



DADINA

Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Darmstadt Dieburger Nahverkehrsorganisation Europaplatz 1 64293 Darmstadt

Europaplatz 1
64293 Darmstadt

An die
**Vertreter/-innen und Stellvertreter/-innen des
DADINA-Fahrgastbeirates
Mitglieder des Vorstandes**
an den
**Vorsitzenden der Verbandsversammlung
Vorsitzenden des Städte- und Gemeindebeirates**
an die
**Fraktionsgeschäftsstellen
Verkehrsunternehmen im DADINA-Gebiet
Vertreter der Presse
ÖPNV-Koordination Stadt Darmstadt
ÖPNV-Koordination Landkreis Darmstadt-Dieburg**

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

Geschäftsstelle
29.02.2024
al/kh

Einladung zur Sitzung des Fahrgastbeirates

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie zur FBR/8./I. Sitzung des Fahrgastbeirates für

**Mittwoch, den 13.03.2023, um 17.00 Uhr,
im Sitzungszimmer Kasino Da 2010c,
Kreishaus Darmstadt, 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

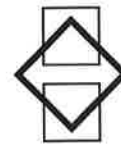
-gez.-

Uwe Schuchmann
Vorsitzender

Anlagen

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

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



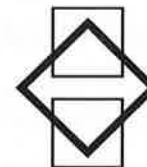
Tagesordnung

Gremium: Fahrgastbeirat

Sitzungstag: 13.03.2024

Sitzungsnummer.: FBR/8./I.

TOP	Betreff		
Öffentlicher Teil der Sitzung			
1.	Begrüßung	1845-2024/DDN	
2.	Regularien	1846-2024/DDN	
2.1.	Kenntnisnahme der Niederschrift FBR/7./I. vom 11.10.2023	1847-2024/DDN	
3.	Sachstand Anträge und Anfragen	1848-2024/DDN	
4.	Berichte	1849-2024/DDN	
5.	Anträge	1850-2024/DDN	
5.1.	Antrag Direktlinien zum Hbf. für nördliche Stadtteile (Arheilgen, Kranichstein) (31_I)	1851-2024/DDN	
5.2.	Antrag Haltestelle Darmstadt Jugendstilbad (32_I)	1852-2024/DDN	
5.3.	Antrag Linienverkehr von Messel nach Dieburg (33_I)	1853-2024/DDN	
5.4.	Antrag Buslinie FU/FM – Rückkehr zur alten Linienführung im Stadtgebiet Darmstadt (34_I)	1854-2024/DDN	
6.	Anfragen	1855-2024/DDN	
6.1.	Anfrage Abgedecktes LED-Anzeigefeld an den TINA-Straßenbahnen(1_2024)	1856-2024/DDN	
7.	Schwerpunktthema: Info-Flyer für den FBR	1857-2024/DDN	
8.	Verschiedenes	1858-2024/DDN	



DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Februar 2024

Überblick: Anträge Fahrgastbeirat der Arbeitsperiode I

Antrag	Inhalt des Antrages	Stellungnahme des Vorstandes	Sachstand	
33.G	Haltestellen Grafenstraße Die DADINA und die Stadt Darmstadt werden aufgefordert zu prüfen, in der Grafenstraße auf Höhe der Zugänge für Fußgänger zum Gelände der Städtischen Kliniken (Klinikum) möglichst bis zum Fahrplanwechsel Dezember 2013 in beide Richtungen eine Bushaltestelle ein zu richten und in möglichst kurzen Zeitabständen von Linienbussen anfahren zu lassen.	Die DADINA wird dies mit der Stadt Darmstadt erörtern. Aus Sicht der DADINA ist die Anlage einer Haltestelle an dieser Stelle schwierig. Außerdem hätte ein Bedienen dieser Haltestelle zur Folge, dass der Willy-Brandt-Platz nicht angefahren werden könnte, und die Busse würden dann ggf. an anderen Positionen auf dem Luisenplatz halten. Außerdem ist das Städtische Klinikum durch die bestehende Haltestelle „Klinikum“ in der Bismarckstraße gut erschlossen.	Die Stadt Darmstadt möchte aus den genannten Gründen von der Einrichtung einer Haltestelle an diesem Platz absehen. Aus Sicht des FBR soll die Angelegenheit trotzdem weiterverfolgt werden. Als Schwerpunktthema für eine Sitzung des Fahrgastbeirates in 2018 vorgesehen. Sitzung FBR/8.H: es wird mitgeteilt, dass die Verlegung der Buslinie L in die Grafenstraße mit einer Haltestelle vor dem Klinikum im Bauausschuss diskutiert wurde.	
50.G	Anbindung Staatstheater Darmstadt		Die DADINA wird diesbezüglich mit der Stadt Darmstadt sprechen.	(v)

	DADINA und Stadt Darmstadt werden aufgefordert, eine direkte Anbindung des Staatstheaters Darmstadt an den ÖPNV zu prüfen und nach Möglichkeit zeitnah einzurichten.		Das Anliegen ist im stetigen Arbeitsgang der DADINA.	
2.H	<p>Haltestelle Böllenfalltor - barrierefreier Ausbau</p> <p>Es wird beauftragt zu prüfen, inwieweit ein vollständiger barrierefreier Ausbau aller Haltestellenpunkte der Haltestelle Böllenfalltor möglich ist.</p> <p>Grundlage für diese Prüfung soll als eine Variante der beigefügten Ideenplan sein. Auch andere Lösungsvorschläge können in einer Machbarkeitsstudie untersucht werden.</p>	Hierzu wird ein gesonderter Termin mit dem Hauptausschuss des Fahrgastbeirates, der Stadt Darmstadt und evtl. der HEAG mobilo stattfinden.	<p>Der Termin hat Anfang März stattgefunden. Ein Bericht erfolgt dazu in der Sitzung am 19.4.2017.</p> <p>Aus Sicht der HEAG mobilo ist kein barrierefreier Ausbau der Haltestelle Böllenfalltor möglich. Siehe auch Niederschrift zur FBR/4.H-Sitzung.</p>	(√)
21.H	<p>Prüfung und Einführung eines 365-EUR-Jahrestickets für das gesamte RMV-Tarifgebiet 4000</p> <p>Der DADINA-Vorstand wird gebeten, die Einführung eines 365-EUR-Jahrestickets für Erwachsene für das heutige RMV-Tarifgebiet 4000 (Kommunen Erzhausen, Messel, Roßdorf, Ober-Ramstadt, Mühlthal, Pfungstadt, Griesheim, Weiterstadt und gesamte Stadt Darmstadt) zu prüfen und mit Wirkung von evtl. Diesel-Fahrverboten einzuführen.</p>	Wenn man ein 365-Euro-Ticket einführen wollte, würde es wenig Sinn machen, dies nur auf einen Teilbereich des Landkreises Darmstadt-Dieburg bzw. des DADINA-Gebietes zu beschränken. Ein solches Ticket hätte voraussichtlich hohe Einnahmehausfälle zur Folge. Wie das Beispiel in Wien zeigt, konnten dort auch kaum zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden, während es zu einer sprunghaften Erhöhung des ÖPNV-Defizits führte. Der Vorstand wird beraten, inwieweit es Möglichkeiten für tarifliche Verbesserungen z. B. bezüglich eines Kurzstreckentickets in der Stadt Darmstadt gibt.		(√)
22.H	<p>Gruppentageskarte</p> <p>Der DADINA-Vorstand wird aufgefordert auf alle Verkehrsunternehmen und den RMV einzuwirken, das Gruppentagesticket wieder auf seinen vorherigen Status eines normalen, nicht personengebundenen Gruppentickets zurückzusetzen.</p>	Die Geschäftsstelle wird dies beim RMV ansprechen.	<p>Hierzu nimmt der RMV wie folgt Stellung:</p> <p>Auch mangels inhaltlicher Argumentation des „Antrags“ des DADINA-Fahrgastbeirates sehen wir keinen Anlass, die aufgrund von Missbrauch eingeführte Personalisierung von RMV-Gruppentageskarten aufzugeben. Die Maßnahme dient der Siche-</p>	(√)

			<p> rung der Einnahmen und der Fairness der Fahrgäste untereinander. Entsprechend gehen wir davon aus, dass die Maßnahme im Interesse der DADINA und des DADINA-Fahrgastbeirats ist. In den vergangenen Wochen und Monaten haben uns hierzu auch keine Rückmeldungen erreicht, welche Anlass geben, daran zu zweifeln, dass die Umstellung organisatorisch und kommunikativ erfolgreich stattgefunden hat.</p>	
29.H	<p>Barrierefreier Ausbau Haltestelle Böllenfalltor Der DADINA-Vorstand wird aufgefordert, auf die Stadt Darmstadt, die HEAG, den RMV etc. einzuwirken, den dringend erforderlichen barrierefreien Ausbau der Haltestelle Böllenfalltor voranzutreiben.</p>	<p>Die DADINA wird dies nochmal bei der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo ansprechen.</p>	<p>Nach erneuter Rücksprache mit der Stadt Darmstadt und HEAG mobilo teilen diese mit, dass die Haltestelle Böllenfalltor aus technischen Gründen nicht barrierefrei ausgebaut werden kann.</p>	(√)
1_I	<p>HEAG-Depot Der DADINA Vorstand wird gebeten alle bisher vorliegenden Untersuchungen zur Verlagerung der HEAG mobilo Betriebsstätte am Böllenfalltor von der Wissenschaftsstadt Darmstadt und/oder der HEAG anzufordern und den Gremien der DADINA zugänglich zu machen.</p>	<p>Die Geschäftsstelle wird hierzu in Abstimmung mit der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo eine Stellungnahme erarbeiten.</p>	<p>Vorsitzender Kolmer möchte den Antrag 1_I im Vorstand der HEAG mobilo erörtern. Es handelt sich um Betriebsinterna, die nicht öffentlich zur Verfügung gestellt werden.</p>	
2_I	<p>Zweite Sitzung Für 2022 sollten in der Jahresplanung wieder 4 Sitzungen vorgesehen werden, davon ggf. eine externe Besichtigung oder Exkursion.</p>	<p>Dies kann aus Sicht der Geschäftsstelle so gehandhabt werden. Die erste Sitzung in 2022 sollte relativ früh im Jahr terminiert werden, da an Ostern größere Fahrplanänderungen anstehen.</p>		√

