



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
29.06.2023
Al-kh

Einladung zur Sitzung der Verbandsversammlung

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie zur VV/8./VI. Sitzung der Verbandsversammlung für

Dienstag, den 11.07.2023, um 17:00 Uhr,
im Kreishaus Darmstadt,
Kreistagssitzungssaal (Sitzungssaal geändert!)
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: 11.07.2023
Sitzungsnummer.: VV/8.VI.

TOP	Betreff		
Öffentlicher Teil der Sitzung			
1.	Mitteilungen des Verbandsversammlungsvorsitzenden	1747-2023/DDN	
2.	Anträge und Anfragen (Sachstand)	1748-2023/DDN	
3.	Bericht des Vorstandsvorsitzenden	1749-2023/DDN	
4.	Neues Verkehrskonzept Straßenbahn	1744-2023/DDN	
5.	Gutachten Verkehrsknotenpunkte Innenstadt	1751-2023/DDN	
6.	Antrag der Fraktion Klimaliste WGD zu Taktverdichtungen im ÖPNV (8_VI_26)	1752-2023/DDN	
7.	Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN zu S-Bahn-Ausbau und Verbesserung des SPNV im Dieburger Land (8_VI_27)	1753-2023/DDN	
8.	Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN zu Barrierefreiheit Haltestelle Böllenfalltor (8_VI_28)	1754-2023/DDN	
9.	Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN zu Auskünfte zu verspäteten und ausgefallenen Verbindungen auf der Odenwaldbahn (8_VI_29)	1755-2023/DDN	
10.	Anfrage der Fraktion Klimaliste WGD zu Zugausfällen auf dem Hanauer Ast der Odenwaldbahn (8_VI_30)	1756-2023/DDN	
11.	Anfrage der Fraktion Klimaliste WGD zu Linie 2 (8_VI_31)	1757-2023/DDN	

Vorlage-Nr.: **1748-2023/DDN** vom 26.06.2023

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff:

TOP 2
Anträge und Anfragen (Sachstand)

Der aktuelle Sachstand ist als Anlage beigefügt.

Anlage:

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

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation**Anträge und Anfragen der DADINA-Verbandsversammlung 2021-2026 – Sachstand Juni 2023**

Laufende Nr.	Antrag/Anfrage	Beschluss	Bearbeitungsstatus	
1_VI_1	Anfrage: Software zur Planung von Linienführung und Fahrzeiten		Beantwortung erfolgt in der Niederschrift VV/2./VI.	√
2_VI_2	Anfrage: Haushaltsführung		Beantwortung erfolgt in der Niederschrift VV/2./VI.	√
2_VI_3	Anfrage: Nahverkehrsplan		Beantwortung erfolgt in der Niederschrift VV/2./VI.	√
2_VI_4	Antrag: Odenwaldbahn	<ol style="list-style-type: none">1. 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.2. 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.3. Der DADINA-Vorstand wird beauftragt mit dem RMV und dem Land Hessen zu prüfen, unter welchen Bedingungen eine mindestens zweiteilige Traktion für alle Darmstadt-Ost berührenden Zugfahrten umsetzbar wäre.	<p>Beantwortung erfolgt in der Sitzung VV/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>	√

		<p>4. Die Kosten und Auswirkungen sind der Verbandsversammlung mitzuteilen.</p>	<p>Ost halten, mindestens als Doppeltraktion anzubieten, widersprechen dem Grundsatz das Platzangebot bedarfsgerecht zu bemessen und die uns zur Verfügung stehenden Finanzmittel für die Leistungen mit dem höchsten Fahrgastnutzen einzusetzen.</p>	
3_VI_5	Antrag: Mehr Busse auf den Linien nach Darmstadt	<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 Fahrplanlücke 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>Stellungnahme erfolgt in der Sitzung VV/4./VI:</p> <p>1. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 wird die Straßenbahn nach Alsbach im 10-Minutentakt verkehren. Dieser wird aber nicht tagesdurchgängig gefahren, sondern wird in den Hauptverkehrszeiten zwischen 6 und 9 Uhr sowie zwischen 13 und 19 Uhr angeboten. Aus Sicht der DADINA stellt dieses Angebot bereits eine deutliche Verbesserung dar, eine Ausweitung des 10-Minutentaktes auf den ganzen Tag wird 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.</p> <p>Zu 2., 3. und 6.: Die DADINA überlegt zurzeit, die Buslinien N und NE – auch im Zusammenhang mit der Taktänderung der Straßenbahnlinien am Böllenfalltor – neu zu ordnen. Hierbei werden wir die vorgeschlagenen Mehrbestellungen in die Überlegungen mit einbeziehen. Deshalb ist es zurzeit nicht sinnvoll, Kosten für einzelne Maßnahmen auf diesen Linien zu benennen. Das neue Konzept wird dann auch den Gremien der DADINA vorgelegt werden. Es ist aber zu berücksichtigen, dass auch verkehrlich vielleicht wünschenswerte Mehrbestellungen auf diesen Linien ganz überwiegend vom Landkreis Darmstadt-Dieburg finanziert werden müssen, der sich in einer Phase der Haushaltskonsolidierung befindet.</p> <p>4. Die angesprochenen Mehrbestellungen auf der Linie O würden Mehrkosten von ca. € 70.000 pro Jahr verursachen. Es ist aber zu berücksichtigen, dass auch verkehrlich vielleicht wünschenswerte Mehrbestellungen auf diesen Linien ganz überwiegend vom Landkreis Darmstadt-Dieburg finanziert werden müssen, der sich in einer Phase der Haushaltskonsolidierung befindet.</p> <p>5. Für Samstag ist dies bereits in der Antwort zu Punkt 4. enthalten. Die Fahrplanlücke am Sonntag beruht auf der Fahrplansystematik, da diese für Ausflüge „lastrichtungs-bezogen“ orientiert</p>	√

