bis Griesheim mit Ende in Griesheim West bzw. Flechsgaben wie auch eine Trassenführung bis Riedstadt - bietet die Variante GW2 Vorteile gegenüber der Variante GW1. Für diese Machbarkeitsstudie wird aufgrund der vorliegenden städtebaulichen Planungen der Stadt Griesheim eine Wendeschleife im nordwestlichen Quadranten des Knotens B26/L3303 mit anschließender Führung nördlich der B26 vorgesehen. Für die weitere Planung sollte aber auch eine Wendeschleife im südöstlichen Quadranten mit anschließender südlicher Führung entlang der B26 geprüft werden.

Aufgrund dieser Vorgabe sowie der Tendenz aller Projektbeteiligten, eine Verlängerung der Straßenbahnstrecke bis nach Riedstadt anzustreben, wird die Variante GW1 als Referenzvariante betrachtet.

Für diese Machbarkeitsstudie wird statt der bisherigen Endhaltestelle „Platz Bar-le-Duc“ die neue Haltestelle „Oberndorfer Straße“ vorgesehen, da eine Neuanlage der Haltestelle „Platz Bar-le-Duc“ aufgrund der geringen Straßenraumbreite schwierig wäre, und die Haltestelle „Oberndorfer Straße“ nur ca. 200 m entfernt liegt. In der weiteren Planung kann dies genaue Haltestellenanordnung nochmal detailliert überprüft werden.

5.2 Teil 2

5.2.1 Abschnitt 2: Griesheim West nach Riedstadt (Wolfskehlen)

Die Varianten V1 (nördliche Verbindung Griesheim – Riedstadt) und V2 (südliche Verbindung Griesheim – Riedstadt) unterscheiden sich nur in der Lage nördlich bzw. südlich der B26. Alle Kriterien sind gleich zu werten, wodurch die beiden Varianten nicht in die Gesamtbewertung einfließen. Die Auswahl einer Variante hängt von der zuvor gewählten Variante mit Wendeschleife in Griesheim ab.

5.2.2 Abschnitt 3: Riedstadt Wolfskehlen

Die Erschließung Wolfkehlens durch die Straße „In der Hochstadt“ (W1.x) auf straßenbündigem Bahnkörper bietet die beste Erschließung. Gleichzeitig sind die Lärmimmissionen auf die anliegende Wohnbebauung deutlich stärker ausgeprägt als bei der Streckenführung entlang des Scheidgrabens (W2.x). Die Erschließung der Wohngebiete ist bei Letzteren an der Haltestelle „Goddelauer Straße“ bzw. „Oderstraße“ deutlich schlechter. Die Haltestellen in den Varianten W2.x sind ca. 100 bis 200 m (Luftlinie) weiter entfernt von der Bebauung als in den Varianten W1.x. Es sind für die Varianten W2.x zusätzliche Zuwegungen zu den Haltestellen herzustellen.

Die Variante der südlichen Umfahrung der B26 (W3) bietet die schlechteste Erschließung, da die Haltestelle „Wolfskehlen Kreisverkehr“ nicht mehr für alle Bewohner fußläufig zu erreichen ist. Die Feinerschließung wird durch die Buslinien ergänzt, zu denen ein Umstieg auf die Straßenbahn im Bereich der Haltestelle „Wolfskehlen Oderstraße“ geschaffen wird.

Die betriebliche Stabilität ist bei den Varianten W2.x und W3 durch den unabhängigen Bahnkörper deutlich höher als bei einer Streckenführung auf straßenbündigem Gleiskörper (W1.x).

Die straßenbündige Bauweise mit kleinen Radien bei der innerörtlichen Variante (W1.x) wirkt sich unter anderem auf Kriterien wie Baukosten, Linienführung, Geschwindigkeit und damit Fahrzeiten sowie Eingriffe in den MIV und den Städtebau negativ aus. Die Varianten W2.x und W3 schneiden hierbei besser ab.

Alle außerörtlichen Varianten im Abschnitt 3 führen durch ein Vogelschutzgebiet und sind somit im Punkt Schutzgüter ähnlich zu bewerten.

5.2.3 Abschnitt 4: Riedstadt Goddelau

Die Variante WG1 ist mit der Kombination von WG2 und GO1 gegenüberzustellen, da es die Variante GO1 nicht ohne die Variante WG2 gibt. Diese beiden Abschnitte hängen unmittelbar voneinander ab.

Die Erschließung von Goddelau ist in allen Varianten vergleichbar zu bewerten. Die Haltestellen „Wiesenweg“ (Variante WG1) und „Starkenburger Straße“ (Variante GO1) befinden sich beide in Ortsrandlage und wichtige zentrale Einrichtungen (z.B. Schulen, Ortsverwaltung) liegen in gleicher Entfernung zu den Haltestellen oder werden durch die Haltestelle am Bahnhof besser erschlossen. Die Feinerschließung wird durch die Buslinien ergänzt, zu denen ein Umstieg auf die Straßenbahn im Bereich der Haltestelle „Goddelau Bahnhof“ geschaffen wird. Die betriebliche Stabilität ist bei der Variante WG1 auf Grund des unabhängigen Bahnkörpers deutlich höher als bei der Variante GO1.

Die Streckenführung innerorts (GO1) wird voraussichtlich zu höheren Lärmmissionen auf größere Teile der angrenzenden Wohnbebauung als die Streckenführung im Abschnitt WG1 führen, da der Straßenkorridor deutlich enger ist. Die kleinen Radien und die trassierungsbedingten Geschwindigkeitswechsel bei der innerörtlichen Streckenführung wirken sich negativ auf das Kriterium der Linienführung und des Städtebaus aus.

Die Baukosten unterscheiden sich in den Varianten nur geringfügig und können somit gleich bewertet werden. Der Eingriff in den MIV ist bei der innerörtlichen Variante durch Goddelau (GO1) höher, jedoch führt die Variante WG1 durch ein Vogelschutzgebiet.

Der Abschnitt GO2 zwischen Goddelau Bahnhof und der Wendeschleife unterscheidet sich nicht zwischen den Varianten und fließt somit nicht in die Endbewertung mit ein.

5.3 Gesamtbewertung

In der Gesamtbewertung werden die kompletten Trassen von Griesheim nach Goddelau bewertet. Das Kriterium Fahrzeit wird erst in der Gesamtbewertung bewertet. Es wird hierbei die Fahrzeit von Griesheim nach Goddelau beurteilt. Die Varianten entlang des Scheidgrabens (W2.x) haben nur zwei Haltestellen und erlauben durch die Führung auf unabhängigem Bahnkörper höhere Geschwindigkeiten. Daher ist die Fahrzeit (inkl. Haltezeiten) bei diesen ca. 1,5 Minuten kürzer als bei den Varianten W1.x. Die Varianten mit einer Streckenführung auf der alten Bahntrasse (WG1) sind

um 400 m kürzer als diejenigen mit einer Streckenführung entlang der K158 (WG2) und einer Ortsdurchfahrt von Goddelau (GO1). Die innerörtliche Streckenführung bis zum Bahnhof Goddelau auf straßenbündigem Bahnkörper und deutlich kleineren Kurvenradien erlaubt zudem nur geringere Geschwindigkeiten. Dadurch liegt die Fahrzeit (inkl. Haltezeiten) der Varianten entlang der alten Bahntrasse bei ca. 3 Minuten und ist damit ca. 3 Minuten schneller als bei einer Führung entlang der K158 und durch Goddelau.

Die Varianten entlang des Scheidgrabens (W2.x) besitzen Vorteile bei den Kosten und der Fahrzeit. Die in dieser Variante nicht vermeidbare Durchfahrt des Vogelschutzgebietes wirkt sich nachteilig auf die Realisierbarkeit aus. Die innerörtliche Führung in Wolfskehlen (W1.x) bietet die beste Erschließung aller Varianten.

Die Auswahl der Abschnitte W1.1 oder W1.2 bzw. W2.1 oder W2.2 wird bestimmt von der Wahl der Verbindung zwischen Griesheim und Riedstadt hinsichtlich einer Führung der Bahn nördlich oder südlich der B26 (V1 oder V2).

In der Bewertung der Varianten in Griesheim West mit Endhaltestelle als Wendeschleife wurde die Variante mit der südöstlichen Wendeschleife (GW2) am besten bewertet.

Die Verlängerung nach Riedstadt mit Wendeschleife Flechsgraben (GW3) in Griesheim ist nur mit dem dortigen Neubaugebiet sinnvoll. In der Gesamtbewertung wurden diese Gesamtvarianten nicht bewertet, da sie in allen Kriterien schlechter ausfallen würden als die Varianten mit der nordwestlichen (GW1) oder der südöstlichen (GW2) Wendeschleife.