<p>3_1</p>	<p>Fahrplan Weiterstadt</p> <p>Der DADINA-Vorstand wird gebeten, die folgenden Fahrplanlücken bei den Buslinien mindestens zwischen Darmstadt und Weiterstadt Hallenbad, besser bis Worfelden, zum Dezember 2021 zu schließen. Die Begründung ist dem Vorstand mitzugeben.</p> <p>WE2 Mo-Fr</p> <ul style="list-style-type: none"> •Darmstadt Schloss 06:33, 07:33, 08:33, 09:33, 10.33, 11:33 •Weiterstadt Hallenbad 09:32, 10:32, 11:32, 13:32 	<p>Aus Sicht der Geschäftsstelle wäre es wünschenswert, die Fahrplanlücken zu schließen. Aufgrund der finanziellen Situation insbesondere beim Landkreis ist eine Umsetzung bei Kosten von ca. € 200.000 pro Jahr zurzeit nicht möglich.</p>		√
<p>4_1</p>	<p>Ersatzangebot bei Baustellen</p> <p>Der DADINA-Vorstand und HEAG mobilo werden aufgefordert, im Sinne von § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die nachfolgende Regelung einzuführen:</p> <p>Sollten durch Schienenersatzverkehr oder Umleitungen die „Ersatz“Busse die regulären ÖPNV-Haltestellen nicht anfahren können, dürfen Menschen mit Behinderung den Heinerliner oder den DADI-Liner unentgeltlich benutzen, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> -ihnen im Schwerbehindertenausweis das Merkzeichen „G“, „AG“, „H“, „Bl“ oder „TBl“ zuerkannt wurde und -sie im Besitzeiner Wertmarke sind, wonach sie den ÖPNV unentgeltlich nutzen können und -Start und Ziel der Fahrt im Einzugsbereich der entsprechenden ÖPNV-Linie liegt. <p>Dies gilt auch für notwendiges Begleitpersonal, falls dies bisher nicht vorgesehen ist.</p>	<p>Die Geschäftsstelle wird hierzu in Abstimmung mit der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo eine Stellungnahme zur Nutzung des HeinerLiners erarbeiten. Bezüglich des Dadi-Liners ist das generelle Vorgehen abzuwarten.</p>	<p>Die HEAG mobilo ist bereits mit Vertreter*innen des Landkreises Darmstadt-Dieburg und des CBF Darmstadt in intensivem Austausch u.a. zur Barrierefreiheit der HeinerLiner-App für blinde Menschen und des derzeitigen barrierefreien Umbaus der eVitos. Derzeit prüfen wir das Anliegen des Fahrgastbeirats unter juristischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Das Anliegen ist mit Hinblick auf die Besonderheit des On-Demand-Verkehrs aufwändig in der Prüfung, dazu müssen viele Stakeholder und technisch Beteiligte gehört und konsultiert werden. Bitte haben Sie Verständnis, dass diese Prüfung einige Zeit in Anspruch nehmen wird.</p>	√

<p>5_I</p>	<p>DadiLiner</p> <p>Der Landkreis Darmstadt-Dieburg und die DADINA wird aufgefordert, bei der Umsetzung des geplanten DadiLiners in einzelnen Städten und Gemeinden des Landkreises Darmstadt-Dieburg ab 2022 im Sinne von § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die nachfolgende Regelung einzuführen:</p> <p>Bei Einführung des DadiLiners in einzelnen Städten und Gemeinden des Landkreises gilt für die nachfolgend aufgeführte Gruppe der Menschen mit Behinderung eine Ausnahme. Sie können den DadiLiner unabhängig von den Gemeinde- und Stadtgrenzen für Fahrten im ganzen Landkreis in Anspruch nehmen. Um einen möglichst barrierefreien Ein- und Umstieg in das Straßenbahn- und Busnetz der Stadt Darmstadt zu gewährleisten, müssen auch Fahrten bis in das Gebiet der Stadt Darmstadt, z. B. zu den Straßenbahnhaltstellen Böllenfalltor, Siemensstr. In Kranichstein, Dreieichweg in Arheilgen, Hauptbahnhof, Ostbahnhof möglich sein.</p> <p>Voraussetzungen für die Inanspruchnahme sind, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einer Person im Schwerbehindertenausweis das Merkzeichen „G“, „AG“, „H“, „Bl“ oder „TBl“ zuerkannt wurde und - sie im Besitz einer Wertmarke ist, wonach sie den ÖPNV unentgeltlich nutzen kann. 	<p>Die Umsetzung dieses Antrags ist nicht möglich. Es stehen insgesamt nicht genug Fahrzeuge zur Verfügung, um Fahrten in den ganzen Landkreis anzubieten. Dies würde bedeuten, dass das Fahrzeug ggf. für einen längeren Zeitraum nicht zur Verfügung steht und die angestrebten Qualitätsparameter bezüglich Wartezeiten nicht eingehalten werden können. Konsequenz wäre, dass andere Fahrgäste in den beteiligten Kommunen länger warten müssen, oder gar keine Fahrt angeboten bekommen. Dies würde zu Beschwerden und zu einer geringeren Akzeptanz des DadiLiners führen. Der DadiLiner soll auch nicht die Linien aus dem Landkreis in die Stadt Darmstadt konkurrieren, deshalb bleibt das Bediengebiet erstmal auf die beteiligten Landkreiskommunen beschränkt. Dies wäre auch aus Gründen der Bundesförderung schwierig. Zu einem späteren Zeitpunkt ist auch eine engere Kooperation mit dem Heinerliner in Darmstadt möglich.</p>		
<p>6_I</p>	<p>B-Plan M34</p> <p>Der DADINA Vorstand und die Verbandsversammlung werden aufgefordert, sich in einer Stellungnahme zum Bebauungsplan-Entwurf des M 34 (Marienplatz in Darmstadt) nachdrücklich für die Erweiterung des Planentwurfes zugunsten einer Straßenbahnhaltstelle auf der Heidelberger Straße einzusetzen.</p>	<p>Die DADINA-Geschäftsstelle hat zum gegenständlichen Bebauungsplan-Entwurf mit Schreiben vom 07.12.2021 ihre Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB abgegeben.</p> <p>In dieser Stellungnahme führt sie u.a. aus, dass sie es begrüße, dass zur Förderung nachhaltiger und umweltschonender Mobilität ein entsprechendes Konzept erarbeitet</p>		<p>√</p>

		<p>werden soll. Es sei ebenfalls positiv zu bewerten, dass die Plangeberin die Umsetzbarkeit einer Straßenbahnhaltestelle im Bereich des Marienplatzes prüfe. Sollte die Haltestelle realisiert werden, ginge somit auch eine bessere OPNV-Erschließung des östlich der Heidelberger Straße gelegenen Innenstadtbereichs rund um das Staatstheater einher.</p> <p>Ferner werde im Kontext einer etwaigen vertiefenden Planung auf die in § 28 Abs. 3 Satz 1 PBefG eröffnete Option, bereits im Rahmen der Bauleitplanung die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer neuen Straßenbahnhaltestelle zu schaffen, hingewiesen.</p> <p>Damit wurde dem vorliegenden Antrag sowie einer schriftlichen Anregung eines Fahrgastbeiratmitglieds, die im Vorfeld der o.g. Stellungnahme bei der Geschäftsstelle eingegangen war, bereits Rechnung getragen. Über dies hat die Geschäftsstelle dem für die Prüfung der Umsetzbarkeit zuständigen Mobilitätsamt der Stadt Darmstadt den Inhalt der Anregung zur Kenntnis gegeben, sodass die darin vorgetragenen Hinweise im Prüfprozess berücksichtigt werden können.</p> <p>Nach Ansicht der Geschäftsstelle ist eine darüber hinausgehende Stellungnahme im Rahmen der förmlichen Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 BaUGB obsolet, da die wesentlichen Punkte des Antrags bereits in das noch laufende Aufstellungsverfahren als Abwägungsmaterial eingebracht wurden.</p>		
7_I	<p>Buslinie H Bioversum</p> <p>Der DADINA Vorstand wird aufgefordert, sich bei der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der HEAG Mobilo nachdrücklich für eine zeitnahe Verlängerung der H-Buslinie zum bioversum/Jagdschloss Kranichstein einzusetzen.</p>	<p>Die Geschäftsstelle wird hierzu eine Stellungnahme der Stadt Darmstadt einholen.</p>	<p>Die ursprünglich einmal angedachte Wendeschleife auf dem Vorplatz des Bioversum ist nicht in der Form realisierbar wie zunächst geplant. Da der Oberbau der bestehenden Vorplatzfläche in Form einer wassergebundenen Decke für die Belastung durch Gelenkbusse nicht geeignet</p>	√

			<p>ist, müsste der Vorplatz auf einer Fläche von 1.200 bis 1.900 Quadratmeter mit einer Asphaltdeckschicht versiegelt werden. Der Bereich Bioversum ist jedoch der höchsten Denkmalschutzkategorie zugeordnet und liegt zudem in der Landschaftsschutzzone II. Insofern ist von einer Versiegelung aus Umwelt- und Denkmalschutzgründen Abstand genommen worden.</p> <p>Mögliche Alternativen zur Wendeschleife werden vom Mobilitätsamt zurzeit ausgearbeitet und werden mit den zu beteiligenden Stellen auf Umsetzbarkeit geprüft. Weiterhin ist und bleibt es Ziel der Wissenschaftsstadt Darmstadt, dass das Bioversum, aber auch Reiterhof und Jagdschloss eine gut nutzbare Anbindung an den ÖPNV erhalten.</p>	
8_I	<p>Buslinienkonzept Darmstadt</p> <p>Der DADINA-Vorstand wird gebeten, bei HEAG mobilo und der Stadt Darmstadt auf folgende Änderung der Linienführung bei der Buslinie K hinzuwirken.</p> <p>Die Linie K soll auf ihrem neuen nordöstlichen Verlauf zwischen Kopernikusplatz und Karlshof den Weg über Heinheimerstraße und Rhönring nehmen (so, wie die Umleitung des H-Busses im Herbst war). In diesem Verlauf sollen in der Heinheimerstraße neue Haltestellen am Kopernikusplatz und direkt am Riegerplatz, sowie die vorhandene Haltestelle Heinheimerstraße bedient werden.</p>	Die Geschäftsstelle wird hierzu eine Stellungnahme der Stadt Darmstadt einholen.	<p>Die Buslinie K wird ab dem 25.04.2022 in ihrem neuen östlichen Verlauf zwischen den Haltestellen "Schloss" und "Am Karlshof" den Linienweg parallel mit der Linie H befahren. Ziel hierbei ist es, neben einer verbesserten Anbindung des Komponistenviertels im weiteren Fahrtverlauf, die stark genutzte Buslinie H in diesem Bereich zu entlasten und gerade für die stark frequentierten Haltestellen "Am Karlshof" und "Taunusplatz" eine Angebotsverbesserung zu erzielen.</p> <p>Eine vorgeschlagene Führung der Linie K über Rhönring und Heinheimer Straße würde zu Reisezeitverlängerungen zwischen "Am Karlshof" und</p>	√

			<p>"Schloss" führen und aufgrund der Stauanfälligkeit der vorgesehenen Streckenführung aller Voraussicht nach zu Verspätungen führen, was die Attraktivität der Linie beeinträchtigen würde.</p> <p>Die Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes im Bereich Riegerplatz ist aus Sicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt verkehrlich nicht notwendig, da die Haltestellen "Pankratiusstraße" / "Heinheimer Straße" nur ca. 220 m entfernt liegen. Hier wird ab 25.04.2022 die Buslinie L tagsüber im 10-Minuten-Takt mit Gelenkbussen verkehren, was eine erhebliche Verbesserung zum bisherigen Angebot darstellt. Auch die Haltestellen "Kopernikusplatz" und "Taunusplatz" sind mit Entfernungen von jeweils ca. 250 m zum Riegerplatz von dort aus gut erreichbar.</p> <p>Die Einrichtung von neuen Haltepunkten im Zuge der Heinheimer Straße wäre darüber hinaus nicht kurzfristig umsetzbar, da die notwendige barrierefreie Ausgestaltung aufgrund der komplexen Aufteilung des Straßenraums aufwendige Abstimmungen mit weiteren Stakeholdern notwendig macht. Nicht zuletzt wäre die Einrichtung der vorgeschlagenen Haltepunkte mit hohen Kosten verbunden, denen ein geringer verkehrlicher Nutzen entgegenstünde.</p> <p>Die Wissenschaftsstadt Darmstadt kann den Antrag aus genannten Gründen nicht befürworten.</p>
--	--	--	--