			ist, d. h. morgens in Richtung Odenwald und nachmittags zurück. Die Kosten dafür wären relativ gering, die DADINA wird die Umsetzung prüfen.	
3_VI_6	Antrag: Geschäftsordnung der DADINA		Abgelehnt in VV/3./VI	√
3_VI_7	Anfrage: Infrastrukturausbau Odenwaldbahn		<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 Personenstegs 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-Haltestellennetz 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 VV/4./VI:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zurzeit befinden sich insgesamt 796 Haltestellen (als Haltestelle ist immer ein Haltestellensteig gemeint) im direkten Zugriff der DADINA, dabei handelt es sich um Bushaltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Für die Bus-Haltestellen in der Stadt Darmstadt ist die Stadt Darmstadt zuständig, für die Straßenbahnhaltestellen ist die HEAG 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 "Böllenfalltor " 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 Softwareausschreibung für öffentliche Verbindungsversuche für die Verbesserung ÖPNV		Abgelehnt in VV/4./VI	√
4_VI_10	Antrag zum Klimaticket für das gesamte DADINA-Gebiet		Abgelehnt in VV/4./VI	√
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./VI. Der RMV nimmt dazu wie folgt Stellung: Für die Elektrifizierung der Pfungstadtbahn würden Fördermittel benötigt. Alleine die Elektrifizierung einer Strecke führt aber zu keinem veränderten bzw. verbesserten Angebot mit mehr Verkehrsnachfrage für den ÖPNV, sodass auch keine Finanzierung bzw. ein Nachweis der Förderfähigkeit hergeleitet werden kann. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Pfungstadtbahn heute als Teil der Odenwaldbahn betrieben wird, wodurch u. a. umsteigefreie Verbindungen von Pfungstadt nach Darmstadt Nord (Fa. Merck), Darmstadt TU-Lichtwiese und in den Odenwald möglich sind. Dann würde eine Elektrifizierung nur Sinn machen, wenn auch die gesamte Odenwaldbahn elektrifiziert wird. Bei der Odenwaldbahn wird zurzeit über zukünftige neue Fahrzeugkonzepte nachgedacht, in diesem Zusammenhang ist dann auch die Pfungstadtbahn zu betrachten. Für eine Verlängerung der S-Bahn vom Darmstädter Hauptbahnhof nach Pfungstadt, für die eine Elektrifizierung Voraussetzung wäre, gibt es zurzeit keine konkreten Planungen. Der Schienenverkehr unterliegt zur Zeit einem Technologiewandel, um mittelfristig den Dieselbetrieb durch lokal emissionsfreie Antriebsarten zu ersetzen. Entsprechend werden die Möglichkeiten und infrastrukturellen Voraussetzungen für den zukünftigen Fahrzeugeinsatz geprüft.</p>	√
4_VI_12	Antrag zur Anhörung zum Schienensystem im Korridor Darmstadt-Groß Zimmern		Abgelehnt in VV/4./VI	√

4_VI_13	Antrag zur Kaufmöglichkeit des Schüler: inntickets für das DADINA-Gebiet	<p>Geändert beschlossen: Der DADINA - Vorstand wird gebeten, sich beim RMV über die Kosten für die Ausweitung des Schüler: inntickets 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 VV/5./VI. hält VVertr. Crößmann 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 Gewalterfahrungen werden hier möglicherweise ohne Not mit ihren Traumata konfrontiert. Für Kinder und Jugendliche wird der Beruf des oder der Soldat*in banalisiert oder gar als Abenteuer dargestellt. Dieses Zur-Schau-Stellen von Militär trägt zur Normalisierung kriegerischer Auseinandersetzungen bei. Motiviert von dieser Kritik an der Präsenz der Bundeswehr im öffentlichen Raum frage ich: 1. Wurden Busse von durch die DaDiNa beauftragten Verkehrsunternehmen mit stilisiertem Tarnfleck beklebt? Wenn ja, wieviel Busse wurden insgesamt derart beklebt? Für</p>	<p>Beantwortung erfolgt in VV/4./VI 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>	√

		<p>welchen Zeitraum ist diese Beklebung gebucht?</p> <p>2. Welche Regelungen bzgl. der Verwendung von Werbung liegen den Vertragswerken der DaDiNa zugrunde?</p> <p>3. Gibt es hier Einschränkungen bzgl. der Wahl von Motiven, insbesondere mit Blick auf Darstellung von Gewalt sowie Sexismus, Rassismus oder anderer Formen der Diskriminierung?</p> <p>4. Von wem werden die Vorgaben bzgl. der Beklebung des Busses zum Zwecke der Werbung erarbeitet und beschlossen?</p> <p>5. Wer entscheidet über die Annahme von Werbung, insbesondere solcher mit potenziell problematischen Botschaften?</p>		
5_VI_15	Anfrage: Erkenntnisse mit dem Neun-Euro-Ticket	<p>Der DADINA-Vorstand wird beauftragt, eine 1. Auswertung des Nutzens des bundesweiten Neun-Euro-Tickets vorzunehmen:</p> <p>1. Welche Züge werden besonders frequentiert, insbesondere ist eine Überlastung dieser Züge zu verzeichnen?</p> <p>2. Welche Mehrkosten für den DADINA Verband sind jetzt schon entstanden?</p> <p>3. Welche Strecken werden zusätzlich und/oder häufiger frequentiert?</p> <p>4. Zu welchen Zeiten (in Tages- und Wochentagezeiten) findet ein signifikanter Fahrgastanstieg statt?</p>	<p>Der Antrag wird als Anfrage behandelt. Dabei wird „1.“ vor dem Wort Auswertung gestrichen.</p> <p>Beantwortung erfolgt in Sitzung VV/6./VI</p> <p>Zu 1., 3. und 4.:</p> <p>Die DADINA wird keine eigenen Auswertungen zum Neun-Euro-Ticket vornehmen. Die Evaluation erfolgt u. a. durch eine bundesweite Marktforschung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der DB AG im Auftrag von Bund und Ländern (siehe Anlage). Hier liegen erste Ergebnisse vor, die bereits veröffentlicht wurden. Die DADINA hat einen Link zur Umfrage der Hochschule Darmstadt zum Neun-Euro-Ticket auf Ihrer Homepage eingerichtet. Insgesamt kann für das Gebiet der DADINA nach den Rückmeldungen der Verkehrsunternehmen festgestellt werden, dass es zwar steigende Fahrgastzahlen gibt, die aber – gerade im Berufsverkehr – auch auf eine andere ÖPNV-Nutzung in Corona-Situation zurückzuführen sein können. Im Freizeitverkehr ist davon auszugehen, dass es zu Steigerungen der ÖPNV-Nutzung durch das Neun-Euro-Ticket gekommen ist. Deshalb hatte die DADINA auch beim RMV angeregt, die Odenwaldbahn am Wochenende mit zusätzlichen</p>	√

			<p>Triebwagen zu behängen. Größere Überlastungen sind der DADINA nicht bekannt.</p> <p>Zu 2.:</p> <p>Es sind bisher keine zusätzlichen Kosten bei der DADINA entstanden. Einnahmenausfälle 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>	
5_VI_16	Antrag: Fahrplanänderungen während Bauzuständen Darmstadt-Mitte	<p>Der DADINA-Vorstand wird beauftragt im Rahmen der Bauzustände in Darmstadt-Mitte - überwiegend Frankfurter Straße im Bereich Herrngarten - folgende Fahrplanänderungen über die HEAG mobilo und Beteiligte zu beantragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Schienenersatz-Buslinie Nordbad im Anschluss an die Straßenbahnfahrten, hier: Halt immer an Heinheimer Straße und Pützerstraße. 2. Verlängerung der Buslinie L von der Heinheimer Straße bis zum Nordbad im normalen Takt der Buslinie L (so wie vor Eröffnung der Straßenbahnlinie nach Kranichstein). 3. Schienenersatz-Buslinie Nordbahnhof - Luisenplatz im Anschluss an die Straßenbahnfahrten, hier: Halt an den Unterwegshaltestellen, soweit möglich) Wenn die Straßenbahn im 15-Min-Takt fährt, dann alle 15 Minuten plus Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit zum 7,5-Min-Takt und b) Wenn die Straßenbahn im 10-Min-Takt fährt, dann fährt die Schienenersatzlinie alle 10 Min. 	<p>Antrag wird als erledigt beschlossen.</p>	√