Als Grundlage für vergleichende Aussagen wurde ein Referenzvariante für die Trassenführung gemäß Tabelle 2 auserwählt. In der weiteren Bearbeitung (genaue Fahrzeit, Kostenabschätzung, Abschätzung Nutzen-Kosten-Faktor) wird diese Referenzvariante zu Grunde gelegt.

| Abschnitt | Variante | Beschreibung |
|--------------------|----------|--|
| Abschnitt 1 | G | Griesheim innerorts |
| | GW1 | Nordwestliche Wendeschleife |
| Abschnitt 2 | V1 | Nördliche Verbindung B26 |
| Abschnitt 3 | W1.1 | Wolfskehlen innerorts - In der Hochstadt |
| Abschnitt 4 | WG1 | Parallellage alte Bahntrasse |
| | GO2 | Goddelau Wendeschleife |

Tabelle 2 - Referenzvariante

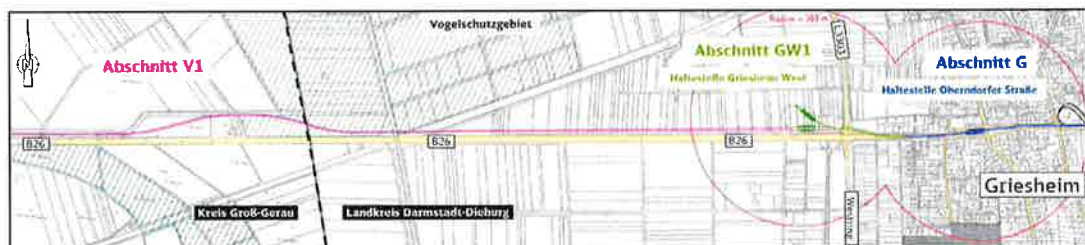


Abbildung 16 - Referenzvariante Abschnitt 1 und 2



Abbildung 17 - Referenzvariante Abschnitt 3 und 4

6 Betriebliche Planungen

6.1 Straßenbahn

Griesheim wird von der Straßenbahn-Linie 9 in einem 10-Minuten-Takt bedient. Im weiteren Verlauf nach Wolfskehlen und Goddelau wird ein 20-Minuten-Takt durch eine Verlängerung dieser Linie als ausreichend betrachtet. Dieses Angebot wird für die betrieblichen Betrachtungen in dieser Studie angenommen. Dies stellt im Vergleich zum bestehenden Busnetz bereits eine enorme Angebotsausweitung dar. In der weiteren Planung könnte für die Bedienung von Wolfskehlen und Goddelau auch ein 30-Minuten-Takt geprüft werden, der besser zur Taktfrequenz der dortigen Buslinien passt.

Wird nur die Wendeschleife im Abschnitt GW1 realisiert, ist zu empfehlen die Linie 9 auf allen Umläufen bis dahin zu führen. Wird die Wendeschleife im Abschnitt GW1 sowie die Verlängerung nach Goddelau realisiert, ist eine alternierende Weiterführung im 20-Minuten-Takt nach Goddelau bzw. Griesheim Süd-West anzustreben. Die Haltestelle „Oberndorfer Straße“ ist dann die letzte, die im 10-Minuten-Takt bedient wird.

Die Fahrzeiten für die wichtigen Relationen westlich von Griesheim können für die Referenzvariante (G+GW2+V1+W1.1+WG1+GO2) abgeschätzt werden:

- Griesheim Platz Bar-le-Duc - Griesheim West: 1,2 min
- Griesheim West - Wolfskehlen Griesheimer Straße: 4,8 min
- Wolfskehlen Griesheimer Straße - Goddelau Bahnhof: 6,9 min
- Griesheim Platz Bar-le-Duc - Goddelau Bahnhof: 11,7 min
- (Goddelau Bahnhof - Goddelau Wendeschleife: 2,0 min zzgl. Wendezeit).

Ein beispielhafter Auszug eines Bildfahrplans zeigt Abbildung 18.

Für die umsteigefreien Verbindungen nach Darmstadt ergeben sich beispielhaft folgende Fahrzeiten:

- Wolfskehlen Griesheimer Straße - Darmstadt Luisenplatz: ca. 24 min
- Goddelau Bahnhof - Darmstadt Luisenplatz: ca. 29 min
(kürzeste Fahrzeit ÖV heute mit 1 x Umsteigen für einzelne Fahrten: 31 min; mit Kfz ca. 24 bis 40 min in der Hauptverkehrszeit¹).

Die Fahrzeiten der anderen Varianten werden relativ zur Referenzvariante betrachtet. Die Trassenführung entlang des Scheidgrabens resultiert je nach Kombination der Varianten in einer Verkürzung der Fahrzeit um **-1,1 bis -2,3 min**. Die Varianten mit einer Trassenführung durch Goddelau resultieren in einer Fahrzeitverlängerung von **+1,3 bis +1,8 min**.

Die Abschätzung der Betriebskosten in Kapitel 7.2 beinhaltet die Verlängerung einer Linie nach Goddelau.

¹ Quelle, Google Maps, 10.2.2021, 7:30
DB Engineering & Consulting GmbH
Stand: 16.03.2023

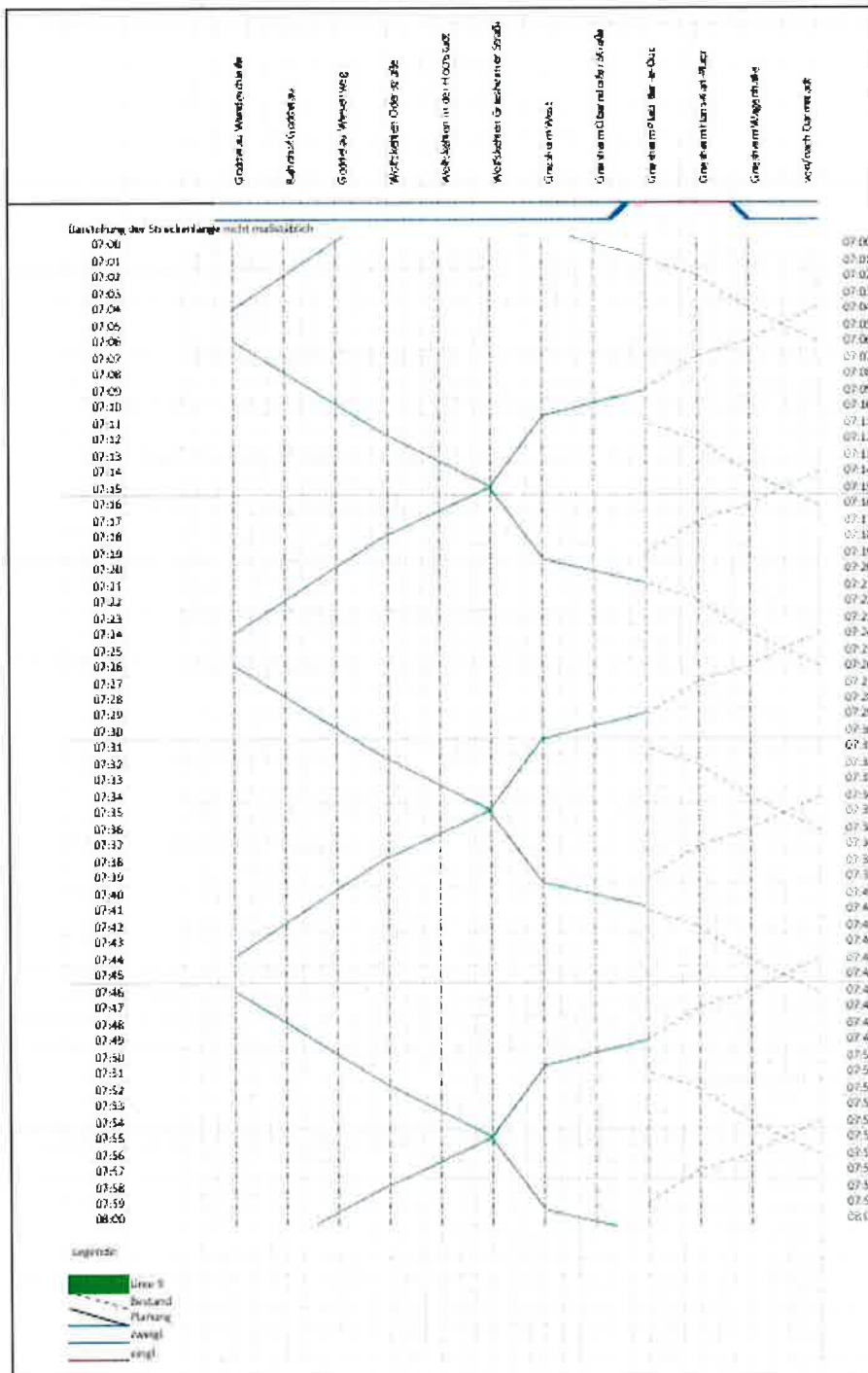


Abbildung 18 - Fahrplan der Streckenverlängerung bis Riedstadt-Goddelau

6.2 Bus

Durch die zukünftige Straßenbahn im 20-Minuten-Takt können abschnittsweise Buslinien entfallen. Dabei ist nicht nur auf den Übergang zur Straßenbahn, sondern auch zur S-Bahn zu achten. Die unterschiedlichen Taktraster zwischen Straßenbahn einerseits sowie S-Bahn und Bus andererseits sind so auszugleichen, dass für die

Fahrgäste nur geringe Brüche entstehen. Daraus ergeben sich die folgenden Linienführungen:

- Die **Buslinie 42** (Groß-Gerau - Griesheim) verläuft zwischen Wolfskehlen und Griesheim parallel zur geplanten Straßenbahntrasse und könnte dort durch diese ersetzt werden. Eine Kürzung und Änderung des Linienverlaufs mit einem neuen Endpunkt in Wolfskehlen Oderstraße ist zu empfehlen. Dort kann ein Übergang zur Straßenbahn geschaffen werden. Eine Wende kann über den Kreisverkehr B26 realisiert werden.
- Die **Buslinie 43** (Groß-Gerau - Gernsheim) verläuft zwischen Wolfskehlen und Goddelau parallel zur geplanten Straßenbahntrasse. Da diese Linie nur als Schulbus und nicht in einem tagesdurchgängigen Takt verkehrt, ist eine Änderung dieser Linie nicht zu empfehlen.
- Die **Buslinie 44** (Griesheim - Groß-Rohrheim) verläuft zwischen Griesheim und Goddelau ohne Halte in Wolfskehlen parallel zur geplanten Straßenbahntrasse. Es ist zu empfehlen, die Linie auf den Abschnitt Goddelau - Groß-Rohrheim zu kürzen und Goddelau Bahnhof als neuen Start- und Endpunkt dieser Linie zu wählen. Dort kann ein Übergang zur Straßenbahn stattfinden. Eine Wende über Friedrichstraße und Goethestraße ist dort möglich.
- Die **Buslinie 45** (Griesheim - Gernsheim) verläuft zwischen Griesheim und Goddelau mit Halten in Wolfskehlen parallel zur geplanten Straßenbahntrasse. Es ist zu empfehlen, die Linie auf den Abschnitt Goddelau - Gernsheim zu kürzen und Goddelau Bahnhof als neuen Start- und Endpunkt dieser Linie zu wählen. Dort kann ein Übergang zur Straßenbahn stattfinden. Eine Wende über Friedrichstraße und Goethestraße ist dort möglich.
- Die **Buslinie 46** (Griesheim - Rüsselsheim) verläuft zwischen Wolfskehlen und Goddelau parallel zur geplanten Straßenbahntrasse. Eine Kürzung des Linienverlaufs mit einem neuen Endpunkt in Wolfskehlen Oderstraße ist zu empfehlen. Dort kann ein Übergang zur Straßenbahn geschaffen werden. Mit dem Übergang zur Straßenbahn in Wolfskehlen Oderstraße kann auch ein Endpunkt in Wolfskehlen Kirchplatz oder Bahnhof gewählt werden. Dadurch kann zudem eine Wende um den Kirchplatz bzw. über Weingartenstraße, Bahnhofplatz und Oppenheimer Straße realisiert werden.

Die Buslinie 40 bleibt nach aktuellem Planungsstand erhalten, da sie einen eigenen Korridor bedient und nicht in direkter Konkurrenz zur Straßenbahn steht.

Sofern die bestehende Anlage der Straßenbahn am Platz Bar-le-Duc zurückgebaut werden soll, ist es erforderlich im Vorgriff auf zukünftige Weiterentwicklungen des Liniennetzes eine Anschlusshaltestelle für Busse aus Richtung Büttelborn vorzusehen.

7 Kostenabschätzung

7.1 Investitionskosten Infrastruktur

Die Baukosten werden im Detail für die in Kapitel 5 ermittelte Referenzvariante ermittelt. Die Investitionskosten (siehe Tabelle 3) werden auf eine Höhe von 57,6 Mio. € netto mit 30 % Risikozuschlag geschätzt (Kostenstand 2016).

Der Untersuchungsraum beinhaltet den Abschnitt Griesheim innerorts, die südöstliche Wendeschleife, die Verbindung Griesheim – Riedstadt nördlich der B26, der Abschnitt durch die Straße In der Hochstadt, der Abschnitt entlang der alten Bahntrasse und die Trasse in Goddelau bis zur Wendeschleife (G+GW2+V1+W1.1+WG1+GO2).

In der Kostenschätzung enthalten sind Abschätzungen für

- Grunderwerbskosten
- Baukosten
 - Freimachen des Geländes
 - Neubau und Ausbau von Anlagen
- Folgemaßnahmen
- Baustelleneinrichtung
- Zuschlag für Unvorhergesehenes.

In der Kostenschätzung nicht enthalten sind

- Planungskosten und zusätzliche Gebühren.

| Kostenstand 2016 | | Referenzvariante |
|--|----|------------------|
| SUMME Abschnitte Gesamt (ohne Zuschläge) | € | 42.293.000 |
| Baustelleneinrichtung (5%) | € | 2.015.000 |
| Baunebenkosten (5%) | € | 2.015.000 |
| Risikozuschlag (30%) | € | 13.297.000 |
| SUMME Abschnitte gesamt mit Risikozuschlag | € | 57.620.000 |
| SUMME Abschnitte gesamt ohne Risikozuschlag | € | 44.323.000 |
| km gesamt | km | 7,15 |
| Kosten pro km, mit Risikozuschlag | € | 8.062.000 |

Tabelle 3 - Zusammenfassung der Kostenschätzung (netto, ohne Planungskosten)

Vergleich zu anderen Varianten

Die Investitionskosten für den Teil 1 der Verlängerung (Platz Bar-le-Duc bis Griesheim West) sind für die Variante der südöstlichen Wendeschleife am niedrigsten. Die Variante mit der Wendeschleife im Flechsgraben hat aufgrund der längeren Trasse und einer zusätzlichen Haltestelle die höchsten Investitionskosten.

Betrachtet man nun den Teil 2 der Verlängerung (Platz Bar-le-Duc bis Goddelau) mit der Verbindung südlich der B26 zeigt die Variante mit den Abschnitten entlang des Scheidgrabens und entlang der alten Bahntrasse die geringsten Investitionskosten auf. Sie sind in der Kostenschätzung etwas günstiger als die Referenzvariante.

Die Verlängerung südlich der B26 mit der südöstlichen Wendeschleife und der südlichen Umfahrung entlang der B26 zeigt von allen Varianten die geringsten Investitionskosten auf und sind damit etwas günstiger als die Referenzvariante. Varianten mit einer innerörtlichen Führung durch Goddelau weisen höhere Kosten auf.

Die Verlängerung nach Riedstadt in Kombination mit der Wendeschleife Flechsgraben ist bei allen Varianten teurer als mit der Kombination der anderen Wendeschleifen.

7.2 Betriebskosten

Die Kosten im Mitfall der Straßenbahnverlängerung beinhalten den gesamten Linienverlauf: Böllenfalltor - Griesheim - Goddelau. Es werden die gleichen Fahrtenzahlen wie im Ist-Fall angenommen:

- Linie 9: Mo-Fr - 124 Fahrtenpaare, Sa - 70 Fahrtenpaare, So - 55 Fahrtenpaare

Beiden Fällen wird für die Linie 9 ein 10-Minuten-Takt zu Grunde gelegt. Durch die Verlängerung bis Goddelau besteht im weiteren Streckenverlauf der 20-Minuten-Takt.

Es wird die Kennwerte und Berechnungsgrundlagen der Standardisierten Bewertung Version 2016 sowie die spezifischen Daten der HEAG mobilo für die Straßenbahnfahrzeuge angesetzt.

Für eine Abschätzung des Nutzen-Kosten-Indikators sind neben den Betriebskosten für die Straßenbahn auch diejenigen des betroffenen Busnetzes zu betrachten, die sich durch die Kürzungen der Linienverläufe ergeben. Die Tabelle 4 zeigt diese einschließlich der sich ergebenden Nutzen. Die Investitionen in die Fahrzeuge sind in den ÖV-Betriebskosten enthalten.

| | Mitfall (TEUR/Jahr) | Ist-Fall (TEUR/Jahr) | Einsparung Bus (TEUR/Jahr) |
|------------------------------|------------------------|-------------------------|----------------------------------|
| ÖPNV-Betriebskosten | 5.889 | 5.070 | 250 |
| Unfallfolgekosten | 270 | 190 | 40 |
| Kosten CO2-Emissionen | 117 | 78 | 25 |
| Schadstoffemissionen | 18 | 12 | 4 |
| Gesamtkosten Betrieb | 6.295 | 5.350 | 319 |

Tabelle 4 - Abschätzung Betriebskosten / Nutzen Straßenbahnverlängerung

8 Abschätzung der Nachfrage (und des Nutzen-Kosten-Faktors)

Mit den aktuell vorliegenden Informationen lässt sich eine erste Abschätzung der Nachfrage vornehmen. Die Buslinien 44, 45 und 46 zwischen Riedstadt und Griesheim bzw. Darmstadt befördern heute an Werktagen ca. 800 Fahrgäste pro Tag je Richtung (Stand 2020). Von diesen ist ein Umstieg auf die Straßenbahn anzunehmen, da die Linienverläufe geändert werden. Für diese ergibt sich zudem eine schnellere und umsteigefreie Verbindung nach Darmstadt Hauptbahnhof und weitere Ziele in der Innenstadt. Zusätzlich sind die Fahrgäste der Buslinie 40 (Riedstadt Leeheim – Goddelau – Crumstadt – Darmstadt) zu betrachten. Mit Stand 2015 verkehren gut 1.100 Personen mit der Linie 40. Für diejenigen Fahrgäste mit Ziel Darmstadt bietet die neue Straßenbahnverbindung eine schnellere Verbindung.

Die Verkehrszählungen (Stand 2011) für den MIV ergeben ca. 7.000 – 8.000 Fahrzeuge je Richtung zwischen Wolfskehlen und Griesheim. Von diesen Fahrzeugen fahren max. 4.600 Fahrzeuge weiter in Richtung Darmstadt. Es ist anzunehmen, dass für einige die Straßenbahn eine schnellere und bevorrechtigte Verbindung darstellen wird. Die Verkehrszählung enthält allerdings keine Informationen über die Quelle-Ziel-Beziehungen.

Durch das deutlich attraktivere Angebot einer Straßenbahn im Gegensatz zum Bus ist eine Steigerung der Fahrgäste im ÖV von 25 – 50 % realistisch. Daher besteht ein Potenzial für 1.000 – 1.200 Fahrgästen je Tag und Richtung. Die Zähldaten des MIV zeigen, dass ein entsprechendes Verkehrsaufkommen vorliegt.

9 Zusammenfassung / Empfehlung zur weiteren Vorgehensweise

Das Untersuchungsdesign sah eine technische Machbarkeitsstudie vor mit Abschätzung der möglichen Potentiale sowie der Investitions- und Betriebskosten.