9_I	<p>Umleitungen und SEV</p> <p>Der DADINA-Vorstand wird gebeten, bei HEAG mobilo und der Stadt Darmstadt auf folgende Änderungen bei Umleitungs- und Schienenersatzverkehren im Busnetz hinzuwirken.</p> <p>Busse, die einer Umleitung folgen oder als SEV verkehren, sollen alle regulären Haltestellen entlang des Fahrwegs bedienen.</p>	<p>Dies kann nicht zugesagt werden. Es kann sinnvoll sein, wie jetzt auch beim SEV für den Umbau der Frankfurter Straße in Darmstadt, dass der SEV als Expressverbindung nicht alle regulären Haltestellen entlang des Fahrwegs bedient. Es muss jeweils abgewogen werden, ob das Halten an Haltestellen anderer Linien auf dem Fahrweg des Umleitungsverkehrs sinnvoll und machbar ist, oder nicht.</p>		√
10_I	<p>Buslinien 671 und X71</p> <p>1. Der DADINA -Vorstand wird gebeten, zum nächstmöglichen Zeitpunkt (spätestens kleiner Fahrplanwechsel Juni 2022) für eine Bedienung der Haltestelle Groß-Umstadt Pfälzer Schloss durch alle Fahrten der Buslinie 671 zu sorgen. Die Bedienung des Bahnhofs ist beizubehalten; ggf. ist bei Kurzwenden mit kurzen Aufenthalten am Bahnhof eine Schleifenfahrt (nach Ankunft am Bahnhof sofortige Weiterfahrt zum Pf. Schloss und Bedienung in Fahrtrichtung Darmstadt) vorzusehen; zusätzlich könnten bei den Fahrten von/nach Groß-Umstadt geringfügige Änderungen der Abfahrten/Ankünfte in Darmstadt Hbf erfolgen für eine verlängerte Wendezeit. Die Begründung ist dem Vorstand mitzugeben.</p> <p>2. Der DADINA -Vorstand wird gebeten, spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 diese Fahrplanlücken der Buslinie 671 zu schließen. Die Begründung ist dem Vorstand mitzugeben.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr Darmstadt Hbf 21:11 nach Groß-Umstadt Pfälzer Schloss • Sa Darmstadt Hbf 09:41 nach Groß-Umstadt Pfälzer Schloss • So Darmstadt Hbf 09:41, 11:41, 13:41, 17:41, 19:41, 21:41, 23:41 nach Groß-Umstadt Pfälzer 	<p>Zu 1.: In Abstimmung mit der Stadt Groß-Umstadt war beim Bau des ZOB immer geplant, diesen zum zentralen Verknüpfungspunkt für die Buslinien zu machen. Eine zusätzliche Bedienung der Haltestelle „Pfälzer Schloss“ bei allen Fahrten der Linie 671 würde eine deutliche Fahrtzeitverlängerung mit sich bringen, die den Einsatz von zusätzlichen Bussen erfordern und die Linie unattraktiver machen würde. Die Erreichbarkeit des Stadtkerns ist auch durch die Haltestelle „Goethestraße“ gegeben. Außerdem handelt es sich um eine Regionalbuslinien des RMV, bei dem zusätzliche Fahrwege zur lokalen Erschließung schwierig durchzusetzen sind.</p> <p>Zu 2. und 3.: Bezüglich der genannten sonntäglichen Zusatzfahrten auf der Linie 671, die einen Stundentakt ergeben würden, ist anzumerken, dass es sonntags durch die Überlagerung der Linien GU2 und 671 zumindest zwischen Groß-Umstadt und Dieburg bereits einen angenäherten Stundentakt gibt.</p> <p>Insgesamt stellt der jetzige Fahrplan, auch aus Sicht des RMV, in dessen Zuständigkeit die Linien liegen, noch nicht die Endstufe dar. Der RMV musste für 2022 Einsparungen bei den geplanten Zusatzleistungen auch bei den Regionalbuslinien realisieren. Für den Fahrplan 2023 muss dann vor dem Hintergrund der Finanzierungsmöglichkeiten, sowohl beim RMV als auch bei der DADINA, entschieden werden, ob und welche Mehrleistungen bestellt werden können.</p>		√

	<p>Schloss</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr (Ferien) Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 19:00 nach Darmstadt Hbf • Mo-Fr Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 20:00 nach Darmstadt Hbf • Mo-Fr Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 22:30 nach Darmstadt Hbf • Sa Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 20:34 nach Darmstadt Hbf • So Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 08:30, 10:30, 14:30, 16:30, 18:30, 20:30, 22:30 nach Darmstadt Hbf <p>3. Der DADINA -Vorstand wird gebeten, spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 diese Fahrplanlücken der Buslinie X71 zu schließen. Die Begründung ist dem Vorstand mitzugeben.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr Darmstadt Hbf 09:37 nach Groß-Umstadt Pfälzer Schloss • Mo-Fr Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 10:43 nach Darmstadt Hbf • Mo-Fr Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 12:43 nach Darmstadt Hbf <p>4. Der DADINA -Vorstand wird gebeten, gemeinsam mit dem Betriebsrat/Personalrat der Kreisklinik und dem Fahrgastbeirat im ersten Quartal 2022 eine Fahrplankonsultation für die ÖPNV-Linien nach Groß-Umstadt durchzuführen, um für viele Arbeitnehmer eine ÖPNV-Nutzung zu Schichtzeiten zu ermöglichen und der Geschäftsordnung des Fahrgastbeirates zu genügen. Die Begründung ist dem Vorstand mitzugeben.</p>	<p>Hierbei werden wir die Wünsche des Fahrgastbeirates in die Überlegungen miteinbeziehen.</p> <p>Zu 4: Die DADINA möchte bei ihrer Linie bleiben, Termine von ehrenamtlichen und hauptamtlichen Personen nicht zu vermischen. Die Themen können gern z. B. im Hauptausschuss des Fahrgastbeirates erörtert werden, dies entspricht auch der Geschäftsordnung des Fahrgastbeirates. Wenn Handlungsbedarf gesehen wird, kann die DADINA auf entsprechende Stellen zugehen.</p>		
11_I	<p>Zweigleisigkeit Griesheim</p> <p>Der DADINA-Vorstand wird aufgefordert die Überlegungen für eine Machbarkeitsuntersuchung für einen (auch</p>	<p>In der Vergangenheit war die Zweigleisigkeit aus verschiedenen Gründen nicht umsetzbar.</p>		√

	<p>teilweisen) zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn zwischen den Haltestellen Wagenhalle und Platz Bar-Le-Duc in Griesheim zu unterstützen, das Gespräch mit der Stadt Griesheim zu suchen und eine gemeinsame Beauftragung anzustreben.</p>	<p>Sollten sich die Randbedingungen hier geändert haben und die Stadt Griesheim diesbezüglich auf die DADINA zukommen, wird die DADINA prüfen, inwieweit sie unterstützen kann. Hierbei ist aber auch die HEAG mobilo als Betreiber-gesellschaft der Straßenbahnlinien einzubinden.</p>		
<p>12_I</p> <p>12_I_I</p>	<p>Zurückgestellt</p> <p>Fahrplanabstimmung</p> <p>Die DADINA wird aufgefordert, zusammen mit Vertreter*innen des Fahrgastbeirates die Anschlussverbindungen Übergang Bus-Zug im Landkreis Darmstadt-Dieburg zu überprüfen und ggf. die Fahrpläne spätestens zum Fahrplanwechsel Dezember 2022 anzupassen. Neben den Umsteigezeiten ist vor allem zu prüfen, welche Anschlussverbindungen von den Fahrgästen vorrangig genutzt werden und welche Defizite die Fahrgäste dabei sehen.</p> <p>Solche Erhebungen können durch Internetbefragungen erfolgen, teure theoretische Studien dazu sollten vermieden werden.</p> <p>Die Untersuchungen können nacheinander für einzelne Korridore stattfinden, um verbindungsbezogen bestehende Anschlussprobleme zu analysieren.</p> <p>Als erstes soll der Korridor Darmstadt-Messel-Urberach bearbeitet werden.</p> <p>Insbesondere für den Abend- und Wochenendverkehr ist diese Untersuchung zusammen mit HEAG mobilo auch für die Umsteigeverbindungen in der Stadt Darmstadt durchzuführen.</p> <p>Das Thema „Sichtanschluss“ ist für Fahrgäste von grundlegender Bedeutung, denn nichts ist schlimmer,</p>	<p>Die Geschäftsstelle wird dies prüfen.</p>	<p>Die Stellungnahme der Geschäftsstelle zum Antrag „Fahrplanabstimmung“ umfasst mehrere Seiten und wird dem Fahrgastbeirat als Anlage zu diesem Dokument im Rahmen der Sitzungsunterlagen zur FBR/4.I mitgegeben.</p>	<p>√</p>

	<p>als ein „sehenden Auges“ davonfahrender Anschluss, der mit etwas Umsicht funktioniert haben könnte.</p> <p>Es wird deshalb auch beantragt, mit den Aufgabenträgern auf eine Sensibilisierung des Fahrpersonals hinzuwirken, um sinnvolle Anschlussbeziehungen bei Sichtkontakt im Rahmen der betrieblichen Abläufe nach Möglichkeit wahrzunehmen.</p> <p>Unabhängig davon ist, insbesondere in den Nebenverkehrszeiten, die elektronische Anschlusssicherung über das Leitsystem als probates Mittel einzusetzen.</p> <p>Die Definition wichtiger Anschlussbeziehungen kann mit dem Fahrgastbeirat erarbeitet werden.</p>			
13_I	<p>Linienkennung</p> <p>Der DADINA-Vorstand wird gebeten, bei HEAG mobilo und der Stadt Darmstadt generell auf erweiterte Linienkennungen von Straßenbahnlinien mit unterschiedlichen Fahrtzielen hinzuwirken. Ziel ist die logische Konsistenz und Eindeutigkeit in der Fahrgastinformation.</p>	<p>Durch das neue Verkehrskonzept Straßenbahn gibt es viele Änderungen im Straßenbahnnetz. Die entsprechenden Liniennummern wurden bereits kommuniziert und sollten jetzt nicht mehr grundlegend geändert werden. Nach Auswertung der Betriebserfahrungen kann dann entschieden werden, ob noch Änderungen im Sinne des Antrags sinnvoll sind.</p>		(v)
14_I	<p>Klassenticket</p> <p>Der DADINA-Vorstand wird aufgefordert, auf den RMV dahingehend einzuwirken, zusätzlich zu den aktuell gültigen Mitnahmeregelungen für Zeitkarteninhaber*innen eine neue Mitnahmeregelung für Lehrkräfte hessischer Schulen einzuführen. Die neue Mitnahmeregelung soll es Lehrkräften ermöglichen, an Schultagen all ihre Schüler*innen (max. 40 Schüler*innen pro Lehrkraft) auf ihrem Landesticket kostenfrei mitzunehmen.</p>	<p>Die Geschäftsstelle wird hierzu eine Stellungnahme des RMV einholen.</p>	<p>Stellungnahme des RMV:</p> <p>Für Schüler und Auszubildende gibt es ein sehr attraktives hessenweites Schülerticket zum seit 2017 unveränderten Preis von 365 Euro jährlich, das das Land Hessen mit bis zu 20 Mio. Euro jährlich finanziert. Zudem gibt es gegenüber dem Erwachsenentarif vergünstigte Kindereinzeltickets und -tageskarten. Für Gruppenfahrten gibt es eine Gruppentageskarte.</p> <p>Das Landesticket ist ein Jobticket, für das das Land Hessen mit den Ver-</p>	√