5_VI_17	Anfrage: Fahrpreisentwicklung	<p>1. Welche Möglichkeiten der Kostenreduktion bzw. -einfrierung wird aktuell in der DADINA diskutiert?</p> <p>2. Wie hoch ist der jeweilige Kostenanteil bei der Fahrgastbeförderung in der DADI-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 VV/6./VI</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 Fahrtausweise 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>	√
5_VI_18	Anfrage: WLAN Vias Rail Züge	<p>1. Wo liegt derzeit ein möglicher Fehler im Internetaufbau in den LINT 54 Zügen?</p>	<p>Beantwortung erfolgt in VV/6./VI</p>	√

		<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 Lint ist WLAN lediglich herstellenseitig technisch vorbereitet. Zur Vermeidung des Eindrucks eines ausgefallenen WLANs bemüht sich VIAS die angesprochene Anzeige abzustellen.</p>	
6_VI_19	Antrag: Nutzen-Kosten-Untersuchung für Straßenbahnen mit neuen Kriterien		Abgelehnt in VV/6./VI	√
6_VI_20	Antrag: Lichtverschmutzung vermeiden	<p>Beschluss:</p> <p>Der DADINA-Vorstand wird gebeten, das Anliegen des Antrages mit einer Empfehlung der Umsetzung an die Kreiskommunen, die Stadt Darmstadt und die HEAG mobilo weiterzugeben: 1. die Beleuchtung an den Haltestellen zu überprüfen und anzupassen. Ziel soll es sein, die Beleuchtungsstärke und -menge, die Lichtfarbe und -lenkung so anzupassen, dass die Beleuchtung ausreichend Sicherheit bietet aber gleichzeitig auf ein Mindestmaß reduziert wird und unnötige Lichtemissionen in den oberen Halbraum oder außerhalb der zu beleuchtenden Flächen vermieden werden. Bei der Wahl der Farbtemperatur und der Beleuchtungsklasse sind Insekten- und Naturschutzbelange zu berücksichtigen, niedrigere (= "wärmere") Farbtemperaturen sind</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 Haltestelle, Fahrgastunterstände und Fahrradabstellanlagen beleuchtet. Für</p>	√

		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.	<p>diese Beleuchtung gibt es Tabellen, aus denen die Leistung der Leuchten hervor geht. Da in den meisten Fällen der gesamte Stromverbrauch der Haltestelle mit Fahrscheinautomaten, DFI etc. gezählt wird, können keine genauen Angaben über den Stromverbrauch der Leuchten gemacht werden.</p> <p>Die DADINA könnte das Anliegen des Antrags mit der Empfehlung der Umsetzung an die Kreiskommunen, die Stadt Darmstadt und die HEAG mobilo weiter geben.</p> <p>In der VV/7./VI-Sitzung nebenstehenden neuen Beschluss gefasst, der umgesetzt wurde.</p>	
6_VI_21	Antrag: Finanzierung für ÖPNV im DADINA - Gebiet		Abgelehnt in VV/6./VI	√
6_VI_22	Antrag: Streckenführung ICE gemäß aktualisiertem Regionalplan		Abgelehnt in VV/6./VI	√
6_VI_23	Anfrage: Kosten Verlängerung L3 / Ludwigshöhe	<p>1. Worin liegt der Kosten-Nutzen Faktor in den verschiedenen Streckenführungen von der Musikakademie zur Heidelberger Landstraße: Ein- oder Zweigleisig neben der Cooperstraße?</p> <p>2. Worin liegt der Kostenvorteil einer zurzeit kursierenden medialen üppi-gen Planung der Kreuzung Cooper-/Heidelberger Landstraße, insbesondere alternativer Streckenführungen auf oder neben der zum Teil verlegten Cooperstraße?</p> <p>3. Wäre eine eingleisige Wendeschleife an der Musikakademie (vorliegend) resp. Ludwigshöhviertel-Verlegung kostenvertretend im Hinblick auf eine geplante Zweigleisige Wendung (Kostengegenüberstellung)?</p> <p>4. Wie wurde die Umweltverträglichkeitsprüfung,</p>	<p>Beantwortung erfolgt in VV/7./VI</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>	√

		5. so wie die Wirtschaftlichkeitsberechnung von 1,07 (angestrebt 1,2) für die Errichtung der Verlängerung der geplanten Fortführung der Linie L3 begründet? 6. Wie werden künftige Kostensteigerungen abgedeckt?		
7_VI_24	Antrag: Evaluation Studie zu Güterverkehr im DADINA-Gebiet (Miltenberg)		Abgelehnt: VV/7.VI	√
7_VI_25	Antrag: Schienenersatzverkehr DadiLiner		Abgelehnt: VV/7.VI	√

Jäger, 22.6.2023

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1749-2023/DDN** vom 26.06.2023

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Verbandsversammlung	Ö	Zur Kenntnisnahme

Betreff: **TOP 3**
Bericht des Vorstandsvorsitzenden

1. Quartalsbericht I/2023

Als Anlage ist der Quartalsbericht I/2023 beigelegt.

2. Vollsperrung Riedbahn 2024

In der zweiten Jahreshälfte 2024 wird die Riedbahn (Frankfurt – Mannheim) für fünf Monate voll gesperrt, um Sanierungsarbeiten durchzuführen. Hierbei sollen – wie bereits von der DB AG und dem Bund angekündigt – erstmals unter Vollsperrung verschiedene Sanierungsmaßnahmen auf einmal durchgeführt werden, um wiederkehrende Teilsperren zu verhindern. Dies wird große Auswirkungen auf die Abwicklung des Fernverkehrs, des Güterverkehrs und des Regionalverkehrs haben. Die Main-Neckar-Bahn wird eine Hauptentlastungsstrecke und damit sehr stark belastet sein.

Es soll weiterhin ein halbstündliches Angebot mit alternierenden Halten und ausgebauten Kapazitäten beim RE nach Heidelberg/Mannheim geben. Da die Regionalzüge beschleunigt werden müssen, um aus Kapazitätsgründen eine Harmonisierung der Geschwindigkeiten mit dem Fernverkehr zu erreichen, kann der Bahnhof Bickenbach nur noch stündlich bedient werden. Die Pfungstadt-Bahn kann voraussichtlich nicht verkehren, oder nur mit einzelnen Fahrten. Die Linie RB 75 kann teilweise nur bis Mainz-Bischofsheim mit Anschluss an die S8 geführt werden.

Es sollen umfangreiche Schienenersatzverkehre mit Bussen aus dem Ried u. a. an den Darmstädter Hauptbahnhof eingerichtet werden.

3. DadiLiner

Die Fahrgast- und Fahrtenzahl haben weiterhin steigende Tendenz. Ende Mai wurde der 10.000ste Fahrgast begrüßt. Die DADINA hat die ausgeliehenen Fahrzeuge an die HEAG mobilo zurückgegeben und fährt seit Mai 2023 mit eigenen Fahrzeugen. Bis der Umbau des eigenen Rollstuhlfahrzeugs abgeschlossen ist, verbleibt das für die Rollstuhlmitnahme umgebaute Fahrzeug bei der DADINA. Auf dem Hessentag in Pfungstadt war der DadiLiner stark nachgefragt.