Für die Trassenführung wurde ein Bündel von Varianten untersucht, die überwiegend abschnittsübergreifend kombiniert werden können. In Griesheim sind alle drei Varianten für eine Wendeschleife umsetzbar. Welche ausgewählt wird, ergibt sich aus

den Anforderungen der weiteren Siedlungsentwicklung. Auch wenn die Straßenbahn nach Riedstadt verlängert wird, ist aus verkehrlichen und betrieblichen Gründen immer der Bau einer neuen Wendeschleife am westlichen Ortsrand notwendig, um die Verdichtungslinien zwischen Darmstadt und Griesheim wenden zu können. Deren optimale Lage ergibt sich dann durch die gewählte Trassenführung nach Riedstadt.

Im weiteren Verlauf wird eine Referenzvariante mit einer Führung nördlich der B26 empfohlen, die dann Wolfskehlen in der Straße „In der Hochstadt“ durchfährt. Die Ortsdurchfahrt durch Wolfskehlen ermöglicht eine bessere Erschließung, hat allerdings längere Fahrzeiten und höhere Investitionen zur Folge. Goddelau wird dann im Zuge der alten Bahntrasse erreicht, mit einer abschließenden Wendeschleife südlich des Bahnhofs. Wegen der räumlichen Enge im Bereich des Bahnhofs werden hier Detailuntersuchungen empfohlen.

Die Baukosten für die Referenzvariante betragen ca. 58 Mio. EUR.

Je nach Route kann zwischen Riedstadt und Darmstadt Zentrum eine Reisezeitverkürzung von mehr als 10 Minuten erreicht werden. Die heute gegebene Notwendigkeit zum Umsteigen kann dann entfallen.

Bei der Nachfrage wurde ein Potenzial für 1.000 – 1.200 Fahrgästen je Tag und Richtung abgeschätzt. Die angewandte Methodik auf der Basis einer einfachen Betrachtung der vorhandenen Verkehrsströme hat sich aber als nicht aussagekräftig erwiesen, um einen Nutzen-Kosten-Indikator auszuweisen. Unter Würdigung der gegebenen Verkehrsverflechtungen mit langen Reisewegen und deutlicher Verkürzung der Fahrzeiten erscheint ein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen als realistisch. Dieser ist in einem nächsten Schritt durch eine Untersuchung nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung nachzuweisen. Insbesondere für die Wirkungen des verlagerten Verkehrs vom MIV sind weitere Informationen über die zu verlagernden Wege und die Verkehrsleistung notwendig. Über den MIV gab es nur Streckendaten, aber keine belastbare und direkt verwendbare Quell-Zielmatrix. Damit war eine Prognose der Verlagerungen vom MIV auf den ÖV mit zu vielen Annahmen verbunden. Eine verlässliche Aussage zu einem Nutzen-Kosten-Indikator müsste auch den Effekt in Darmstadt und im geringeren Maße auch die Wechselwirkungen mit der Riedbahn berücksichtigen. Daher verbietet sich an dieser Stelle die Nennung eines numerischen Wertes. Die Erstellung eines Verkehrsmodells war nicht Bestandteil der Aufgabenstellung.

Für das Busnetz wurde ein Konzept vorgeschlagen, welches hinsichtlich Nachfrage und Betriebsleistung weiter zu optimieren ist.

Die Varianten zum Abschnitt 1 Teil 1 Griesheim West wurden unabhängig zur Machbarkeitsstudie Straßenbahnverlängerung Griesheim West aus dem Jahr 2017 (Ingenieurbüro Emch+Berger aus Nürnberg) entwickelt. In dieser Studie wurde ebenfalls die Machbarkeit einer Verlängerung der Straßenbahn bis an den westlichen Ortsrand bzw. bis in den Flechsgraben untersucht.

Eine Variante stellt eine eingleisige Streckenführung mit einem besonderen Bahnkörper ab dem Platz Bar-le-Duc bis an den Ortsrand dar. Aufgrund der Eingleisigkeit kommt es somit zu einer verminderten Leistungsfähigkeit des ÖPNV und der 10-

Minuten-Takt kann nicht realisiert werden. Somit sollte für diesen Abschnitt eine Zweigleisigkeit, wie in der hier vorliegenden Planung, bevorzugt werden. Eine mögliche weitere Variante wäre hier die Eingleisigkeit am Platz Bar-le-Duc etwa 200 m bis zur Mittelinsel weiterzuführen und erst dort in eine Zweigleisigkeit über zu gehen. Dies würde sich auf den Betrieb nicht so sehr auswirken wie eine komplett eingleisige Variante. Es wird empfohlen eine zweigleisige Trasse weiterzuverfolgen.

Weiterhin sind kleinräumige Untersuchungen in Wolfskehlen und Riedstadt vorzunehmen, um eventuelle bauliche und umweltbezogene Problemfelder beschreiben zu können. Dazu gehört ein Entwurf für eine Umsteigeanlage in Wolfskehlen-Süd.

Auf die Empfehlung von Hessen Mobil hin wird angeraten, die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) mit dem novellierten Verfahren der Standardisierten Bewertung in der Version 2016+ durchzuführen. Diese Version gilt seit 01. Juli 2022. Hintergrund ist, dass diese aktualisierte und neue Bewertungsansätze sowie eine ergänzende Nutzwertanalyse enthält, sodass der Nutzen von schienengebundenen ÖPNV-Vorhaben umfassender bewertet werden kann. Daher wird empfohlen, die Planungen weiter zu vertiefen und eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durchzuführen.