			<p>bünden einen entsprechenden Vertrag abgeschlossen hat. Eine spezielle Regelung für Lehrer ist weder vorgesehen noch in der beschriebenen Weise praktisch umsetzbar.</p> <p>Wie Sie wissen waren die Kosten des ÖPNV im RMV (vor Corona) zu etwa 55% aus Fahrgeldeinnahmen gedeckt. Eine Absenkung der Fahrpreise führt zu einem entsprechend höheren Finanzmittelbedarf. Eine Forderung nach Absenkung von Preisen erfordert daher zugleich eine Aussage über die Gegenfinanzierung.</p>	
15_I	<p>Halbstundentakt im Landkreis</p> <p>Der DADINA-Fahrgastbeirat unterstützt das "Bahn- und Buskonzept für Groß-Umstadt und Umgebung" vom Februar 2022, welches u. a. folgende Maßnahmen vorsieht (Link: http://www.odenwaldbahn.de/220224-bahnbuskonzept-umstadt-final.pdf)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Für den RMV ein 1.200-Euro-Jahresticket für Alle nach dem Vorbild des Rhein-Neckar-Tickets des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar, 2. Vier Expressbusfahrten pro Stunde zwischen Darmstadt Hbf und Groß-Umstadt, von denen eine ohne Halt zwischen Darmstadt Ostbahnhof und Groß-Umstadt verkehren soll, die anderen drei in Dieburg ohne Halte an der Hochschule (Linien X71 und X 70), zwei der Fahrten weiter nach Wiebelsbach und Heubach, 	Die Geschäftsstelle wird dies prüfen.	Die Stellungnahme der Geschäftsstelle zum Antrag „Halbstundentakt im Landkreis“ umfasst mehrere Seiten und wird dem Fahrgastbeirat als Anlage zu diesem Dokument im Rahmen der Sitzungsunterlagen zur FBR/4./I mitgegeben.	√

	<ol style="list-style-type: none"> 3. Zwei Fahrten pro Stunde der heutigen Buslinie 671, jedoch nur noch zwischen Darmstadt Innenstadt und Dieburg Hochschule, 4. Verlängerung der Buslinie X78 halbstündlich zum Hbf Darmstadt und von Groß-Zimmern über Semd nach Groß-Umstadt, 5. Verlängerung von bisher in Ober-Roden endenden Regionalbahn-Fahrten der Dreieichbahn (RB61) bis Dieburg, bei diesen Zusatzfahrten ggf. auch ohne Verkehrshalte in Eppertshausen und Münster, 6. Neue Buslinie GUX von Dieburg Bahnhof nach Mömlingen, in Dieburg mit Anschlüssen zu den vorgenannten zusätzlichen Regionalbahnfahrten Richtung Dreieich/Frankfurt, 7. Durchbindung der bestehenden Buslinie GU2 und neuen Buslinie GUX von Mömlingen nach Obernburg-Elsenfeld Bahnhof in Kooperation mit der VAB, 8. Neue Buslinie GU53 von Otzberg Bahnhof über Groß-Umstadt, Klein-Umstadt, Kleestadt nach Schaafheim, ab dort Durchbindung nach Aschaffenburg in Kooperation mit der VAB, 9. Neue Buslinie GU86 von Groß-Umstadt nach Babenhausen. 			
16_I	<p>Ausbau der Odenwaldbahn/Gersprenalbahn</p> <p>Der DADINA-Fahrgastbeirat unterstützt das Konzept "123 km Zukunft" aus dem September 2018, welches u. a. folgende Fahrplanmaßnahmen und Infrastrukturausbauten vorsieht (Link: http://www.schienebuendis.de/123-km-zukunft-180630.pdf):</p>	<p>Die Geschäftsstelle wird zu den ersten fünf Punkten eine Stellungnahme des RMV einholen.</p> <p>Der letzte Punkt soll nicht umgesetzt werden. Es gibt klare Gremienbeschlüsse in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg zur Planung einer Straßenbahnlinie (Meterspur) von Darmstadt nach Roßdorf und Groß-Zimmern, die federführend von der Stradadi GmbH weiter</p>	<p>Zu 1.: Die Verdichtung auf den Stundentakt des RE Erbach – Darmstadt ist erst mit einem Ausbau des Haltepunktes Mühlthal aus Fahrplanstabilitätsgründen möglich.</p> <p>Zu 2.: Dem RMV sind keine Fahrplanlücken im Leistungsangebot der</p>	√

	<ul style="list-style-type: none"> • Sofort täglicher RE-Studentakt Erbach - Darmstadt Hbf • Füllung von Fahrplanlücken im RB-Verkehr, v. a. morgens am Wochenende für den Tagestourismus. • Reaktivierung der Gersprenztalbahn zwischen Groß-Bieberau und Reinheim mit Flügelzügen zur Odenwaldbahn nach Frankfurt Hbf und Offenbach. • Zwei zweigleisige Abschnitte Hainstadt - Seligenstadt und Langstadt - Klein-Umstadt, damit stündlich schnelle RE-Verbindungen Frankfurt - Hanau - Groß-Umstadt - Erbach und bessere Anschlüsse in Wiebelsbach möglich sind. • Kreuzungsbahnhof Mühlthal mit Bahnsteig an beiden Gleisen sowie Betriebsbahnhof Zeilhard zur Verbesserung der Pünktlichkeit im Verspätungsfall und Optimierung der Trassenbelegung. • Bau einer normalspurigen Straßenbahnstrecke zwischen Darmstadt Friedensplatz und Ostbahnhof mit Endhaltestelle am Friedensplatz (gemäß VKT-Planung aus 2016), Verknüpfung dieser Straßenbahnstrecke mit der Odenwaldbahn und stündlicher Betrieb einer Stadt-Land-Bahn-Linie Friedensplatz - Ostbahnhof - Lichtwiese - Mühlthal Waldstraße (neuer Haltepunkt) - Mühlthal - Ober-Ramstadt - Reinheim - Groß-Bieberau. 	<p>geführt werden. Ein normalspuriger Streckenabschnitt oder eine Führung von der Odenwaldbahn in die Darmstädter Innenstadt ist dabei nicht vorgesehen.</p>	<p>Odenwaldbahn bekannt. Ein weiterer Ausbau des Leistungsangebotes im Fahrplan erfordert zudem eine zusätzliche Finanzierung.</p> <p>Zu 3.: Die Reaktivierung ist gemäß einer gemeinsamen Studie RMV-DADINA verkehrlich nicht sinnvoll, gesamtwirtschaftlich nicht tragfähig und damit auch nicht förderfähig.</p> <p>Zu 4.: Ein zweigleisiger Ausbau der Odenwaldbahn ist gemäß einer gemeinsamen Studie von RMV und lokalen Aufgabenträgern aufgrund der damit verbundenen hohen Investitionskosten gesamtwirtschaftlich nicht tragfähig und damit auch nicht förderfähig.</p> <p>Zu 5.: Der Haltepunkt Mühlthal soll zum Kreuzungsbahnhof ausgebaut werden, damit eine Verbesserung der Betriebsqualität erfolgt und eine Verdichtung des RE Erbach – Darmstadt auf einen Studentakt möglich wird.</p>	
17_I	<p>Anpassung bei SEV und Takten</p> <p>Der DADINA-Vorstand wird gebeten, folgende Verbesserungsvorschläge mit dem beauftragten Verkehrsunternehmen zu besprechen, zu bewerten und auch schnellstmöglich umzusetzen. Alle Vorschläge sind nach Einschätzung des Hauptausschusses mit den vorhandenen Fahrzeugen umsetzbar. Die Begründung sind dem</p>	<p>Die Geschäftsstelle wird dies prüfen. Zu 7. wird eine Stellungnahme des RMV eingeholt.</p>	<p>zu 1) Aufgrund der angespannten Fahrzeug- und Ersatzteil-Verfügbarkeit ist der ursprünglich vorgesehene 10-Minuten-Takt der Straßenbahnlinie 4 zwischen Arheilgen und Kranichstein nicht fahrbar. Aufgrund des</p>	√

	<p>DADINA-Vorstand und dem Verkehrsunternehmen vorzulegen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Straßenbahnlinie 4 Arheilgen-Kranichstein: Bedienung im 10-Minuten-Takt 2. Schienenersatzlinie 5E: Bedienung der Unterwegs-Haltestelle Heinheimer Straße 3. Schienenersatzlinie 5E: Bedienung der Unterwegs-Haltestelle Pützerstraße 4. Straßenbahnlinie 6: Schließung der Taktlücken Mo-Fr zum 15-Minuten-Takt zwischen 09:00 und 13:00 5. Straßenbahnlinie 6: Schließung der Taktlücken Samstag zum 15-Minuten-Takt zwischen 06:00 und 20:00 6. Buslinie R: Schließung der Taktlücken Sonntag zum 30-Minuten-Takt zwischen 09:00 und 18:00 7. Regionalbahnlinie RB 75: Schließung der Taktlücken zum Halbstundentakt zunächst Mo-Fr auf dem östlichen Abschnitt, ggf. durch Wende in Stockstadt am Gleis 3 oder in Dieburg am Gleis 3. 		<p>zusätzlichen Ausfalls zweier Fahrzeuge infolge von Unfall-Beschädigungen ist mit einer Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit derzeit nicht zu rechnen.</p> <p>zu 2) Die SEV-Linie 5E ist bewusst als Schnelllinie konzipiert, um Fahrgäste in möglichst kurzer Zeit vom Luisenplatz zu den Straßenbahnzügen der Linie 4 am Umsteigeknoten Nordbad zu befördern. Die regulären Straßenbahnzüge der Linie 5 bedienen auf ihrer Fahrt zwischen "Luisenplatz" und "Nordbad" die Haltestellen "Heinheimer Straße" und "Pützerstraße" nicht, daher ist ein Halt der SEV-Fahrten hier ebenfalls nicht vorgesehen.</p> <p>Ein Halt der Linie 5E an den genannten Haltestellen würde die Fahrzeit für die Fahrgäste nach Kranichstein und Arheilgen verlängern und so die Anbindung der genannten Stadtteile an die Kernstadt über das baustellenbedingt notwendige Maß hinaus beeinträchtigen. Ggf. wären weitere Fahrzeuge notwendig, um die benötigte Taktichte sicherstellen zu können.</p> <p>Der Bereich um die Haltestelle "Heinheimer Straße" wird durch die Linie L im 10-Minuten-Takt, der Bereich um die Haltestelle "Pützerstraße" über die Haltestellen "Alexanderstraße/TU" und "Jugendstilbad" in</p>
--	--	--	---

			<p>dichtem Takt durch zahlreiche Buslinien erschlossen. Ein zusätzlicher Halt der SEV-Linie 5E an benannten Haltestellen wird daher als nicht zielführend und nicht notwendig angesehen.</p> <p>zu 3) siehe Punkt 2)</p> <p>zu 4) und 5): Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 ist Mo-Fr auf der Linie 6 ein 10-Minutentakt zwischen Arheilgen und Eberstadt sowie ein 20-Minutentakt zwischen Eberstadt und Alsbach vorgesehen. Samstags soll zwischen 6 und 20 Uhr ein 20-Minutentakt zwischen Arheilgen und Alsbach gefahren werden.</p> <p>zu 6) Im Zuge der weiteren Optimierung und Verbesserung des Bussystems in der Wissenschaftsstadt Darmstadt ist vorgesehen, diese Maßnahme umzusetzen. Die Umsetzung der Takterweiterung erfolgt in Abhängigkeit der notwendigen Gremienbeschlüsse und der Finanzierungsmöglichkeiten.</p> <p>Zu 7): Die Schließung von Taktlücken zwischen Darmstadt und Aschaffenburg an Mo-Fr wird von der BEG für den bayerischen Abschnitt nicht mitgetragen bzw. nicht mitfinanziert. Eine Verkürzung der RB nur auf den hessischen Abschnitt ist Verkehrlich nicht sinnvoll.</p>
--	--	--	--

18_I

Auskömmliche Finanzierung des ÖPNV-Betriebs durch Land und Bund

Der DADINA-Vorstand wird aufgefordert, auf die Landes- und Bundespolitik einzuwirken, um eine auskömmliche Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs, Bus- und Straßenbahnverkehrs in einem Rahmen sicherzustellen, der konkrete Maßnahmen zur Zielerreichung (u. a. Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030) ermöglicht. Diese Ziele sind Bestandteil der Verkehrswende, zu der sich im hessischen Landtag fast alle Parteien bekannt haben.