Der DadiLiner wird nach Abstimmung mit der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo voraussichtlich in der ersten Juliwoche einige zusätzliche Haltestellen in Darmstadt anfahren (Arheilgen Dreieichweg, Arheilgen Bahnhof, Windmühle, Hauptbahnhof-West, Eberstadt Wartehalle).

4. Hessentag

Das ÖPNV-Konzept zum Hessentag hat sehr gut funktioniert. Das Zusammenspiel von Bahn-, Straßenbahn- und Buslinien hat auch zu Zeiten sehr starker Nachfrage die Fahrgastströme bewältigen können. Es gab so gut wie keine Beschwerden.

5. Aufstellung Jahresabschluss 2022

Als Tischvorlage wird der Aufstellungsbeschluss für den Jahresabschluss 2022 vorgelegt, den der Vorstand in seiner Sitzung am 11.7.2023 behandeln wird.

6. Deutschlandticket

Der Verkauf des Deutschlandtickets ist gut angelaufen. Bei der HEAG mobilo wurden schon über 8.000 Tickets verkauft, davon über 7.000 an neue Abo-Kunden. Beim RMV waren es insgesamt schon über 300.000, wovon etwa die Hälfte neue Abo-Kunden sind. Auch in der Mobilitätszentrale ist der Andrang groß. Das Upgrade zum Deutschlandticket für das Semesterticket kann seit dem 1.6.2023 erworben werden. Bei den Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket sollen auch Mehrleistungen und Vertriebskosten berücksichtigt werden. Zum 1.8.2023 soll für Bedürftige der „Hessenpass mobil“ eingeführt werden, der aus einem auf € 31 pro Monat abgesenkten Preis des Deutschlandtickets besteht.

7. DADINA-Geschäftsführung

Die Bestellung von Frau Katja Reißer als Geschäftsführerin der DADINA wurde bis zum 30.6.2024 um ein Jahr verlängert.

8. Software QMS

Der Vorstand hat beschlossen, die Fa. ETC aus Berlin mit der Bereitstellung einer internetbasierten Software für das Qualitätsmanagementsystem der DADINA zu beauftragen. Damit sollen u. a. Pünktlichkeitsdaten der Busverkehre und Fahrgastbefragungen beim Bus- und Straßenbahnverkehr ausgewertet werden. Dies ist ein wichtiger Schritt bei der Digitalisierung der DADINA.

Anlage:

- Quartalsbericht I/2023

Angaben in TEUR Position	1. Quartal 2023				Geschäftsjahr 2023			
	IST	PLAN	Abweichung	IST Vorjahr	HOCH	PLAN	Abweichung	IST Vorjahr
Gesamtleistung	7.613	7.613		9.176		30.453		
Materialaufwand	-7.150	-7.133		-8.954		-28.530		
Personalaufwand	-199	-208		-179		-972		
Abschreibungen	-15	-30		-7		-121		
Sonstige betriebliche Erträge	1	1		1		4		
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-53	-55		-60		-221		
Betriebsergebnis	197	189		-23		614		
Beteiligungsergebnis								
Zinsergebnis	-162	-154		33		-614		
Finanzergebnis	-162	-154		33		-614		
Erg. der gewönl. Geschäftstätigkeit	36	35		10		0		
Steuern								
Jahresergebnis	36	35		10		0		

Spezifische Kennzahlen	Einh.	IST	PLAN	Abweichung	%	IST Vorjahr	HOCH	PLAN	Abweichung	%	IST Vorjahr
Kostendeckungsgrad	%	100,5	100,3	0,20	0,2	100,1		100,0		--	
Entwicklung Fahrgastzahl	%				--					--	
Pünktlichkeit	%	78,9	88,0	-9,13	-10,4	82,1		88,0		--	
Zufriedenheit	Index				--					--	

Abweichungs- und Risikoanalyse:

Die Daten werden ohne das Treuhandgeschäft dargestellt. Die Abrechnung der Verkehrsverträge wird entsprechend der Planung ausgewiesen. Für die übrigen Bereiche werden ggf. Abgrenzungen vorgenommen.

Materialaufwand: Planüberschreitung aufgrund ungeplanter Mietzahlungen für die Fahrzeuge des DadiLiners.

Personalaufwand: Planunterschreitung aufgrund noch nicht erfolgter Tarifierhöhung (Annahme: +2%) und gleichverteilter quartalsweiser Abgrenzung von unterjährigen Entgelt-Hochstufungen.

Abschreibungen: Planunterschreitung durch späteren Kauf der DadiLiner-Fahrzeuge

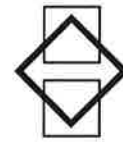
Finanzergebnis: Die Zinsaufwendungen überschreiten den Planwert infolge höherer Sollzinsen als in der Planung unterstellt.

Jahresergebnis: Die DADINA wird zum Jahresende ein ausgeglichenes Ergebnis ausweisen.

Daten zu Fahrgastzahlen und Kundenzufriedenheit liegen coronabedingt aktuell nicht vor.

Die Pünktlichkeit liegt mit 79% infolge von Baustellen und Witterungseinflüssen deutlich unter Planwert (88%).

Es liegen keine bestandsgefährdenden Risiken vor.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1744-2023/DDN** vom 07.06.2023

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff:

**TOP 4
Neues Verkehrskonzept Straßenbahn****Bericht:**

In der Verbandsversammlung am 2.10.2020 wurde das Neue Verkehrskonzept Straßenbahn (NVK) beschlossen, dessen Umsetzung stufenweise erfolgt. Es wurden für den Landkreis Darmstadt-Dieburg entsprechende Kosten für die Jahre 2022 und 2023 bereitgestellt, bevor dann in 2024 der Endzustand erreicht sein sollte. Die Kosten für die Stadt Darmstadt werden direkt von der Stadt Darmstadt getragen.

Seit der Beschlussfassung haben sich Änderungen gegenüber den Planungen ergeben. Diese wurden der Verbandsversammlung in der Sitzung am 21.12.2021 als NVK 2.0 zur Kenntnis gegeben. So wurden einige Elemente des NVK erst zusammen mit dem Start der Lichtwiesenbahn Ende April 2022 umgesetzt. Wegen der Dauer der Baustelle in der Frankfurter Straße wird dieser Fahrplan dann weitgehend unverändert bis zum Ende der Sommerferien am 3.9.2023 gefahren. Der geplante Einsatz der neuen Fahrzeuggeneration ST15 wird sich wegen des aufwendigen Zulassungsverfahrens noch verzögern. U. a. wegen Ersatzteilmangel stehen ab dem 4.9.2023 nicht ausreichend einsatzbereite Straßenbahnfahrzeuge zur Verfügung, um alle geplanten Ausweitungen realisieren zu können. Das NVK wird aber weitgehend umgesetzt.