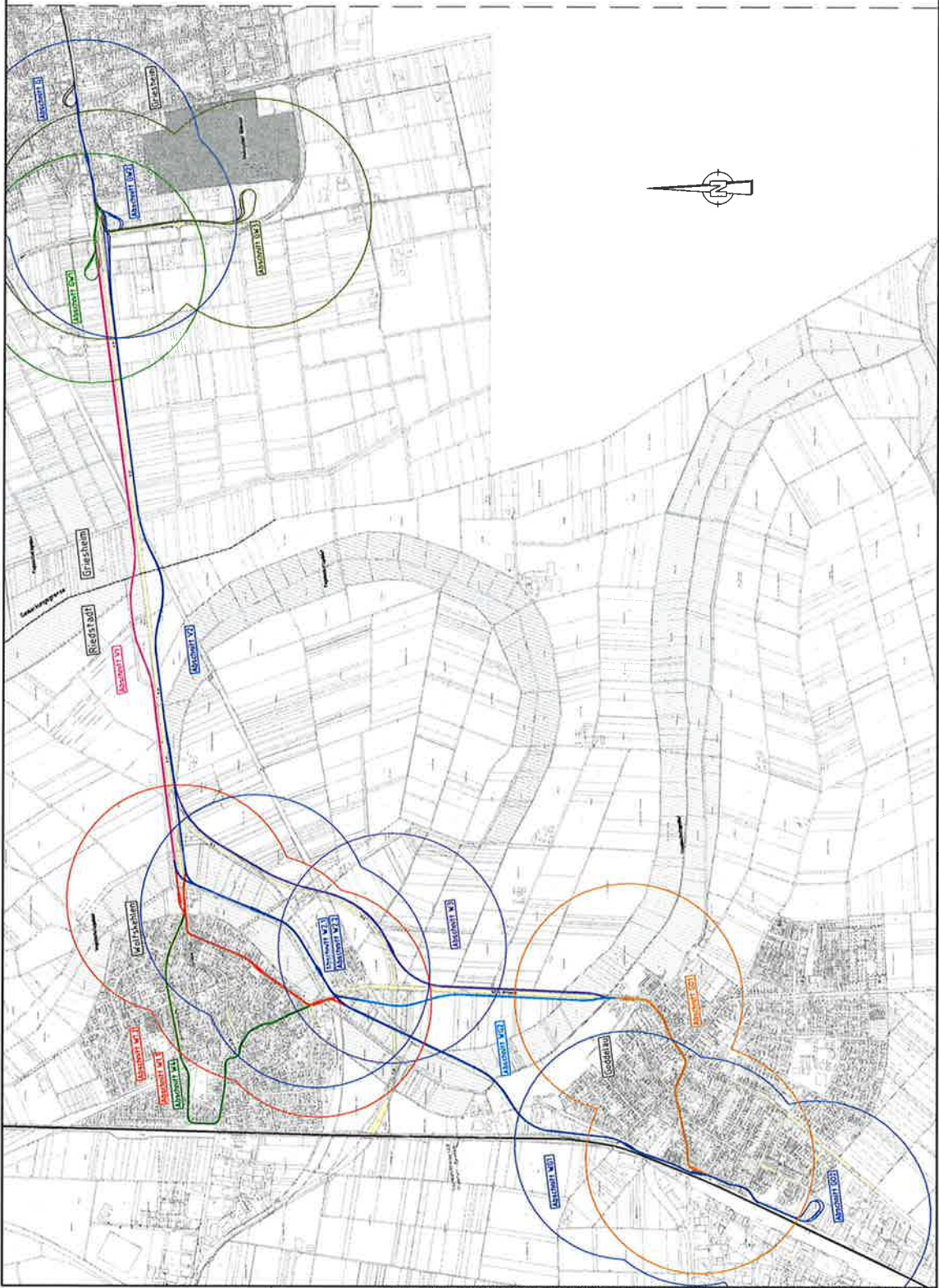
10 Anlagen

Anlage 1 - Übersichtsplan Trassenverlauf, alle Varianten

Anlage 2 - Übersichtsplan Trassenverlauf, Referenzvariante

Anlage 2 zu TOP4

von / nach Darmstadt

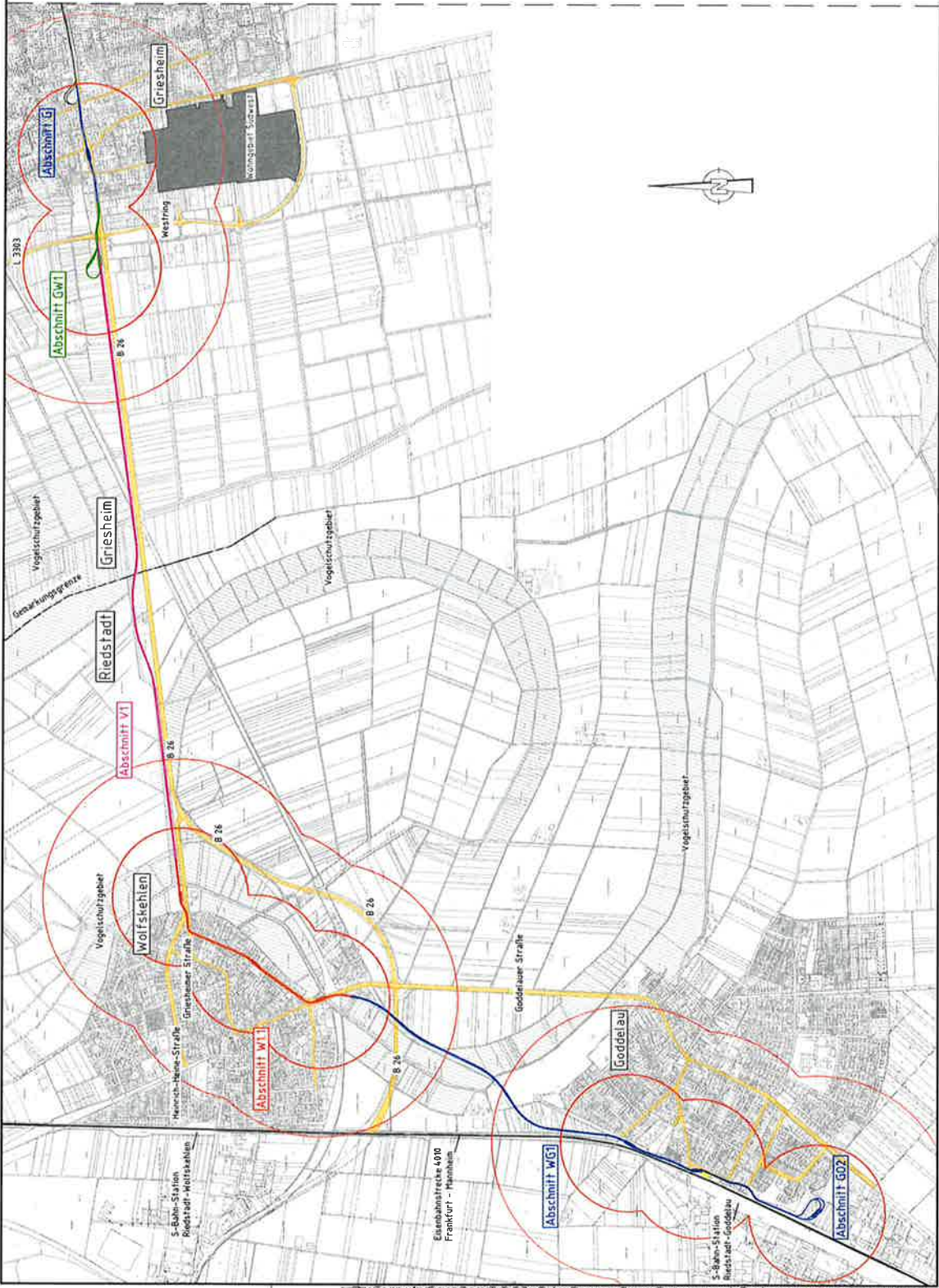


Legende:

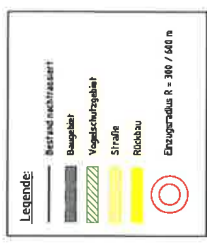
- Bestand (nicht freigelegt)
- Baugelände
- Vogelschutzgebiete
- Straße
- Rückbau
- Eisenradius R = 500 m

| | | |
|--|--|------------------------------------|
| Eintrag: Verkehrsweg Weg (Sachplan) Gründerzeit (Wasserstraßen) | | G. Arch: 03/2022 |
| Index: Änderungen bzw. Ergänzungen | | Druck: |
| Änderung: | | Plan Nr.: P-2433/2022 |
| Änderung: | | Planart: Machbarkeitsstudie |
| Änderung: | | Datum: |
| Änderung: | | V. Geod.: |
| Änderung: | | V. Anwesen: |
| Änderung: | | V. No.: |

| | |
|--|---------------------|
| Machbarkeitsstudie Straßenbahnverlängerung Griesheim West / Riedstadt | |
| DA/DMA Darmstadt-Riedstadter Nahverkehrsorganisation Eisenbahnstr. 1 64293 Darmstadt | |
| Dr. Stefan Jankowski | |
| Maßstab: 1:10.000 | Standort: |
| Datum: 03.03.2022 | Umfang: |
| Blattgröße: 420 x 700 | Blattzahl: 1 |
| Übersichtsplan: Griesheim West / Riedstadt Trassenverlauf | |
| Kartenquelle: Kataster Griesheim und Riedstadt | |



von / nach Darmstadt



| | |
|---|--|
| Projekt Machbarkeitsstudie Straßenbahnverlängerung Griesheim West / Riedstadt | |
| Maßstab 1:10.000 | |
| Standort Griesheim West / Riedstadt | |
| Vertraggeber DADINA Darmstadt-Gießburger Nahverkehrsorganisation Europaplatz 1 64293 Darmstadt | |
| Vertrag 2 18.02.2023 | |
| Umfeld Griesheim West / Riedstadt Trassenverlauf Referenzvariante | |
| UTM 429 x 790 | |



DADINA

Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Vorlage-Nr.: **1700-2023/DDN** vom 06.03.2023

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 5**
Jahresbericht 2021

Der beigefügte Jahresbericht 2021 wird zur Kenntnis genommen. Die Geschäftsstelle wird den Jahresbericht 2021 zusammen mit den bereits erstellten Jahresberichten 2019 und 2020 in geeigneter Weise veröffentlichen.

Anlage:

- Jahresbericht 2021

Jahresbericht 2021 der DADINA nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007

1 Dokumentationspflicht nach VO (EG) 1370/2007

„Jede zuständige Behörde macht einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie die diesen Betreibern gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte öffentlich zugänglich.“

2 Zuständigkeit der DADINA

Die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA) ist nach § 6 (1) Hess. ÖPNVG und gemäß ihrer Satzung als Aufgabenträgerorganisation verantwortlich für die Planung, Organisation und Koordination des lokalen ÖPNV bei Busverkehren im Landkreis Darmstadt-Dieburg (außer Stadtverkehre) sowie bei zwischen der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg verkehrenden Linien. Für die Linien im Stadtverkehr Darmstadt, die in der Zuständigkeit der Stadt Darmstadt liegen, führt die DADINA Bestellungen und Abrechnungen durch. Für regionale Busverkehre im Zuständigkeitsgebiet der DADINA liegt die Verantwortlichkeit beim RMV, wobei die DADINA mitwirkende Gestaltungsmöglichkeiten bei der Erstellung der Fahrpläne hat und Zusatzleistungen bestellen kann. Abrechnungsstelle ist der RMV.

Als „zuständige Behörde“ im Sinne der VO (EG) 1370/2007 schließt die DADINA mit Busverkehrsunternehmen Vereinbarungen über das Erbringen von Nahverkehrsleistungen nach § 9 Hess. ÖPNVG ab. In 2019 wurde der neue Gemeinsame Nahverkehrsplan der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg beschlossen. Dieser dient nun als Grundlage zur Gestaltung des Nahverkehrs im Verbandsgebiet bis zum Jahr 2024.

3 Zusammenstellung der Busverkehre

| Linie | Linienweg | Betreiber | Laufzeit der Genehmigung |
|-------|--|--------------|--------------------------|
| A | Da.-Arheilgen Bf – Da.-Kranichstein Steinstr. | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| AH | Da.-Arheilgen Bf – Da.-Arheilgen Kornweg | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| AIR | Darmstadt Kongresszentrum – Ffm. Flughafen Terminal 1 | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| BE1 | Da.-Eberstadt Wartehalle – Bickenbach Bf | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| BE2 | Hähnlein Neue Schule – Bickenbach Bf | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| BE3 | Steigerts Ohlystr. – Seeheim Schuldorf | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| EB | Pfungst. Major-K.-Plagge-Kaserne – Da.-Eberstadt Wartehalle | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| F | Da. Haasstr. – Da. Oberwaldhaus | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| FU | Da. Haasstr. – Da. Oberwaldhaus – Messel – Röderm.-Urberach Bf | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |

| | | | |
|-----|--|--------------|---------------|
| G | Da.-Arheilgen Dreieichweg / Da.-Wixhausen Bf – Da. Wixhausen Merianstr./GSI | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| GA | Altheim Feuerwehrhaus – Groß-Umstadt Mitte Bf | Jungermann | Dezember 2025 |
| GB | Darmstadt Hbf – Groß-Bieberau Schule | FS Omnibus | Dezember 2025 |
| GU1 | Ober-Klingen Volkshaus – Schaafheim Sporthalle | Jungermann | Dezember 2025 |
| GU2 | Dieburg Bf – Mömlingen Gh. z. schönen Aussicht | Jungermann | Dezember 2025 |
| GU3 | Wiebelsbach Sportplatz – Groß-Umstadt Mitte Bf | Jungermann | Dezember 2025 |
| GU4 | Otzberg-Lengfeld Bf – Ober-Nauses Wasserschloss | Jungermann | Dezember 2025 |
| H | Da. Anne-Frank-Str. – Da. Alfred-Messel-Weg / Da.-Kranichstein Kesselhutweg | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| K | Da. Kleyerstr. – Da. TU-Lichtwiese/Mensa | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| KU | Da. Willy-Brandt-Pl. – Da. TU-Lichtwiese/Mensa | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| L | Da. Schloss – Da. Heinheimer Str. | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| MD | Dieburg Aubergenviller Allee – Münster Schule auf der Aue | Jungermann | Dezember 2025 |
| ME | Altheim Feuerwehrhaus – Eppertshausen Mitte | Jungermann | Dezember 2025 |
| MO1 | Darmstadt Hbf – Rohrbach Brunnenstr. | FS Omnibus | Dezember 2025 |
| MO2 | Reinheim Bf – Brandau Feuerwehr | FS Omnibus | Dezember 2025 |
| MO3 | Reinheim Bf – Ernsthofen Schule | FS Omnibus | Dezember 2025 |
| MO4 | Webern – Neutsch Denkmal | FS Omnibus | Dezember 2025 |
| N | Da. Böllenfalltor – Nieder-Ramstadt Gewerbepark | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| NE | Da. Böllenfalltor – Da.-Eberstadt Wartehalle / Neutsch Denkmal | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| NHX | Darmstadt Mathildenplatz – Niedernhausen Linde | FS Omnibus | Dezember 2025 |
| O | Da. Böllenfalltor – Brandau Feuerwehr | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| P | Da.-Eberstadt Wartehalle – Pfungstadt – Pfungstadt Bf | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| PE | Da.-Eberstadt Wartehalle – Pfungstadt – Hahn – Eich – Eschollbrücken – Pfungstadt Pfungstädter Kreuz | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| PG | Da.-Eberstadt Wartehalle – Pfungstadt – Hahn – Gernsheim Bf | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| R | Da. Böllenfalltor – Da. Nordbf | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| RH | Darmstadt Hbf – Ueberau Karl-Marx-Str. | FS Omnibus | Dezember 2025 |
| WE1 | Darmstadt Schloss – Weiterstadt – Gräfenhausen – Erzhausen Bf | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| WE2 | Darmstadt Schloss – Weiterstadt – Worfelden Siedlung Hesselrod | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |

| | | | |
|-----|---|--------------|---------------|
| WE3 | Darmstadt Hbf – Weiterstadt Hallenbad | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| WE4 | Da. Hbf – Weiterstadt – Büttelborn – Groß-Gerau Kreisklinik | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| WX | Da.-Arheilgen Dreieichweg – Da.-Wixhausen Brückengasse | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |
| K53 | Babenhhausen Bf – Schaaheim Rathaus | Spahn + Roth | Dezember 2021 |
| K54 | Babenhhausen Bf – Mosbach Lindenfelschule | Spahn + Roth | Dezember 2021 |
| K65 | Babenhhausen Bf – Schaaheim – Mosbach Lindenfelschule | Spahn + Roth | Dezember 2021 |
| K66 | Babenhhausen Bf – Babenhhausen J.-Schumann-Str. | Spahn + Roth | Dezember 2021 |
| K86 | Babenhhausen Bf – Rodgau-Dudenhofen Bf | Spahn + Roth | Dezember 2021 |
| 8N | Da.-Eberstadt Wartehalle – Hähnlein Neue Schule | HEAG mobiBus | Dezember 2026 |

Der Verkehrsvertrag mit der Firma Spahn + Roth wurde bis zum Dezember 2021 verlängert, da es bei der Neuausschreibung des Linienbündels „Babenhhausen“ Verzögerungen gab.

4 Grundlagen der Ausgleichszahlung

- Durchführung des Buspersonennahverkehrs auf den unter 3 dargestellten Linien mit insgesamt 9.542.123 Wagenkilometern mit dem Einsatz von 123 Fahrzeugen (Summe der eingesetzten Standard- und Gelenkbusse). Beim Vergleich mit den Vorjahren ist zu berücksichtigen, dass ca. 460.000 mehr Wagenkilometer als im Vorjahr (ca. 5 % mehr) bedient wurden. Die Steigerung begründet sich aus der weitgehend ganzjährigen Bedienung des Regelfahrplans, was im Jahr 2020 wegen der Corona-Situation nicht der Fall war. Ausnahme war die Linie AIR, bei welcher der Regelfahrplan erst ab Juli 2021 wieder gefahren wurde. Weiterhin wirkt sich die zum April 2020 umgesetzte Verkehrsausweitung bei den von der Firma FS Omnibus bedienten Linien im Jahr 2021 ganzjährig aus.
- Anwendung des RMV-Tarifs.
- Erfüllung der Qualitätsanforderungen des bei der Vergabe gültigen Nahverkehrsplans.

5 Höhe der Ausgleichszahlung

| Betreiber | Anzahl eingesetzter Fahrzeuge | Gefahrene Nutzkilometer | Ausgleichszahlung in € |
|--------------|-------------------------------|-------------------------|------------------------|
| FS Omnibus | 21 | 1.806.772 | 2.885.008 |
| HEAG mobiBus | 85 | 6.422.179 | 16.259.536 |
| Jungermann | 11 | 818.368 | 1.266.323 |
| Spahn + Roth | 6 | 494.805 | 828.453 |
| Summe | 123 | 9.541.123 | 21.239.320 |

Mehrleistungen im Vergleich zum Jahr 2020 gab es vor allem bei FS Omnibus im Zuge der Neuorganisation der Linienstruktur im April 2020. Ansonsten wirkt sich v.a. die Wiederaufnahme des regulären Verkehrs auf der Linie AIR zum Juli 2021 leistungssteigernd aus. Da sich v.a. im zweiten Halbjahr 2021 die Corona-Situation normalisierte, konnte im Vergleich zum Vorjahr eine geringfügige Einnahmensteigerung in Höhe von ca. Mio. € 0,5 verzeichnet werden. Diese reichte aber nicht aus, um die Mehrkosten v.a. aus dem im Jahr 2020 abgeschlossenen Tarifvertrag auszugleichen. Die DADINA musste daher ca. Mio. € 2,0 Mio. mehr an Zuschusszahlungen an die Verkehrsunternehmen leisten als im Vorjahr. Für Mehrkosten im Personalbereich und Mindereinnahmen in Folge der Corona-Situation erhielt die DADINA vom Bund und vom Land Hessen um ca. Mio. € 0,4 höhere Zuschusszahlungen als im Vorjahr.

6 Verwendung der Zuschüsse der Aufgabenträger

Bei den unter 5 dargestellten Ausgleichszahlungen handelt es sich um eine kumulierte Zusammenstellung der Zuschüsse ungeachtet der Mittelherkunft.

Die DADINA verwendet die ihr zur Verfügung gestellten Mittel - neben der Bestellung lokaler Verkehre - für regionale Bus- und Schienenverkehre, für die Finanzierung der eigenen Verwaltungstätigkeit, für die Mehrbestellung von Straßenbahnleistungen, für Tarifmaßnahmen, für Infrastrukturmaßnahmen und für die Einnahmenaufteilung.

Das Jahresergebnis der DADINA ist ausgeglichen, da die dargestellten Aufwendungen über eine Umlage gegenüber dem Landkreis Darmstadt-Dieburg und der Stadt Darmstadt finanziert werden. Im Jahr 2021 betrug die Umlage € 15.158.878 und lag um ca. € 2,2 Mio. höher als im Vorjahr. Im Vergleich zum Wirtschaftsplan des Jahres 2021 ist ein Minderaufwand von ca. € 2,0 Mio. gegeben.

Die Steigerung der Zweckverbandsumlage resultiert weitgehend aus der Finanzierungsbelastung für die lokalen Verkehre. Im Vergleich zum Jahresabschluss 2020 müssen € 2,3 Mio. mehr an Mitteln bereitgestellt werden. Hiervon entfallen ca. € 1,6 Mio. auf das laufende Jahr und ca. € 0,8 Mio. aus aperiodischen Aufwendungen aus der Endabrechnung früherer Jahre. Einsparungen gab es v.a. im Verwaltungsbereich.

Der hohe Minderaufwand von ca. € 2 Mio. beim Abgleich der Zweckverbandsumlage mit dem Wirtschaftsplan begründet sich aus dem Projekt „Shuttle-on-demand“. Dieses sollte im Laufe des Jahres 2021 flächendeckend im Landkreis Darmstadt-Dieburg umgesetzt werden. Realisiert wurde das neue Angebot dann in fünf Landkreisgemeinden ab November 2022.

Die Mittel werden wie folgt verwendet:

| | |
|---|--------------|
| Verwaltungstätigkeit inkl. Personalkosten | 1.113.409 € |
| Lokale Busverkehre | 11.183.711 € |
| Lokale Straßenbahnverkehre | 255.273 € |
| Regionale Bahn- und Busverkehre | 2.104.448 € |
| Infrastrukturkostenausgleiche | 240.000 € |
| Tarifbezuschung | 531 € |

| | |
|---|-----------|
| Bezuschussung Infrastruktur und Sonstiges | 261.506 € |
|---|-----------|

7 Veränderung Aufwand und Ertrag vom Jahr 2020 zum Jahr 2021

Die Bestellkosten für alle Verkehre sind gegenüber dem Vorjahr von € 33,82 Mio. auf € 36,04 Mio. gestiegen. Die Steigerung betrug nominal € 2,22 Mio. und real 6,6 %. Somit sind die Bestellkosten von 2020 auf 2021 prozentual im gleichen Maße gestiegen wie von 2019 auf 2020.