Die Finanzausstattung durch Bund und Land muss die Verkehrsverbünde, Landkreise und kreisfreien Städte in die Lage versetzen, die folgenden Maßnahmen im Dadina-Gebiet zu ermöglichen:

- Täglicher Halbstundentakt auf den heutigen und zu reaktivierenden Eisenbahnstrecken
- Bau neuer Straßenbahnstrecken und Betrieb im dichten Takt
- Täglicher Halbstundentakt im Überlandbusverkehr, ggf. als Rufbus
- Flächendeckende ÖPNV-Erschließung auch kleiner Ortsteile und Stadtquartiere
- Die genannten Takte sind Mindestangebote.

Besonders die in Südhessen lebenden Bundestags- und Landtagsabgeordneten fordert der Fahrgastbeirat auf, durch parlamentarische Aktivitäten diese Maßnahmen finanziell zu ermöglichen. Auf die bisherigen Beschlüsse des Fahrgastbeirates zu konkreten, detaillierten Maßnahmen wird verwiesen.

Die DADINA ist auf allen Ebenen aktiv, um die Finanzierungssituation des ÖPNV zu verbessern. Insbesondere haben sich dabei auch die Vorstandsvorsitzenden als Mitglieder des Aufsichtsrats des RMV eingebracht. Im Fokus steht u. a. die Abschaffung der Partnerschaftsfinanzierung Schiene, die Sicherung und Erhöhung der jetzigen Zuschüsse des RMV bzw. des Landes sowie die auskömmliche Finanzierung des Deutschlandtickets durch den Bund und die Länder.

Der RMV kann zurzeit – trotz der kommenden Erhöhung der Regionalisierungsmittel - wegen der Finanzknappheit nur wenige Mehrbestellungen im Regionalverkehr umsetzen, dies wird sich für die nächsten beiden Jahre voraussichtlich auch nicht ändern. Umso wichtiger wird es sein, ab 2025 eine dauerhaft bessere ÖPNV-Finanzierung zu erreichen.

Da die beschlossene Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch den Bund finanziell für die kommunale Ebene nur wenig bringt, wird ein neues Finanzierungsinstrument benötigt, durch das auch der Betrieb des lokalen Verkehrs mitfinanziert werden kann.

Zurzeit müssen bereits für den Erhalt des Status Quo der lokalen Verkehre im DADINA-Gebiet jedes Jahr hö-

			here Umlagen bei der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg abgefordert werden. Trotzdem ist es gelungen, das Angebot weiter zu verbessern. Größere Maßnahmen, wie die im Antrag genannten Punkte, sind allerdings von der kommunalen Ebene alleine nicht finanzierbar, dafür werden deutlich höhere Bundes- und Landesmittel benötigt.	
19_I	<p>Haltestellen-Umbenennung im Edelsteinviertel</p> <p>Der DADINA-Vorstand wird gebeten, im Benehmen mit der Stadt Darmstadt auf Änderungen von Haltestellennamen im Edelsteinviertel hinzuwirken, wie sie im Ideenvorschlag 584 zum Bürgerhaushalt 2022 vorgeschlagen werden.</p>	Hierzu wird eine Stellungnahme der Stadt Darmstadt eingeholt.	<p>Die Umbenennung der Haltestelle "Rosenhöhe" in "Edelsteinviertel" wird zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2023 umgesetzt.</p> <p>Die Umbenennung der Haltestelle "Ostbahnhof" in "Ostbahnhof/Rosenhöhe" wird nicht umgesetzt. Da seitens der Deutschen Bahn eine Umbenennung ihres Haltepunkts abgelehnt wird, werden auch die Haltepunkte der im Bereich des Ostbahnhofs haltenden Buslinien nicht umbenannt, um für den Fahrgast eine einfachere Orientierung zu ermöglichen und etwa in den Fahrplanmedien eindeutig auf die Umsteigemöglichkeiten am Ostbahnhof hinweisen zu können.</p>	√
20_I	<p>Neue Straßenbahnverbindung durch das Martinsviertel</p> <p>Der DADINA-Vorstand wird gebeten, im Benehmen mit der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo, respektive</p>	Hierzu wird eine Stellungnahme der Stadt Darmstadt eingeholt.	Eine Straßenbahnverbindung durch das Martinsviertel wie im Bürgerhaushalt 2022 vorgeschlagen ist nicht Teil des Gemeinsamen Nahverkehrsplans für die Stadt Darmstadt	√

	<p>der Stradadi GmbH, auf eine Projektuntersuchung hinzuwirken, wie sie im Ideenvorschlag 594 zum Bürgerhaushalt 2022 vorgeschlagen wird.</p>		<p>und den Landkreis Darmstadt-Dieburg, der noch bis 2024 gültig ist.</p> <p>Aufgrund der beengten Straßenverhältnisse im Martinsviertel erscheint die Umsetzung einer Straßenbahnlinie dort nur schwer möglich.</p> <p>Ob und in welcher Form eine solche Verbindung in den nächsten Nahverkehrsplan aufgenommen werden kann, wird im Rahmen der Aufstellung des nächsten Nahverkehrsplans geprüft.</p>	
21_I	<p>Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK)</p> <p>Der DADINA-Vorstand und HEAG mobilo werden aufgefordert, an den neu angeschafften Straßenbahnen (St 15) sowie an älteren Modellen und Bussen, Außenansagen einzuführen. Auf diese Weise können blinde, sehbehinderte, aber auch Menschen mit Orientierungsschwächen leichter zuordnen, welches Fahrzeug gerade eingefahren ist und entsprechend einsteigen oder stehen bleiben.</p> <p>Dies ist vor allem relevant an Haltestellen, an denen verschiedene Linien halten und das Auseinanderhalten schwierig ist, wie etwa an den Haltestellen Hauptbahnhof und weiteren Knotenpunkten.</p> <p>Die DADINA hat im Aktionsplan zur Umsetzung der UN-BRK diesen Schritt zugesichert. Da nun die zweite Phase der Umsetzung begonnen hat, bitten wir um eine entsprechende Implementierung.</p>	Die Geschäftsstelle wird dies prüfen.	<p>Nach Abstimmung mit der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo soll auf Außenansagen im Regelfall weiterhin verzichtet werden, da dies insbesondere bei Haltestellen, an denen mehrere Linien halten, unübersichtlich wird und zu Beschwerden führen würde. Für Störfälle etc. können Außenansagen weiterhin angewendet werden. Die DADINA hatte nicht zugesagt, im Regelfall die Durchführung von Außenansagen einzuführen, sondern sich für die technische Machbarkeit der Außenansagen bei Neuanschaffungen einzusetzen. Dies ist erfolgt.</p>	√
22_I	<p>Verlängerung von Buskursen der Linie O</p>	Die Geschäftsstelle wird dies in Abstimmung mit der Stadt Darmstadt und der HEAG mobiBus prüfen.	Dem Antrag wird nach Abstimmung mit der Stadt Darmstadt und der	√

	<p>Der DADINA-Vorstand wird gebeten, folgende Buskurse der Linie O bis in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof Darmstadt zu verlängern, mit Bedienung unterwegs gelegener Bushaltestellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mo-Do: Ankunft Böllenfalltor 01:00 • So: Ankunft Böllenfalltor 01:00 		<p>HEAG mobiBus nicht stattgegeben. Es handelt sich bei den Spätfahrten um Rückfahrten ins Depot, außerdem sind die Bushaltestellen entlang der Straßenbahnstrecke nicht so gut ausgebaut. Es wird auf das Angebot des HeinerLiners ab dem Böllenfalltor verwiesen.</p>	
23_I	<p>Großflächige Digital-Fahrgast-Information am Südbahnhof, Darmstadt</p> <p>Der Vorstand wird gebeten, kurzfristig darauf hinzuwirken, äquivalent zu den bereits bestehenden DFI an allen anderen Darmstädter Bahnhöfen (HBf, Nord, Ost, Lichtwiese), ebenfalls eine großflächige Digital-Fahrgast-Information für Busse und Regionalbahnen auch für den Darmstädter Südbahnhof einrichten zu lassen.</p>	<p>Die Geschäftsstelle wird hierzu eine Stellungnahme der Stadt Darmstadt einholen.</p>	<p>Die Einrichtung einer großen Digitalen Fahrgastinformation vergleichbar den Anlagen an Nord- und Ostbahnhof wird von der Wissenschaftsstadt Darmstadt begrüßt und unterstützt. Die entsprechenden Planungen sollen aufgenommen werden. Aufgrund der Vielzahl an Maßnahmen und Baustellen im Stadtgebiet und durch den auch im Mobilitätsamt vorherrschenden Fachkräftemangel kann leider noch kein konkreter Umsetzungstermin genannt werden.</p>	(√)
24_I	<p>Neue Expressbuslinie Dietzenbach-Darmstadt- Rüsselsheim</p> <p>Der DADINA-Vorstand wird gebeten, zum nächstmöglichen Zeitpunkt, jedoch spätestens ab Dezember 2024, gemeinsam mit dem Kreis Offenbach, der Stadt Rüsselsheim und dem RMV eine neue Expressbuslinie zwischen Dietzenbach, Darmstadt und Rüsselsheim mindestens im täglichen Stundentakt einzurichten. Vorgesprochen werden u. a. die Haltestellen: Bf Dietzenbach Mitte, Bf Offenthal, Messel Ortsmitte, Kranichstein Jagdschloss Bioversum, Darmstadt Pützerstraße,</p>	<p>Die Geschäftsstelle wird dies in Abstimmung mit dem RMV, der KVGOF und der LNVG GG bzw. der Stadt Rüsselsheim prüfen.</p>	<p>Bezüglich der Verbindung Dietzenbach – Darmstadt siehe die Stellungnahme zum Antrag 26_I. Zur vorgeschlagenen Busverbindung Darmstadt – Rüsselsheim wurde Kontakt mit der LNVG GG aufgenommen. Hier wird der verkehrliche Nutzen einer zusätzlichen Buslinie von Darmstadt nach Rüsselsheim nicht so groß eingeschätzt. Auf der einen Seite gibt es mit der RB 75</p>	√