Deshalb sollen zwischen dem 4.9.2023 und dem 20.10.2023 die Straßenbahnlinien wie folgt verkehren:

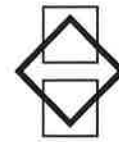
- Die Linien 9 und 10 werden montags bis freitags zwischen Griesheim und Darmstadt Schloß durch Busse ersetzt, die auch den Darmstädter Hauptbahnhof anfahren. In den Randzeiten und am Wochenende verkehren weiterhin Straßenbahnen.
- Die Straßenbahnen nach Kranichstein und Arheilgen können wieder jeweils im 10-Minutentakt verkehren. Die Linie 5 fährt vom Böllenfalltor nach Kranichstein. Die Linie 6 verkehrt im 10/20-Minutentakt an die Bergstraße.

Vom 21. bis 31.10.2023 (Herbstferien) gibt es folgende weitere Änderungen:

- Die Linien 6 und 8 werden wegen Baumaßnahmen im Abschnitt zwischen „Eberstadt Frankenstein“ und „Alsbach Am Hinkelstein“ durch Busse ersetzt, die Linie 1 entfällt.
- Die Linie 4 und 9 bilden einen 10-Minutentakt nach Griesheim, die Linie 10 entfällt.

Vom 30.10. bis zum 9.12.2023 kommen folgende Änderungen hinzu:

- Auf der Linie 3 werden Busse eingesetzt.
- Die Linie 10 von „Griesheim Platz Bar-le-Duc“ bis zum Darmstädter Hauptbahnhof wird wieder eingesetzt



Vorlage-Nr.: **1751-2023/DDN** vom 26.06.2023

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff:

TOP 5
Gutachten Verkehrsknotenpunkte Innenstadt

Beschlussvorschlag:

Die beigefügte Zusammenfassung des Gutachtens zur Optimierung Verkehrsknotenpunkte in der Darmstädter Innenstadt wird zur Kenntnis genommen. Der Vorstand wird beauftragt, zusammen mit der Stadt Darmstadt und den Verkehrsunternehmen die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu prüfen.

Begründung:

Die Fa. PB Consult GmbH aus Nürnberg wurde von der DADINA mit einem Gutachten zur Optimierung der Verkehrsknotenpunkte in der Darmstädter Innenstadt beauftragt. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse ist beigefügt.

Insbesondere die Funktion des Mathildenplatzes als wichtiger Haltepunkt in der Innenstadt sollte gestärkt werden. Hierbei geht es sowohl um die Nutzung der am Cityring gelegenen Bushaltestelle gegenüber des RP (Platz 17) als auch die Platzierung der Weiterstädter Linien WE1 und WE2 vor dem Justizgebäude (Plätze 13 – 16).

Der Vorstand wird sich mit der Stadt Darmstadt und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen um die weitere Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen kümmern und hierzu der Verbandsversammlung berichten.

Anlage:

- Zusammenfassung Gutachten



Optimierung Verkehrsknotenpunkte in der Darmstädter Innenstadt

Zusammenfassung

April 2023

Gutachten erstellt von

PB Consult GmbH

Nürnberg



- 1 Hintergrund und Aufgabenstellung
- 2 Bestandsaufnahme
- 3 Maßnahmen und Empfehlungen
- 4 Weitere Szenarien
- 5 Fazit



Grafiken und Abbildungen:
© pb Consult / DADINA 2023



1 Hintergrund und Aufgabenstellung

Luisenplatz als zentraler Nahverkehrsknoten für die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg sehr stark frequentiert.

Prüfauftrag im derzeit gültigen Gemeinsamen Nahverkehrsplan enthalten.

Durch das neue Nahverkehrskonzept NVK 2.0 noch stärkere Frequentierung zu erwarten.

Gesamtheitliche Betrachtung der Innenstadthaltestellen einschließlich Mathildenplatz und Willy-Brandt-Platz.



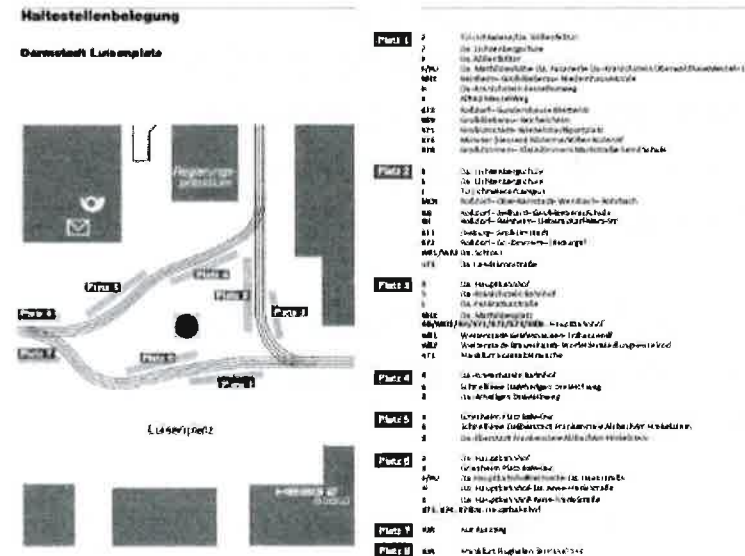
Grafiken und Abbildungen:
© pb Consult / DADINA 2023



2 Bestandsaufnahme

Luisenplatz ist zentrale Haltestelle für:

- Alle **Straßenbahnlinien** (außer Linie 1 und Linie 10)
- Alle Darmstädter **Stadtbus-**Hauptlinien
- **AIR-Liner**
- Buslinien des **Umlandverkehrs**
- **Regionalbuslinien** (auch X-Linien)



Grafiken und Abbildungen:
© pb Consult / DADINA 2023

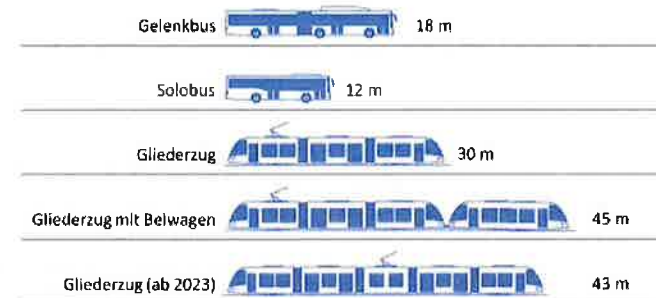
Besonders stark sind die **Halteplätze 2 und 3** vor dem Merck-Haus beansprucht. Luisenplatz kann als „gelebter **Shared Space**“ betrachtet werden es kommt kaum zu Unfallsituationen.



3 Maßnahmen und Empfehlungen

Lösungsansätze bilden zum einen die Optimierung der Betriebsabläufe auf dem Luisenplatz, zum anderen die Einbeziehung der benachbarten Haltestellen zur Entlastung des Luisenplatzes.

Geprüft wurde zudem, ob einzelne Linien auf andere Haltestellen zu verlagern sind.