Die Steigerung beruht weitgehend auf der überproportionalen Steigerung der Personalkosten, da zum 1.1.2020 die Vergütung nach dem LHO-Tarifvertrag deutlich erhöht wurde. Weiterhin ist festzustellen, dass es in 2021 deutliche Preissteigerungen bei den Treibstoffen gibt. Lagen die Beschaffungskosten für Dieseltreibstoffe in 2020 noch um ca. 10 % unter dem Niveau des Jahres 2019, so sind diese im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 um ca. 20 % gestiegen.

Die Verkehrsleistung wurde im Jahr 2021 bei den Linienbündeln „Darmstadt / Ober-Ramstadt“ und „Reinheim“ ausgeweitet, da die Neustrukturierung zum April 2020 nun ganzjährig wirkt, wodurch Mehrkosten von ca. T€ 130 angefallen sind. Mit der Fahrplanänderung im April 2020 wurde ein Viertelstundentakt mit Gelenkbussen zwischen Darmstadt und Roßdorf ermöglicht. Um Nachteile im ländlichen Raum zu mindern, wurde die neue Buslinie MO4 eingerichtet, welche für die Orte Asbach, Klein-Bieberau, Neutsch und Webern als Zubringerlinie zu den Hauptlinien MO1 und O dient.

Weitere Angebotsausweitungen sind im Jahr 2022 mit der Neuvergabe des Linienbündels „Babenhausen“ zum Dezember 2021 geplant. Außerdem wird dann die erste Stufe des neuen Verkehrskonzeptes im Gebiet der Stadt Darmstadt nach Fertigstellung der Straßenbahnlinie zur TU Lichtwiese umgesetzt.

Die Fahrgeldeinnahmen lagen in 2021 mit € 39,7 Mio. unter dem bereits niedrigen Niveau des Jahres 2020 (€ 40,6 Mio.). Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Jahr 2020 in den ersten drei Monaten noch Einnahmen auf früherem Niveau erzielt werden konnten, da die Corona-Pandemie erst ab Mitte März 2020 das öffentliche Leben prägte.

Es kann festgestellt werden, dass die DADINA stark von den in den Vorjahren neu eingeführten ertragsgesicherten Jahreskartenprodukten sowie den neuen Vertriebsformen im Gelegenheitsverkehr profitierte. Gab es im konventionellen Vertrieb teilweise Einnahmerückgänge von über 60 Prozent, so sind z.B. die Einnahmen im Vertriebszweig „Handyticket“ im Vergleich zu 2019 gestiegen. Im Zeitkartenbereich konnte bei den langfristigen Zeitkarten eine hohe Kundenbindung festgestellt werden. Es kam z.B. bei den Jahreskarten eher zu geringfügigen Einnahmeverlusten und bei den Angeboten JobTicket und Landesticket Hessen konnten sogar Mehreinnahmen realisiert werden.

Ab dem Abrechnungsjahr 2017 erfolgt die Einnahmenaufteilung des RMV auf Grundlage der Nutzungsdaten, welche über die verbundweite Verkehrserhebung im Jahr 2015 generiert wurden. Es erfolgte für das Jahr 2021 eine Einnahmenezuteilung von € 30,1 Mio. welche um € 0,6 Mio. (= ca. 2 %) unter dem Vorjahreswert liegt. Mit dem „Corona-Rettungsschirm“ erfolgte seitens des Bundes und des Landes Hessen eine vollständige Kompensation der Mindereinnahmen in Höhe von € 9,3 Mio.

Es wird weiterhin auf die seit Jahren unbefriedigende Mittelausstattung der lokalen Ebene zur Finanzierung der Verkehrsleistungen hingewiesen, da die Zuschüsse zur Finanzierung der lokalen Verkehre seit dem Jahr 2005 stagnieren.

8 Marktstellung und Ausblick für das Jahr 2022

In 2021 hat sich die ÖPNV-Nachfrage gegenüber dem Vorjahr auf niedrigem Niveau stabilisiert. Das ist unbefriedigend hinsichtlich der Notwendigkeit, dass der ÖPNV einen relevanten Beitrag zur Mobilitätswende leisten soll. Kurzfristiges Ziel ist es, das Nachfrageniveau des Jahres 2019 wieder zu erreichen. Mittelfristig ist es notwendig, dass die Fahrgastzahl gegenüber dem Jahr 2019 deutlich gesteigert wird. Das Jahr 2022 lässt erwarten, dass sich die Situation bessert. Zum März 2022 wurden die meisten pandemiebedingten Einschränkungen im öffentlichen Leben wieder aufgehoben.

Zum April 2022 wurde das Verkehrsangebot auf vielen Bus- und Bahnlinien im Stadtgebiet Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg deutlich ausgebaut und das Straßenbahnnetz wurde mit Inbetriebnahme der Straßenbahnneubaustrecke zur TU-Lichtwiese erweitert. Von Griesheim wurde wieder eine Straßenbahndirektverbindung zum Darmstädter Hauptbahnhof eingerichtet. Weiterhin wurden Angebotsverbesserungen auf einigen Buslinien im Landkreis Darmstadt-Dieburg (Verlängerung einer Buslinie nach Reichenbach im Kreis Bergstraße sowie nach Frankenhausen im Landkreis Darmstadt-Dieburg) umgesetzt. Verbesserungen im Linienbündel Babenhausen gingen bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 in Betrieb. Es ist zu erwarten, dass durch diese Angebotsverbesserungen die Nutzung zunimmt.

Die Herausforderungen aus der Bewältigung des Klimawandels sind in den letzten Jahren gewachsen. Auch für kürzere Strecken wird aktuell immer noch sehr oft der eigene Pkw genutzt. Wenn der ÖPNV gerade auf den mittleren Distanzen (ca. 5 bis 20 Kilometer) an Attraktivität gewinnt, so würde dies maßgeblich dem Klimaschutz dienen. Die Straßenbahnlinie Groß-Zimmern – Roßdorf – Darmstadt – Weiterstadt stellt ein wichtiges Infrastrukturprojekt dar, um im Stadt-Umland-Verkehr Marktanteile zu gewinnen. Hierfür haben der Landkreis Darmstadt-Dieburg, die Stadt Darmstadt und die HEAG mobilo mit der „STRADADI GmbH“ eine Planungsgesellschaft gegründet.

Neu aufgesetzt wurde im November 2022 in fünf Landkreiskommunen, die sich auch finanziell daran beteiligen, das Projekt Shuttle-on-Demand mit dem „DadiLiner“.

Das im Jahr 2022 für die Monate Juni, Juli und August eingeführte Angebot einer deutschlandweit gültigen Monatskarte zu 9 € hat relevante Diskussionen zur Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs ausgelöst. Das Angebot wurde sehr gut genutzt und es wurden diverse Nachfolgeangebote diskutiert. Zum November 2022 wurde dann zwischen dem Bund und den Ländern vereinbart, ein sog. „Deutschlandticket“ zum Preis von 49 €/Monat einzuführen, welches in allen regionalen und lokalen Verkehrsmitteln deutschlandweit gültig sein soll. Mit Umsetzung des Angebotes sind relevante Auswirkungen auf die Tarifstruktur der Verkehrsverbünde sowie auf die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs zu erwarten. Bei ausreichender Finanzierung seitens des Bundes und der Länder ist das Angebot zu begrüßen. Die Finanzierung des ÖPNV wird zu einer zunehmenden Herausforderung, sowohl auf Bundes- und Landesebene als auch auf kommunaler Seite. Der ÖPNV benötigt eine langfristige Finanzierungsperspektive. Die DADINA agiert in diesem Sinne auf RMV- und auf Landesebene. Allerdings stagnieren die Zuschusszahlungen des

Landes Hessen an die Aufgabenträger weiterhin auf dem Niveau der Jahre 1996 (Infrastrukturkostenhilfe) bzw. 2005 (Pauschalierung 45a). Seitdem wurden diese auch nicht hinsichtlich der Dynamisierung der Bestellkosten angepasst.

Den Einsparungen im Jahr 2020 bei den Treibstoffen stand im Jahr 2021 eine überproportionale Kostensteigerung gegenüber. Für die Zukunft ist weiterhin mit hohen Treibstoffpreisen und auch mit steigenden Lohnkosten für das Fahrpersonal zu rechnen. Dies erhöht den Druck auf die Finanzierung des ÖPNV.

9 Qualität

Die DADINA prüft ständig die Pünktlichkeit der im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzten Fahrzeuge und erfragt mehrmals im Jahr die Zufriedenheit der Fahrgäste zum Angebot (in 2021 wurde keine Befragung aufgrund der Corona Pandemie durchgeführt). Diese Ergebnisse stellen einen wichtigen Indikator für die Qualität des angebotenen ÖPNV dar und bilden die Basis für zukünftige Verbesserungen sowie Anpassungen der vergebenen Leistungen. Einen Überblick über die erhobenen Daten geben die nachfolgenden Auflistungen.

Damit für jede Linie die Pünktlichkeit aller Fahrten an ausgewählten Haltestellen gemessen werden kann, muss die Linie im Erhebungszeitraum an das Verkehrsmanagementsystem (VMS) der HEAG mobilo in Darmstadt angeschlossen sein.

Als pünktlich gilt eine Fahrt, wenn sie keine Verfrühung und nicht mehr als 3 Minuten Verspätung (bei RMV-Zuglinien teilweise 5 Minuten) hat. Für jede Linie wird im Erhebungszeitraum die Pünktlichkeit aller Fahrten an ausgewählten Haltestellen (Messpunkten) festgestellt.

Damit bedeutet eine Pünktlichkeit von z. B. 85 Prozent, dass 85 Prozent aller gemessenen Fahrten an den Messpunkten keine Verfrühung und nicht mehr als 3 Minuten Verspätung (bei RMV-Bahnlinien teilweise 6 Minuten) hatten.