	Darmstadtium, Darmstadt Hbf Westseite, Rüsselsheim Bf Südseite.		und der S8 mit Umsteigen in Mainz-Bischofsheim bereits eine funktionierende Zugverbindung. Außerdem plant die LNVG GG zum Fahrplanwechsel die Einrichtung einer neuen Busverbindung, die – zumindest zur Hauptverkehrszeit – auch von Griesheim über Groß-Gerau nach Rüsselsheim führen wird. Dies entspricht auch dem Konzept der DADINA, weiterführende Buslinien an den Außenästen der Straßenbahn anzubinden und nicht Busse parallel zur Straßenbahn in die Darmstädter Innenstadt zu führen. Deshalb kann die DADINA zurzeit eine zusätzliche Busverbindung Darmstadt – Rüsselsheim nicht unterstützen. Eine regionale Buslinie des RMV hätte auch die unter der Stellungnahme zu Antrag 26_I Finanzierungsproblematik.	
25_I	Regionalbuslinie Reinheim-Fürth Der DADINA-Vorstand wird gebeten, zum nächstmöglichen Zeitpunkt, jedoch spätestens ab April 2024, die Buslinie 693 am Samstag und Sonntag im lückenfreien Stundentakt zwischen Reinheim und Fürth fahren zu lassen. Montag - Freitag sollen bisherige Umstiege in Reichelsheim reduziert werden zugunsten umsteigefreier Fahrten zwischen Reinheim und Fürth.	Die Geschäftsstelle wird hierzu eine Stellungnahme des RMV einholen.	Die meisten Fahrten der Linie 693 am Wochenende sind bereits bis Fürth durchgebunden. Der RMV sieht hier keinen großen Bedarf und verfügt zurzeit über keine finanziellen Mittel, um hier Mehrbestellungen zu realisieren. Mo – Fr gibt muss bei einigen Fahrten in/aus Richtung Fürth in Reichelsheim umgestiegen werden. Der RMV möchte zurzeit am jetzigen Fahrzeugeinsatz, der zum Umsteigerfordernis führt keine	√

			Änderungen vornehmen, da er gut funktioniert.	
26_I	<p>Verlängerung Buslinie X96</p> <p>Die DADINA wird aufzufordern mit der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH und dem RMV in Verbindung zu treten, um die im neuen Nahverkehrsplan des Kreises Offenbach geplante Buslinie Xg6 (Dietzenbach - Dreieich-Offenthal - Darmstadt) wohlwollend zu prüfen, möglichst mit einem weiteren Halt in Messel.</p>	Die Geschäftsstelle wird dies in Abstimmung mit der KVGOF und dem RMV prüfen.	Es wurde Kontakt mit der KVGOF und dem RMV aufgenommen. Obwohl der verkehrliche Nutzen einer solchen Verbindung durchaus gesehen wird, besteht zurzeit weder von der lokalen Seite (DADINA und KVGOF) noch von der regionalen Seite (RMV) eine Finanzierungsmöglichkeit für eine solche Linie. Ggf. kann dies zu einem späteren Zeitpunkt erneut aufgegriffen werden.	(√)
27_I	<p>Antrag ÖPNV - Anbindung Ludwigshöhviertel (LHV)</p> <p>Der FBR fordert den Vorstand und die Versammlung der DADINA auf, die Evaluation der im Folgenden dargestellten Position im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach Möglichkeiten zu unterstützen.</p> <p>Der Fahrgastbeirat (FBR) möchte seine im Grundsatz positive, aber teils abweichende Position zu den Planungen an dieser Stelle öffentlich deutlich machen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Interesse der Fahrgäste und einer flexiblen Betriebsabwicklung - auch im Störfall - befürwortet der FBR unbedingt die Durchbindung der Streckenverlängerung der Linie 3 bis zur Heidelberger Straße und die dortige Netzverknüpfung. • Aus verkehrs- und betriebstechnischer Sicht präferiert der FBR die Lage einer Wendeanlage 	Der Beschluss wird der Stadt Darmstadt zur Kenntnis gegeben.		

	mit Haltestelle, die aus allen Richtungen befahrbar ist, nördlich des Kreuzungsbereichs Cooperstraße / Heidelberger Straße.		
28_I	<p>Linie M</p> <p>Die DADINA möge Optionen der Optimierung der Linienführung prüfen um der Linie "M" eine der Kosten adäquate Auslastung zu generieren.</p> <p>Vorschlag A: Wenn die Auslastung den Beobachtungen entspricht, wäre es ggf. praktikabel die Linie "M" aufzugeben und kostenfrei in das Heinerleiner-System zu integrieren.</p> <p>Vorschlag B: Übernahme der Andienung des Edelsteinviertels / Oberfeld als Mathilden- und Rosenhöhe flankierenden Bereich in die Linie "M". Somit können die Linien MO1, GB oder RH von den Fahrgästen ins Edelsteinviertel entlastet werden.</p> <p>Zudem ist das Potential Reisender aus dem Landkreis in das Edelsteinviertel (und umgekehrt) ohnehin vernachlässigbar und bedeutet für die Fahrgäste aus dem Ostkreis nur verlängerte Fahrtzeiten, nicht barrierefreie Haltestellen am Ostbahnhof bzw. für Kunden ins Edelsteinviertel Stehplätze, da o. g. Kreislinien meist gut ausgelastet sind.</p> <p>***</p> <p>Der Antrag wird aufgrund der aktuellen Entwicklungen zurückgezogen.</p>	Der Antrag wurde zurückgezogen.	
29_I	Linien M und F Alternativen zur Erschließung Mathildenhöhe	<p>Zu a:</p> <p>DADINA und Stadt Darmstadt wollen an der geplanten Führung der Linie F/FM über die Pützerstraße mit der dortigen Haltestelle festhalten, da dies zur besseren Erschließung</p>	

	<p>DADINA und Stadt Darmstadt werden um Kenntnisnahme und Berücksichtigung der nachstehenden Position, insbesondere zur Linienführung der Buslinie F/FM gebeten:</p> <p>a. Aus Fahrgastsicht wird die Führung der Linie F/FM über die Pützerstraße abgelehnt, weil sie nutzlos ist und die allgemeine Angebotsqualität mindert.</p> <p>b. Die Einstellung der Linie M aus Kosten- und Nachfrage-Gründen wird ausdrücklich begrüßt.</p> <p>Die Mittel können im ÖPNV-Angebot nutzbringender eingesetzt werden.</p> <p>c. Alternative Angebote zur touristischen Erschließung des Welterbes sind noch zu gestalten.</p>	<p>des Weltkulturerbes Mathildenhöhe mit dem ÖPNV beiträgt. So wurde dies auch mit dem Welterbe-Komitee bei seiner Sitzung in Darmstadt besprochen.</p> <p>Zu c:</p> <p>Die Stadt Darmstadt wird weitere Überlegungen zum Weltkulturerbe Mathildenhöhe bezüglich der touristischen Erschließung und der Erschließung mit dem ÖPNV anstellen.</p>		
30_I	<p>Fahrgastinformation (DFI)</p> <p>Der FBR fordert die DADINA und die zuständige HEAG mobilo auf, künftig Verbesserungen in den Anzeigen vorzunehmen, damit Inhalte auch sinnvolle Informationen geben, insbesondere bei auch weiterhin umfangreichen Mutationen in den Linienumläufen.</p> <p>Zudem sollte das System dahingehend stabilisiert werden, dass die Laufschriften der DFI nicht ständig abbrechen und von vorne neu beginnen.</p>	<p>Wie die HEAG mobilo in der Sitzung des Fahrgastbeirates am 11.10.2023 dargestellt hat, ist es technisch nicht möglich, bei Linienmutationen bereits von Anfang an alle Informationen zu den mutierten Linien vorzuhalten.</p> <p>Stadt Darmstadt und DADINA sprechen bei der HEAG mobilo Mängel bei der digitalen Fahrgastinformation an und die HEAG mobilo hat auch gegenüber dem Fahrgastbeirat zugesagt, sich darum zu kümmern.</p>		

Kr 16.02.2024

Überblick: Anfragen Fahrgastbeirat der Arbeitsperiode I

Anfrage	Inhalt der Anfrage	Antwort
1_2021	<p>Straßenbahn Weiterstadt</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Werden HEAG-Mobilo und die Wissenschaftsstadt Darmstadt bei der weiteren Planung für eine Straßenbahnverbindung nach Weiterstadt auch die im Masterplan DA 2030+ auf Seite 109 vorgeschlagene Schienenstrecke (siehe ANLAGE) entlang der Mainzer Straße/Pallaswiesenstraße berücksichtigen? 2. Wird der Vorstand der DADINA diese kreative Idee als Alternative zu einer Straßenbahnlinie durch die Waldkolonie im Rahmen der anstehenden Bürgerbeteiligungsverfahren befürworten? 3. Wurde bei den bisherigen Überlegungen zur Errichtung eines neuen Straßenbahndepots auf dem Aurelis-Gelände (Autologistik Kuhnwald) die Möglichkeit der Erschließung über die Mainzer Straße berücksichtigt? 	<p>22.9.: Die Beantwortung erfolgt schriftlich zur nächsten Sitzung</p>
2_2021	<p>Ostbahnhof</p> <p>Gibt es konkrete Planungen, das Umfeld des Ostbahnhofs in Darmstadt neu zu gestalten und die ÖPNV-Haltestellen, sofern noch nicht geschehen, barrierefrei auszubauen? Falls ja, welcher zeitliche Ablauf ist geplant?</p>	<p>Laut Niederschrift 22.9.2021: Die Beantwortung erfolgt mündlich durch den städtischen Vertreter, Christian Schäfer: "Das Umfeld des Ostbahnhofs befindet sich in der Umplanung. Die Vorplanung und aktuelle Informationen dazu werden zeitnah in den politischen Gremien der Wissenschaftsstadt Darmstadt vorgestellt. Derzeitiger Stand ist, dass ab 2024 mit den Umbauarbeiten begonnen werden soll. Alle Bushaltestellen an der 826 und Erbacher Str. werden barrierefrei ausgebaut. Zudem werden die Haltestellen des Shuttlebusses zur Mathildenhöhe als auch für die Reisebusse barrierefrei gestaltet. Ein positiver Impuls dazu kommt auch durch die Nominierung der Mathildenhöhe als Welterbestätte."</p>
3_2021	<p>Verkehrskonzept Reinheim</p> <p>Wie ist der Umweg tariflich geregelt und inwiefern sind die Fahrer darüber informiert?</p> <p>Sind die Fahrer auf die besondere Umsteigesituation "Groß Bieberau Bahnhof" in Kenntnis gesetzt. Wenn ich sehe wie oft "normale"</p>	<p>Laut Niederschrift 22.9.2021: GF Altenhein berichtet, dass die DADINA das Verkehrsunternehmen noch einmal ausdrücklich auf die Unterrichtung des Fahrpersonals hingewiesen hat. Die Umleitungsfahrten und der Tarif wurden in einem Dienstvermerk aufgenommen. Weitere Umleitungen hätten zu noch höheren Kosten geführt. Schon jetzt kostet das ganze rund 90.000 Euro.</p>