Grafiken und Abbildungen:
© **pb Consult** / DADINA 2023

- Schnellerer Ablauf und kürzere Haltezeiten auf dem Luisenplatz
- Gleichmäßigere Nutzung aller Halteplätze (Entlastung Platz 2 und 3)
- Weniger Fahrten insgesamt auf den Luisenplatz



3 Maßnahmen und Empfehlungen

→ **Schnellerer Ablauf und kürzere Haltezeiten auf dem Luisenplatz**

- Kein **Personalwechsel** am Luisenplatz
- Kein **Fahrkartenverkauf** beim Fahrpersonal
- Nutzung der Halteplätze als „**Doppelhaltestellen**“, d.h. Fahrzeuge halten nur einmal und rücken nicht mehr vor mit einem zweiten Haltevorgang



3 Maßnahmen und Empfehlungen

→ Gleichmäßigere Nutzung aller Halteplätze

- Entlastung der Plätze 2 und 3 zur Vermeidung von Rückstaus der Linienfahrzeuge und von Pulkbildungen aus Straßenbahnen und Bussen
- Bessere Ausnutzung der Plätze 1 und 6 (vor dem Luisencenter): Dies wird bereits von einigen Linien wie der Regionalbuslinie 673 und den X-Linien praktiziert.



3 Maßnahmen und Empfehlungen

→ Weniger Fahrten auf den Luisenplatz

- Linien mit ähnlichen Zielen bedienen künftig nur den **Mathildenplatz**: zurzeit sind dies bereits die Linien X14 und X15. Sinnvoll hinzuzunehmen sind die Linien WE1 und WE2, weil alle diese Linien ins nordwestliche Umland fahren – Merkbarkeit für die Fahrgäste: Weiterstädter Linien alle vom Mathildenplatz – dafür deutliche höhere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit → gemeinsames „Innenstadtdrehkreuz“ Mathildenplatz und Luisenplatz
- Umfahrung des Luisenplatzes über den **nördlichen City-Ring**: zurzeit dienen bereits die Linien NHX und X69 von Ostbahnhof kommend nur die Haltestelle „**Mathildenplatz**“ als Ankunftshaltestelle an. Der Halteplatz befindet sich direkt am Gebäude des Regierungspräsidiums, somit fußläufig zum Luisenplatz.
- Nutzung der Überliegerplätze in der **Grafenstraße** als vollwertige weitere Haltestelle vor dem neuen Haupteingang des Klinikums einher gehend mit neuer Führung der Stadtbuslinie L: „**Klinikum Haupteingang**“



4 Weitere Szenarien

Es wurden auch weiter gehende Möglichkeiten betrachtet, um eine umfängliche Gesamtschau zu erreichen. Diese Szenarien haben jedoch deutliche Nachteile, werden nicht auf Akzeptanz bei den Fahrgästen stoßen und sollen somit **nicht weiter verfolgt** werden.

→ Nutzung des gesamten City-Rings zur Umfahrung des Luisenplatzes?
Verkehrlich nicht umsetzbar, und der Bereich Hügelstraße ist sehr ungünstig zu erreichen.

→ Herausnahme weiterer Linien vom Luisenplatz?
Keine Akzeptanz seitens der Fahrgäste zu erwarten.

→ Direktverbindung vom Schloss über den Friedensplatz zum Mathildenplatz?
Verkehrlich schwierige Linksabbiegersituation, kein Zeitgewinn, Verlagerung von Stausituationen.

→ Führung von Buslinien zwischen Ostbahnhof und Hauptbahnhof über den Spessart- und Rhönring unter Auslassung der Innenstadt?

Erfordert Umsteigen kurz vor der Innenstadt, die Straßen sind sehr staubelastet, daher keine Verbesserung



5 Fazit

Als Sofortmaßnahmen ist die **Beschleunigung der Abläufe** am Luisenplatz zu empfehlen mit dem Ziel kürzerer Haltezeiten:

- Kein Personalwechsel
- Kein Fahrkartenverkauf beim Fahrpersonal
- Nur einmaliges Halten der Verkehrsmittel – „Doppelhaltestellen“

Mittelfristig sollen die Halteplätze 1 und 6 mehr genutzt, dafür die **Halteplätze 2 und 3 entlastet** werden. Dies reduziert Rückstaus und Pulkbildungen v.a. in der östlichen Rheinstraße.

Mittelfristig soll der Mathildenplatz als gleichwertige Innenstadthaltestelle wahrgenommen werden, insbesondere mit den Linien WE1 und WE2 zusätzlich zu den Linien X14 und X15.

Haltestellen am Mathildenplatz sind – im Gegensatz zum Luisenplatz - auch barrierefrei gestaltet.

*Luisenplatz, Mathildenplatz und Grafenstraße sollen zusammen als **zentrale Innenstadthaltestellen** wahr genommen werden.*