Sind die Busse öfter unpünktlich, muss das Busunternehmen einen Malus bezahlen. Bei einer überdurchschnittlichen Pünktlichkeit gibt es einen Bonus.

Pünktlichkeit der Buslinien 2021

| Linienbündel | Linien | 2020 in % | 2021 in % |
|---------------------------------|---------------------------------|--------------|--------------|
| Bergstraße | BE1, BE2, BE3 | 79,53 | 80,35 |
| Reinheim | RH, NH, RHX | 74,81 | 75,41 |
| Darmstadt/ Vorderer Odenwald | F, K, KU, L, N, NE, O, U | 86,71 | 81,93 |
| Darmstadt Nord | A, AH, AIR, H, R, WX | 88,62 | 84,45 |
| Eberstadt/ Pfungstadt | EB, NB, P, 8N | 84,06 | 80,96 |
| Babenhausen* | K53, K54, K65, K66, K86 | 88,95 | 89,43 |
| LDD Darmstadt-Odenwald** | ERB-30, 671, 678, X71, 693 | 93,46 | 89,70 |
| LDD Darmstadt-Dieburg** | 672, 673, 674, 679, X74, X78 | 92,51 | 92,91 |

| | | | |
|-----------------------------|-----------------------------------|-------|-------|
| Darmstadt/ Ober-Ramstadt | MO1, MO2, MO3 | 79,96 | 78,33 |
| Groß-Umstadt | GU1, GU2, GU3, GU4, ME, GA, MD | 78,93 | 79,50 |
| Weiterstadt | WE1, WE2, WE3, WE4 | 78,93 | 79,26 |

* Bei den Buslinien K53 und K54 wurden nur die von der Fa. Spahn + Roth durchgeführten Fahrten berücksichtigt.

** Angaben RMV (Regionale Linienbündel des RBNV)

Pünktlichkeit der Zuglinien 2021

| Linien | 2020 in % | 2021 in % |
|---|--------------|--------------|
| S3 (Bad Soden – Frankfurt – Langen – Darmstadt) | 95,52 | 95,28 |
| S4 (Kronberg – Frankfurt – Langen – Darmstadt) | 97,28 | 97,43 |
| 60/67/68 (Frankfurt – Darmstadt – Mannheim/Heidelberg) | 89,24 | 88,04 |
| 61 (Dieburg – Ober-Roden – Buchschlag – Frankfurt) | 94,30 | 91,91 |
| 80/81/82 (Eberbach – Erbach – Wiebelsbach – Reinheim – Darmstadt / Frankfurt) | 90,93 | 87,48 |
| 85/86 (Wiebelsbach – Babenhausen – Hanau – Frankfurt) | 91,42 | 86,73 |
| 66 (Darmstadt – Pfungststadt) | 94,75 | 94,34 |
| 75 (Aschaffenburg – Darmstadt – Mainz – Wiesbaden) | 94,39 | 90,26 |

Beurteilungen der Fahrgäste

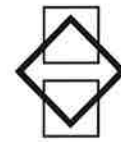
Aufgrund der Corona Pandemie wurden in 2021 keine Fahrgastbefragungen durchgeführt.

10-Minuten-Garantie

Neben den Kundenbefragungen und der Pünktlichkeitsmessung liefert die 10-Minuten-Garantie wichtige Ergebnisse.

Seit Juni 2017 gibt es eine verbundweite 10-Minuten-Garantie des RMV.

| | 2020 | 2021 |
|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Anzahl der Reklamationen | 24.321 | 14.315 |
| Auszahlungsbetrag in € | 46.647,11 inkl. Taxikosten | 30.783,78 inkl. Taxikosten |
| Nicht abgeholte Reklamationen | 2.514 | 270 |
| in € | 3.200 | 493 |

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1702-2023/DDN** vom 06.03.2023

Verfasser:

Az./Antrag: **7_VI_24**

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 |

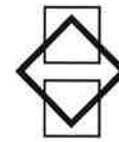
TOP 6Betreff: **Antrag der Fraktion Klimaliste / WGD zu Evaluation Studie zu Güterverkehr im DADINA-Gebiet (Miltenberg)****Beschlussvorschlag:**

Die DADINA-Verbandsversammlung möge beschließen:

Die DADINA, der Landkreis Darmstadt-Dieburg, die Stadt Darmstadt, der Odenwaldkreis sollen den Landkreis Miltenberg zu einer öffentlichen Sitzung einladen. Auf dieser Sitzung soll ein Vertreter des Landkreises Miltenberg die Studie zum Güterverkehr auf der Maintalbahn vorstellen, Fragen zu den Gründen und zur Erstellung beantworten. Vertretende der IHK sollen auch eingeladen werden.

Begründung:

Die bisherigen Ausbaupläne für die Odenwaldbahn berücksichtigen nicht den Güterverkehr. Die Bundesregierung will den Anteil der Schiene am Güterverkehr von 18% auf 25% bis 2030 erhöhen. Da nicht alle Güter in den Kreis Darmstadt-Dieburg und Odenwaldkreis in Darmstadt zwischen Straße und Schiene umgeladen werden können und die Straßen im Landkreis teils als überlastet angesehen werden, müssen mögliche Potenziale geprüft werden. Vor dem Hintergrund der anlaufenden Odenwaldbahn-Ausbauplanung soll dieser berücksichtigt werden.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1703-2023/DDN** vom 06.03.2023

Verfasser:

Az./Antrag: **7_VI_25**

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 7Betreff: **Antrag der Fraktion Klimaliste / WGD zu Schienenersatzverkehr DadiLiner (7_VI_25)****Beschlussvorschlag:**

Die DADINA-Verbandsversammlung möge beschließen:

Der DADINA Vorstand wird beauftragt, die Möglichkeiten zu schaffen, um den DadiLiner resp. den HeinerLiner bei Ausfall oder großen Verspätungen regionaler Bus- oder Bahnlinien im DADINA- und Innenstadtgebiet jeweils kurzfristig als Ersatzverkehr-Fahrzeuge einzusetzen.

Begründung:

In vielen Verspätungsfällen wäre es gleichwohl möglich, Menschen zu befördern, die andernfalls mitunter eine Stunde und länger warten müssen. Oft gibt es für einen Großteil der Fahrgäste keine brauchbaren Alternativ-Verbindungen.

Allgemein besteht weiterhin Bedarf, die Kommunikation von Verspätungen zu verbessern. Nicht selten werden Verspätungen, auch bei über 20 Minuten, weder online noch am Bahnhof angezeigt. Damit potenziert sich das eigentliche Problem der Verspätung, insbesondere können Anschlüsse nicht mehr erreicht werden.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1704-2023/DDN** vom 08.03.2023

Verfasser:

Az./Antrag: **6_VI_20**

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 8Betreff: **Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zu Lichtverschmutzung vermeiden****Beschlussvorschlag:**

Die DADINA wird beauftragt, Kontakt mit den Verantwortlichen für ÖPNV-Haltestellen im DADINA-Gebiet aufzunehmen, d.h. mit der HEAG, der DB und den Kommunen, um sie zu bitten, 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 Beleuchtungsklasse sind Insekten- und Naturschutzbelange zu berücksichtigen, niedrigere (= "wärmere") Farbtemperaturen sind dort wo möglich zu bevorzugen. 2. die Haltestellen, die noch nicht auf 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. Bei künftigen Ausschreibungen der DADINA für Haltestellen sollen die oben genannten Kriterien in das Anforderungsprofil aufgenommen werden.

Begründung:

Licht und Dunkelheit gehören zum natürlichen Rhythmus des Menschen und vieler anderer Organismen. In den letzten Jahren haben sich sowohl der technische Fortschritt hinsichtlich der Beleuchtungsanlagen und Mittel als auch die wissenschaftlichen Erkenntnisse in Bezug auf die Auswirkungen von Licht auf die Menschen sowie die Tier- und Pflanzenwelt sehr weiterentwickelt. Zu viel und zu helle Beleuchtung bedeutet Stress für viele Organismen. In der Vergangenheit wurde dieser Aspekt oftmals zu wenig beachtet und eine möglichst starke Ausleuchtung auch von Haltestellenanlagen angestrebt. Außerdem ist es nicht zuletzt aus Gründen des Klimaschutzes geboten, den Energieverbrauch zu reduzieren. Hierzu tragen sowohl die Umstellung auf LED-Beleuchtung als auch der Verzicht auf unnötige Beleuchtungsanlagen bei. Selbstverständlich muss die Sicherheit der Fahrgäste

durch eine gute Beleuchtung weiterhin gewährleistet werden. Gleichzeitig müssen die Beleuchtungsanlagen den Anforderungen im Hinblick auf Klima- und Artenschutz gerecht werden und dürfen die Menschen und die Natur im Umfeld der Haltestellen nicht belasten. Vom Bundesamt für Naturschutz wurde ein Leitfaden herausgegeben, der bei der Umsetzung des Antrages Beachtung finden soll:

https://www.bfn.de/sites/default/files/BfN/service/Dokumente/skripten/skript543_4_au.fl.pdf

Sachstandsbericht der DADINA:

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 vorhandenen Straßenbeleuchtung mit beleuchtet werden, dies liegt aber in der Zuständigkeit der Kreiskommunen. Es gibt hierüber für den Landkreis Darmstadt-Dieburg keine Datenerhebungen.

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 Vertrages mit einer Werbefirma eine separate Beleuchtung.

Im Straßenbahnstreckennetz der HEAG mobilo sind alle Haltestellen, Fahrgastunterstände und Fahrradabstellanlagen beleuchtet. Für 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.

Die DADINA könnte das Anliegen des Antrags mit der Empfehlung der Umsetzung an die Kreiskommunen, die Stadt Darmstadt und die HEAG mobilo weiter geben.