	<p>Anschlüsse in Reinheim Bahnhof nicht klappen bezweifle ich dies bei knappen Anschlüssen in Bieberau erst recht.</p> <p>Gab es keine Alternativen für die Routenführung (siehe oben) bzw. warum werden diese nicht genutzt?</p> <p>Mir ist bewusst dass Pöllnitzstraße und Siedlung nicht gerade die am stärksten genutzten Haltestellen sind, aber mit diesem Argument könnte man auch z. B. alle Hst. in Ueberau einfach nicht mehr anfahren.</p>	
1_2022	<p>Buswendeschleife Bahnhof Mühlthal</p> <p>Im DE vom 25.09.21 wird berichtet: "Mit der Verkehrsorganisation Dadina seien dazu weitere Gespräche über die Finanzierung nötig, sollte die Buswendeschleife gewollt sein. Auch dabei gehe es darum, was politischer Wille in der Gemeinde Mühlthal ist."</p> <p>Dazu bitte ich um Beantwortung folgender Fragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wann haben welche Gespräche zur Buswendeschleife mit den Investoren und/oder der Gemeinde Mühlthal stattgefunden? 2. Ist der Dadina-Vorstand weiterhin der Ansicht, dass die Buswendeschleife sinnvoll und notwendig ist? 3. Wird der Dadina-Vorstand bei der Aufstellung des Bebauungsplans auf die Berücksichtigung einer Buswendeschleife drängen und ggf. auch finanzielle Mittel bereitstellen, um einen Umstieg zwischen Zug und Bus unmittelbar an der DB-Station sicherzustellen (und damit Situationen wie in Kranichstein oder Lichtwiese) zu vermeiden)? 	
2_2022	<p>Standortsuche nach neuem Straßenbahndepot</p> <p>Die Darmstädter Stadtverordnetenversammlung hat am 20. Oktober 2022 die Aufhebung der Entwicklungsmaßnahme „Wixhausen Ost“ beschlossen. Damit ist der Bau eines neuen kompletten HEAG-Mobilo Betriebsstandortes im Norden Darmstadts als ein wesentliches Planungsziel aufgegeben worden. Andererseits wird damit gerechnet, dass ab Mitte 2023</p>	<p>Die Standortsuche wird fortgeführt. Hierbei werden auch Möglichkeiten verschiedener getrennter Standorte untersucht. Ein Ergebnis der Standortuntersuchung liegt noch nicht vor.</p> <p>Die Wartung und Instandhaltung der ST15 wird in den bestehenden Betriebsstätten durchgeführt werden.</p>

	<p>die ersten neuen ST 15 mit einer Länge von 44m ausgeliefert werden. Dazu bitte ich um Beantwortung folgender Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gibt es konkrete Planungen für eine Verlagerung des HEAG-Mobilo Standortes vom Böllenfalltor. Wenn ja, welche Alternativen kommen dafür in Frage. • Wird von HEAG-Mobilo auch eine Teilverlagerung nur des Straßenbahndepots an einen anderen Standort geprüft, so dass Busdepot, Einsatzzentrale und Verwaltung am Böllenfalltor verbleiben können. • Wie wird die Wartung der ST 15 ab Mitte 2023 sichergestellt? 	
3_2022	<p>Park & Ride am Nordbahnhof Darmstadt</p> <p>Der Vorplatz am Nordbahnhof wurde kürzlich neu gepflastert und die Verkehrsfläche aufgeteilt. Es wurden geordnete Fahrradabstellmöglichkeiten und 10 PKW-Parkplätze geschaffen.</p> <p>Kurze Zeit später wurde ein unbemannter „TEO“-Supermarkt-Container von tegut auf der Parkfläche aufgestellt und die 3 verbliebenen Parkplätze für dessen Kunden für 30 Minuten Parkzeit während des Einkaufs ausgewiesen. Damit wurden die ohnehin begrenzten Möglichkeiten vollends beseitigt.</p> <p>Zwischen dem Bahnhofsvorplatz und der Shell-Tankstelle befindet sich seit Jahrzehnten ein brachliegendes Grundstück. Der Nordbahnhof entwickelt sich zunehmend zu einer wichtigen regionalen Nahverkehrsdreh-scheibe. Im Sinne der sinnvollen Verknüpfung der Verkehrsmittel wäre es sinnvoll und wünschenswert dort eine vernünftige Fläche für Park&Ride als auch Kiss&Ride zu haben.</p> <p>Zu diesem Thema bitte ich um Beantwortung folgender Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sieht die Stadt Darmstadt Zugriffsmöglichkeiten auf das genannte Grundstück? • Falls ja, wie steht die Stadtplanung dazu, dieses zu nutzen? • Falls nein, gibt es Überlegungen beim weiteren geplanten Ausbau des Bahnhofsvorplatzes mit Verlegung der ÖPNV-Haltepositionen 	<p>Es handelt sich bei besagter Fläche um ein Privatgrundstück. Die Planungen zum barrierefreien Ausbau der Verkehrsstation Nordbahnhof seitens der Deutschen Bahn laufen. Auch laufen Planungen zum Ausbau des Vorplatzes und der Bus- und Straßenbahnhaltepunkte. Ein Datum für den endgültigen Ausbau kann nicht genannt werden.</p>

	<p>und Fahrstuhlzugängen zu den Bahnsteigen ausreichende Flächen für Park&Ride zu schaffen?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wann ist mit dem endgültigen Ausbau der Verkehrssituation zu rechnen? 	
4_2022	<p>Vollständiger Übergangstarif</p> <p>Vorbemerkung: Bereits vor ca. 10 Jahren haben Dadina-Verbandsversammlung oder Dadina-Fahrgastbeirat die vollständige Realisierung eines RMV-VRN-Übergangstarifs gefordert, der spätestens mit Betriebsaufnahme der Doppelstock-Triebzüge auf der Main-Neckar-Bahn realisiert werden sollte. Umgesetzt wurde dieser nicht. Die Fahrgäste benötigen daher aus dem Dadina-Gebiet ins VRN-Gebiet bis zu drei Fahrkarten, wenn sie Bus, Zug und Bus nutzen möchten.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Befürwortet der Dadina-Vorstand einen vollständigen Übergangstarif zwischen RMV und VRN, um Fahrten mit einer Fahrkarte aus dem Dadina-Gebiet u. a. nach Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen zu ermöglichen? 2. Welche Schritte hat der Dadina-Vorstand in den vergangenen Jahren unternommen bzw. welche plant er zu unternehmen, um endlich einen Übergangstarif bis in die Oberzentren im Rhein-Neckar-Raum herzustellen? 	<p>Zu 1. und 2.:</p> <p>Die Frage des vollständigen Übergangstarifs bis Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen liegt in der Zuständigkeit der beiden Verkehrsverbünde RMV und VRN. Die DADINA hat in den letzten Jahren diesbezüglich verschiedentlich beim RMV vorgeschlagen. Da es bei den Verkehren aber um nicht unerhebliche Tarifeinnahmen geht, war eine Einigung zwischen den Verbänden dazu bisher nicht möglich. Da voraussichtlich im nächsten Jahr ein bundesweit gültiges 49-Euro-Ticket eingeführt wird, wird es dann zumindest für den Monats- und Jahreskartenbereich eine durchgängige Lösung geben.</p>
5_2022	<p>Ausschreibungsnetze und Lautstärkenregelung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ab wann wirken die absehbaren Neuausschreibungen im SPNV für die Main-Rhein-Bahn (RB 75), Pfungstadtbahn (RB 66), Odenwaldbahn (RE 80, RE 85, RB 81, RB 82, RB 86)? Bitte den Dezember des Fahrplanwechsels angeben. 2. Ist für diese Neuausschreibungen die Vorgabe einer "adaptiven Lautstärkeregelung für Türen-Warntöne im SPNV" vorgegeben? 3. Wie beurteilt der RMV die Antwort des RMV auf einen Elektrischen Betrieb auf der Pfungstadtbahn (siehe Vorlage 1602/2022/DDN vom 28.06.22), insbesondere bei einem möglichen Einsatz akku- 	<p>Antwort zu 1. Bei der Main-Rhein-Bahn ist es der Dezember 2033 und bei der Odenwaldbahn, die zusammen mit der Pfungstadtbahn ausgeschrieben wird, der Dezember 2027. Im Übrigen empfehlen wir für Informationen hierzu den auf der Internetseite des RMV einsehbaren Vergabekalender des RMV.</p> <p>Antwort zu 2. Es wird auf die Antwort zu Antrag 44.H verwiesen.</p> <p>Antwort zu 3. und 6.: Siehe Antwort zu 4. und 5. Eine Teilelektrifizierung der Odenwaldbahn unter Einbeziehung der Pfungstadtbahn wäre eine Möglichkeit für den Einsatz alternativer Antriebe in diesem Bereich. Aus unserer Sicht hat sich die Einbindung der Pfungstadtbahn in die Odenwaldbahn – auch wegen der durchgehenden Fahrtmöglichkeiten in Richtung Darmstadt Nord und Odenwald – bewährt und</p>

	<p>elektrischer Fahrzeuge, die dann nicht nur elektrisch fahren könnten, sondern auch während des Aufenthalts nachgeladen werden könnten für die Fahrt in den Odenwald?</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Befürwortet der DADINA-Vorstand eine Voll- oder Teilelektrifizierung der Odenwaldbahn, wenn ja, welche Abschnitte? 5. Wie bewertet der DADINA-Vorstand einen wasserstoffbasierten Betrieb der Odenwaldbahn und Pfungstadtbahn, und hält er den vollständigen Einsatz "grünen Wasserstoffs", der ausschließlich aus regenerativen Quellen umgewandelt wird, für realistisch, auch unter Berücksichtigung der Steigungen im Odenwald? 6. Wie schätzt der DADINA-Vorstand eine Verlängerung einer S-Bahn-Linie nach Pfungstadt ein; ist dies aus Sicht des Vorstands besser als der heutige Betrieb mit teilweise Durchbindung auf die Odenwaldbahn? 7. Mit welchem Jahr des Baubeginns rechnet der DADINA-Vorstand für die S-Bahn-Neubaustrecke Dietzenbach - Urberach unter günstigsten Umständen? 8. Mit welchem Jahr des Baubeginns rechnet der DADINA-Vorstand für die Straßenbahnstrecke nach Groß-Zimmern unter günstigsten Umständen? 9. Mit welchem Jahr des Baubeginns rechnet der DADINA-Vorstand für den Kreuzungsbahnhof Mühlthal unter günstigsten Umständen? 	<p>es ist davon auszugehen, dass dies vom RMV auch bei der nächsten Ausschreibung der Odenwaldbahn so weiter geführt wird. Eine S-Bahn-Anbindung wäre eher eine langfristige Perspektive.</p> <p>Antwort zu 4. und 5.: Gemäß der „Erbacher Erklärung“ sollen auf der Odenwaldbahn zukünftig Fahrzeuge mit alternativen Antrieben eingesetzt werden. Welches System dann konkret zum Einsatz kommen soll, ist noch Gegenstand von Prüfungen, deshalb kann sich die DADINA hier noch nicht festlegen. Hierüber soll voraussichtlich in 2023 eine Entscheidung getroffen werden.</p> <p>Antwort zu 7., 8. und 9.: Für alle drei Projekte können nach dem aktuellen Planungsstand zurzeit von der DADINA keine Baubeginnzeiten angegeben werden.</p>
6_2022	<p>Fragen zum DadiLiner</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wenn nicht die Heinerliner-App sondern eine andere App eingesetzt wird, ist diese App gerade für sinnesbehinderte Menschen barrierefrei? 2. Zu welchen Zeiten können die Fahrzeuge auch telefonisch bestellt werden? 3. Wie wird bezahlt? 4. Halten die Fahrzeuge auch direkt an den Bushaltestellen des ÖPNV? 5. Können Rollstuhl- und Rollatornutzer*innen mitfahren? In Darmstadt hat es über ein Jahr gedauert, bis entsprechende Fahrzeuge verfügbar waren. 	<p>Zu 1.:</p> <p>Es wird die RMV On-Demand-App eingesetzt, die barrierefrei ist.</p> <p>Zu 2.:</p> <p>Die telefonische Bestellung ist in den Betriebszeiten des DadiLiner, also Sonntag bis Donnerstag von 5 Uhr morgens bis 1 Uhr nachts sowie Freitag, Samstag und vor Feiertagen von 5 Uhr morgens bis 3 Uhr nachts möglich.</p> <p>Zu 3.:</p>