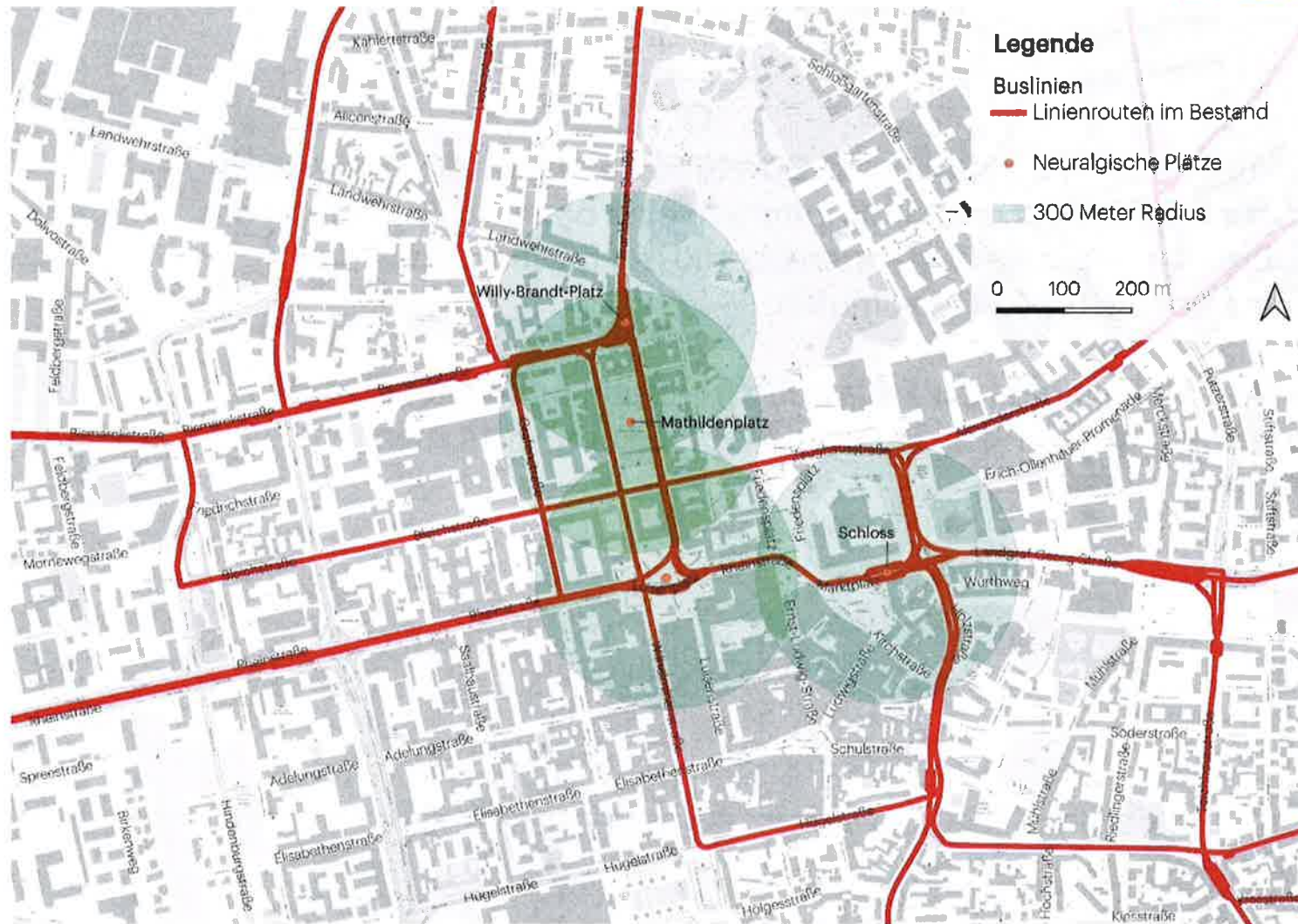


5 Fazit

Längerfristig soll eine neue **Straßenbahn-Durchmesser-Linie** von Weiterstadt über Darmstadt nach Roßdorf und Groß-Zimmern eine deutliche Entlastung des Luisenplatzes bringen und viele Busfahrten überflüssig machen, ohne den Fahrgästen einen Komfortverlust zuzumuten.

Jedoch muss über Maßnahmen zur Entlastung frühzeitig und kontinuierlich nachgedacht werden, da der Platz deutliche Mehrverkehre nicht mehr aufnehmen kann.





**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1752-2023/DDN** vom 26.06.2023

Verfasser:

Az./Antrag: **8_VI_26**

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.	Städte- und Gemeindebeirat	N	Zur Kenntnisnahme
4.	Verbandsversammlung	Ö	Zur abschließenden Beschlussfassung

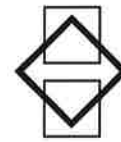
TOP 6Betreff: **Antrag der Fraktion Klimaliste WGD zu Taktverdichtungen im ÖPNV
(8_VI_26)****Beschlussvorschlag:**

1. Der Takt auf der Pfungstadtbahn wird auf 30 min. Takt täglich verdichtet.
2. Der Takt des Regionalexpress nach Wiebelsbach wird auf einen 60 min. Takt täglich erhöht, damit sich mit der Regionalbahn zwei Fahrten pro Stunde ergeben.
3. Der Takt nach Aschaffenburg wird auf 30 min. Takt täglich verdichtet.

Begründung:

Die Kosten für die Kofinanzierung werden in den Haushaltsplan eingestellt, ab dem dieser vom RMV angefordert wird.

Gleichzeitig fordert die DADINA das Land Hessen auf, einen Großteil an der kommunalen Kofinanzierung zu übernehmen.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1753-2023/DDN** vom 26.06.2023

Verfasser:

Az./Antrag: **8_VI_27**

Beschlusslauf:

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

TOP 7

Betreff:

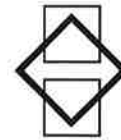
Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN zu S-Bahn-Ausbau und Verbesserung des SPNV im Dieburger Land (8_VI_27)**Anfrage:**

In der Machbarkeitsstudie zur Verlängerung einer S-Bahn nach Dieburg wurde die Variante der Verlängerung der S 2 mit einem Neubauabschnitt von 3,1 km zwischen Dietzenbach und Urberach als die Variante mit den größten Vorteilen eingeschätzt. Einer Verlängerung der S-Bahn von Dieburg nach Darmstadt werden zudem gute Fahrgastzahlen prognostiziert. In der sog. Dietzenbach-Dieburger Erklärung vom 15.12.2020 wurde sich zwischen Land dem Hessen, dem RMV, den Landkreisen Darmstadt-Dieburg und Offenbach sowie der Stadt Darmstadt darauf verständigt, dass eine Planungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn geschlossen wird, die zunächst eine Vorplanung und mit anschließender Nutzen-Kosten-Untersuchung zum Inhalt hat. Außerdem sollen zur Verbesserung des Verkehrsangebotes auf der Dreieichbahn die Elektrifizierung der vorhandenen Strecke Urberach - Dieburg und Anpassungen bzw. ein Ausbau an den Bahnhöfen Dieburg sowie Eppertshausen erfolgen.

Fragen:

1. Wann wurde die Planungsvereinbarung geschlossen und welche Planungsschritte sind für die Vorplanung erforderlich?
2. Wird alternativ auch die Verlängerung der S 1 untersucht?
3. Welche Planungsschritte sind bereits umgesetzt?
4. Wann wird die Nutzen-Kosten-Untersuchung erfolgen?
5. Welche bautechnischen und ökologischen Probleme sind auf der in Rede stehenden Neubaustrecke zwischen Dietzenbach und Urberach zu bewältigen?
6. Mit welchem Zeithorizont bis zum Baubeginn und bis zur Inbetriebnahme ist für die Neubaustrecke zu rechnen?
7. Welche Planungsschritte und Untersuchungen sind zum Ausbau des Haltepunktes Eppertshausen als Kreuzungsbahnhof bisher erfolgt? Wann kann mit der Umsetzung gerechnet werden?

8. Welche Planungsschritte und Untersuchungen sind zur Elektrifizierung der Dreieichbahn bisher erfolgt? Wann kann mit der Umsetzung gerechnet werden?
9. Die Dreieichbahn verkehrt laut aktuellem Fahrplan nur in den Hauptverkehrszeiten halbstündlich von und nach Dieburg. Gibt es weitere Überlegungen/ Untersuchungen zur Verdichtung des Fahrtenangebotes außerhalb der werktäglichen HVZ?
10. Könnte eine Verlängerung der S-Bahn von Dieburg nach Darmstadt auf der vorhandenen Strecke, wo die RB 75 verkehrt, erfolgen oder wäre eine neue Trasse erforderlich?

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1754-2023/DDN** vom 26.06.2023

Verfasser:

Az./Antrag: **8_VI_28**

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 Kenntnisnahme

TOP 8Betreff: **Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN zu Barrierefreiheit
Haltestelle Böllenfalltor (8_VI_28)****Anfrage:**

Die Haltestelle Böllenfalltor ist ein wichtiger Umsteigepunkt von der Straßenbahn im Stadtgebiet Darmstadt auf Buslinien in den Landkreis und umgekehrt. Immer wieder gibt es berechtigte Beschwerden von Fahrgästen, weil dieser Umstiegspunkt nicht barrierefrei ist und keine nutzbare Toilettenanlage zur Verfügung steht.

In der Verbandsversammlung am 05.04.2022 wurde auf eine Anfrage geantwortet:

Wie weit ist die Planung und / oder Umsetzung des barrierefreien Zustiegs an der Haltestelle Böllenfalltor (sowohl Tram als auch Bus)?**Antwort Stadt Darmstadt:**

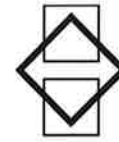
Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten ist ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle "Böllenfalltor " kurzfristig nicht realisierbar. Langfristig soll die Haltestelle im Zuge einer möglichen Verlagerung des HEAG-Depots barrierefrei ausgebaut und als wichtiger Umsteigepunkt qualitativ erweitert werden. 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.

Da bei einer Verlagerung des HEAG-Depots von einem langen Zeitraum bis zur Umsetzung auszugehen ist, sind temporäre Lösungen nötig, um die Situation für die Fahrgäste zu verbessern.

Fragen:

1. Welche temporären Maßnahmen werden geplant, um die Situation für die Fahrgäste im Hinblick auf
 - 1.1. Beleuchtung, Wetterschutz und Unterstände
 - 1.2. die Nutzbarkeit der Toilettenanlagen
 - 1.3. Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen beim Hören und Sehen
 - 1.4. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu verbessern?

2. Wann sollen die Maßnahmen jeweils umgesetzt werden?

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1755-2023/DDN** vom 26.06.2023

Verfasser:

Az./Antrag: **8_VI_29**

Beschlusslauf:

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

TOP 9

Betreff:

Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN zu Auskünften zu verspäteten und ausgefallenen Verbindungen auf der Odenwaldbahn (8_VI_29)**Anfrage:**

Es wurden Beschwerden über wiederholte Zugausfälle oder Verspätungen auf der Odenwald-Bahn in den letzten Monaten an uns herangetragen. Um diesbezüglich objektive Daten zu erhalten, bitten wir um Auskunft zu verspäteten und ausgefallenen Verbindungen in den Monaten April und Mai 2022 und 2023 sowie zum Gesamtjahr 2022:

1) Anzahl der fahrplanmäßigen Verbindungen auf der RB 81/82 zwischen Wiebelsbach-Heubach und DA Nord:

- an Werktagen Mo-Fr in den Monaten April und Mai 2022 und April und Mai 2023
- an Sa/So in den Monaten April und Mai 2022 und April und Mai 2023
- Wie viele sind davon ausgefallen (Zug hat DA Nord nicht erreicht)?
- Wie viele sind davon in DA Nord mit Verspätung zwischen 5 und 10min; 10:01 und 30min; mehr als 30min angekommen und was war der Grund dafür (Probleme am Fahrzeug; fehlendes Personal, Sonstiges)?

2) Anzahl der fahrplanmäßigen Verbindungen auf der RB 81/82 zwischen DA Nord und Wiebelsbach-Heubach:

- an Werktagen Mo-Fr in den Monaten April und Mai 2022 und April und Mai 2023
- an Sa/So in den Monaten April und Mai 2022 und April und Mai 2023
- davon ausgefallen (Zug hat Wiebelsbach-Heubach nicht erreicht)
- davon in Wiebelsbach-Heubach mit Verspätung zwischen 5 und 10min; 10:01 und 30min; mehr als 30min mit Grund (Probleme am Fahrzeug, fehlendes Personal, Sonstiges)

3) Wir bitten um die gleichen Angaben für die RB 85/86 zwischen Babenhausen und Wiebelsbach-Heubach

4) Und für die RB 85/86 zwischen Wiebelsbach-Heubach und Babenhausen

5) Wie hoch lag die Pünktlichkeitsquote für das Gesamtjahr 2022 und liegt sie momentan für 2023 auf der RB 81/82?

6) Wie hoch lag die Pünktlichkeitsquote für das Gesamtjahr 2022 und liegt sie momentan für 2023 auf der RB 85/86?



Vorlage-Nr.: **1756-2023/DDN** vom 26.06.2023

Verfasser:

Az./Antrag: **8_VI_30**

Beschlusslauf:

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

TOP 10

Betreff: **Anfrage der Fraktion Klimaliste WGD zu Zugausfällen auf dem Hanauer Ast der Odenwaldbahn (8_VI_30)**

Anfrage:

Vorbemerkung:

Mindestens seit Jahresbeginn 2023 fallen auf dem Hanauer Ast der Odenwaldbahn regelmäßig und kurzfristig Zugfahrten aus, v.a. der überall haltenden Regionalbahnlinie 86. Der mit "kurzfristiger Erkrankung / Ausfall von Personal" in den RMV/DB-Apps begründete Ausfall wird meist am Vorabend oder kurz vor Betriebsbeginn bekanntgegeben. Die Ersatzbusse können weder alle Bahnstationen anfahren, die gleiche Beförderungskapazität für Kinderwagen und Fahrräder bieten noch die Zuganschlüsse zum Vollknoten Babenhausen erreichen. Von der durch die Unzuverlässigkeit augenscheinlich deutlich reduzierten Nachfrage ist nicht nur der Zugverkehr betroffen, sondern geschädigt werden auch die anschließenden Dadina-Buslinien ab Babenhausen, denen ebenfalls Fahrgäste fehlen dürften.

Fragen:

1. Sind dem Dadina-Vorstand die geschilderten kurzfristigen Zugausfälle bekannt?
2. Wann wurde der Dadina-Vorstand aus Richtung der Kundenverbände hierüber informiert?
3. Welche Beschwerden von Fahrgästen sind dem Dadina-Vorstand bekannt? Bitte Anzahl und Datum aufführen.
4. Seit 01.01.23, wieviel Züge pro Woche sind auf dem Abschnitt Hanau - Wiebelsbach ausgefallen? Auch Teilausfälle als vollständigen Ausfall werten und pro Kalenderwoche zusammenstellen.

5. Wird die Dadina ihre Zahlungen an den RMV aus der Partnerschaftsfinanzierung kürzen wegen der Zugausfälle? Bitte die Höhe der Kürzung benennen.
6. Hält der Dadina-Vorstand einen reduzierten Fahrplan, der die Priorität auf die stündliche RB 86 (hält überall und bedient den Vollknoten Babenhausen) legt und weniger Zugfahrten für RE 85 vorsieht, als gutes Mittel an, um bei offensichtlicher Personalknappheit zumindest einen reduzierten, zuverlässigen Fahrplan zu fahren?
7. Welche Maßnahmen hält der Dadina-Vorstand für geeignet, um einen zuverlässigen Betrieb auf dem Hanauer Ast der Odenwaldbahn kurzfristig wieder herzustellen?
8. Für die Taunusbahn hat der RMV zwei Monate Gratisfahrt wegen des "Wasserstoffzug-Desasters" (DE 02.06.23) angekündigt. Befürwortet die Dadina eine vergleichbare oder ähnliche Aktion für die Strecke Hanau - Wiebelsbach?

Vorlage-Nr.: **1757-2023/DDN** vom 26.06.2023

Verfasser:

Az./Antrag: **8_VI_31**

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 11**
Anfrage der Fraktion Klimaliste WGD zu Linie 2 (8_VI_31)

Anfrage:

Vorbemerkung:

Im Rahmen der neuen NKU Studie zur Lichtwiesenbahn sind nachfolgende Fahrgastzahlen zu erfahren.

Fragen:

1. Gibt es eine Fahrgastzählung durch den RMV der Linie 2 (Lichtwiesenbahn)?
2. Wann wurde eine solche Zählung durchgeführt oder wann wird eine solche in absehbarer Nähe durchgeführt werden?
3. Wie hoch sind die Fahrgastzahlen von der Lichtwiese (TU Darmstadt) zur Jahnstraße während eines gewöhnlichen (Schul) Tages (keine [Semester] Ferien)?