		<p>Bei telefonischer Bestellung wird mit der GiroCard oder der Kreditkarte im Fahrzeug bezahlt. Bei Buchung über die App muss dort ein Zahlungsweg (z. B. Paypal oder Kreditkarte) hinterlegt werden.</p> <p>Zu 4.:</p> <p>Ja, die Fahrzeuge halten auch an den regulären Bushaltestellen.</p> <p>Zu 5.:</p> <p>In allen Fahrzeugen wird es möglich sein, zusammenklappbare Rollstühle mitzunehmen. In einem Fahrzeug, dass ab dem Betriebsbeginn am 5.11.2022 zur Verfügung stehen wird, ist auch die Mitnahme von nicht zusammengeklappten Rollstühlen möglich. Dieses Fahrzeug wird im westlichen Bedienegebiet (Griesheim, Pfungstadt, Weiterstadt und Erzhausen) eingesetzt.</p>	
7_2022	<p>SEV Darmstadt Nord (Arheilgen und Kranichstein)</p> <p>Seit April 2022, mit Beginn der Baumaßnahme in der Frankfurter Straße werden die Stadtteile Arheilgen und Kranichstein mit Schienenersatzverkehr (SEV) bedient. Diesen SEV kritisiert die Öffentlichkeit von Anbeginn in seiner Ausgestaltung und Qualität. Es fanden zahlreiche Bürgergespräche statt, von vielen Gremien und Einzelpersonen wurden Vorschläge für Optimierungen gemacht. Leider ohne nennenswerte Beachtung.</p> <p>Der Fahrgastbeirat hält Verbesserungen der Situation in Anbetracht der weiteren Dauer für dringlich und fragt deshalb: Welche Wahrnehmung und Position zur Situation haben HEAG MOBILO, STADT DARMSTADT und DADINA und wie hoch werden der Handlungsbedarf und die Bereitschaft zur Diskussion mit der Öffentlichkeit jeweils eingeschätzt und welches Forum wird dafür ggf. als geeignet angesehen?</p>	<p>Der SEV wurde im Herbst 2022 grundlegend geändert, indem der Straßenbahn-Pendelverkehr zwischen Arheilgen und Kranichstein eingestellt wurde, und stattdessen Buslinien in die Darmstädter Innenstadt verkehren. Damit fällt das Umsteigen zwischen Straßenbahn und Bus, das nach unserer Kenntnis einer der Hauptkritikpunkte war, weg. Weitere Änderungswünsche des Fahrgastbeirats wurden in mehreren Sitzungen ausführlich besprochen, konnten aber nicht alle umgesetzt werden. Es gibt aber seit dem 1.2.2023 eine Ausstiegshaltestelle des SEV am Bahnhof Kranichstein.</p>	

1_2023

Bewertungskriterien für Odenwaldbahn-Ertüchtigung

Vorbemerkung des Fragestellers – diese bitte dem Vorstand und ggf. dem RMV mitgeben: Der RMV lehnt 2022/23 die zweigleisigen Abschnitte Hainstadt – Seligenstadt und Langstadt – Kleinumstadt ab (siehe Sachstand Anträge 16_1), und begründet das mit „einer gemeinsamen Studie von RMV und lokalen Aufgabenträgern aufgrund der damit verbundenen hohen Investitionskosten gesamtwirtschaftlich nicht tragfähig und damit nicht förderfähig“. Folge der RMV-Weigerung sind (wie 2023) dauerhaft einstündige, unproduktive Standzeiten von RE 85 in Babenhausen oder nicht erreichte RE-80-Anschlüsse in Wiebelsbach. Nach Kenntnis des Fragestellers wurde die „gemeinsame Studie zur Odenwaldbahn und Gersprenzalbahn“ 2019/20 erstellt. Jedoch sind deren Grundlagen 2023 überholt und erfordern eine Neubewertung und weitere Ertüchtigungen: Das Klima-Urteil des Verfassungsgerichts von 2021 erfordert darüber hinausgehende Verlagerungsmaßnahmen. Die Bundesregierung hat angekündigt, den Schienenanteil am Güterverkehr von (2020) 18 % auf (2030) 25 % zu erhöhen (bei wachsendem Gesamtgüterverkehr). Derzeit beträgt im Bereich der Odenwaldbahn der Anteil der Schiene null Prozent (2023 keine Güterzüge). Auf den zweigleisig elektrifizierten Strecken ist bis 2030, auch aufgrund der schon hohen Auslastung, nur noch eine geringe absolute Erhöhung möglich, zudem sind ertüchtigende Baustellen auf diesen Strecken bis 2030 nur schwer unterzubringen. Ebenso hat die Bundesregierung erklärt, die Anzahl der Bahnfahrergäste von 2020 bis 2030 verdoppeln zu wollen. All diese Ziele müssen auch lokal erreicht werden, zuständig sind die Aufgabenträger. Das für Mai 2023 angekündigte „Deutschlandticket“ wird – neben einer über bisherige Prognosen hinausgehenden Nachfragesteigerung – den Park-and-Ride-Tourismus an Tarifgrenzen wie in Wiebelsbach und Reinheim reduzieren und zu einer größeren Nachfrage nach Schienenverkehr auch in ländlichen geprägten Orten im Odenwaldkreis und Gersprenzalbahn führen. Bauliche Maßnahmen der „Erbacher Erklärung“ dürfen weitere Ertüchtigungen nicht erschweren, wenn z. B. verlängerte Bahnsteige, Schaltkästen o. ä. da gebaut werden sollen, wo 1870-82 die Vorväter Platz fürs zweite Streckengleis vorsahen.

Fragen:

Stellungnahme des RMV:

Gerne nehmen wir zu den Fragen Stellung. Mehrere Aussagen und Annahmen in der Anfrage und besonders den Vorbemerkungen sind bedauerlicherweise sachlich unzutreffend. Richtig ist:

- Der RMV hat einen abschnittswisen zweigleisigen Ausbau der Odenwaldbahn untersuchen lassen, jedoch ergibt sich gutachterlich, dass der erzielbare Nutzen im Vergleich zum entsprechenden Aufwand deutlich zu gering ist, sodass ein anderes Ergebnis auch nach Novellierung des Bewertungsverfahrens nicht zu erwarten ist.
- Die Standzeit des RE 85 in Babenhausen ergibt sich aus den limitierten finanziellen Möglichkeiten des RMV, nicht aus infrastrukturellen Gründen.
- In Groß-Umstadt Wiebelsbach bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien RE80 und RB 86 (in beide Fahrtrichtungen möglich mit drei Minuten Umsteigezeit).

1. Kann mit den derzeit in Planung befindlichen Infrastrukturmaßnahmen („Erbacher Erklärung“) das von der Bundesregierung erklärte Ziel (Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030) auf der Odenwaldbahn erreicht werden?

Maßnahmen zum Infrastrukturausbau werden in einem vom Gesetzgeber aufgestellten standardisierten Bewertungsverfahren einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen. So auch die für die Odenwaldbahn geplanten Maßnahmen zum Infrastrukturausbau (siehe auch Antworten 4ff). Die Förderwürdigkeit und damit Realisierung von Projekten des Schienenwegeausbaus hängen vom ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnis ab. Die standardisierten Verfahren sind nicht mit einem bestimmten Umgang von Fahrgastzuwachs innerhalb einer Zeitperiode verknüpft.

2. Wieviel Züge pro Stunde und Richtung sollen nach Ertüchtigung Mo-Fr tagsüber zwischen 9 und 15 Uhr zwischen Darmstadt Ost und Wiebelsbach verkehren?

Zwei.

<p>1. Kann mit den derzeit in Planung befindlichen Infrastrukturmaßnahmen („Erbacher Erklärung“) das von der Bundesregierung erklärte Ziel (Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030) auf der Odenwaldbahn erreicht werden?</p> <p>2. Wieviel Züge pro Stunde und Richtung sollen nach Ertüchtigung Mo-Fr tagsüber zwischen 9 und 15 Uhr zwischen Darmstadt Ost und Wiebelsbach verkehren?</p> <p>3. Welche Bahnsteiglängen werden beim geplanten Ausbau zugrunde gelegt? Bitte alle Stationen, auch im Odenwaldkreis und Kreis Offenbach mit geplanter Bahnsteignutzlänge aufführen.</p> <p>4. Welcher Stand (Datum, Versionsnummer) der NKU-Kriterien wurde für die 2020 veröffentlichte Studie, die der „Erbacher Erklärung 2020“ zugrunde liegt, angewandt?</p> <p>5. Wieviel und welche neuen Überarbeitungen der NKU-Kriterien wurden seit Erstellung der Studie veröffentlicht? Bitte alle seitdem veröffentlichten NKU-Kriterien-Überarbeitungen aufführen.</p> <p>6. Hat der RMV bei seiner 2022 gegebenen Antwort die neuen NKU-Kriterien berücksichtigt, und teilt der Dadina-Vorstand die Ansicht des RMV? Anfrage im Dadina-FBR vom 23.02.23: Bewertungskriterien für Odenwaldbahn-Ertüchtigung Seite 2 von 3 230223-anfrage-im-dadina-fbr-odenwaldbahn-ertuechtigung.docx</p> <p>7. Sieht der Dadina-Vorstand die Notwendigkeit, die Odenwaldbahn-Studie aufgrund der neuen Kriterien überarbeiten zu lassen, so wie es auch bei den Straßenbahn-Gutachten erfolgt?</p> <p>8. Wird der Dadina-Vorstand unabhängig von 7. die erwähnten zweigleisigen Odenwaldbahnabschnitte bei der für 2023 angekündigten Überarbeitung des „Deutschland-Takts“ anmelden?</p> <p>9. Sieht der Dadina-Vorstand aufgrund der Ziele der Bundesregierung (Steigerung Schienenanteil am Güterverkehr von 18 % auf 25 % bei steigendem Gesamtvolumen) die Notwendigkeit, auf der Odenwaldbahn auch Mo-Fr tagsüber Güterverkehr zu ermöglichen, welche Ausbaumaß-</p>	<p>3. Welche Bahnsteiglängen werden beim geplanten Ausbau zugrunde gelegt? Bitte alle Stationen, auch im Odenwaldkreis und Kreis Offenbach mit geplanter Bahnsteignutzlänge aufführen.</p> <p><i>Die aktuell vorgesehene Bahnsteignutzlänge in den Streckenabschnitten Hanau / Darmstadt – Groß-Umstadt-Wiebelsbach (einschließlich) beträgt 170 Meter, südlich von Groß-Umstadt-Wiebelsbach 115 Meter.</i></p> <p>4. Welcher Stand (Datum, Versionsnummer) der NKU-Kriterien wurde für die 2020 veröffentlichte Studie, die der „Erbacher Erklärung 2020“ zugrunde liegt, angewandt?</p> <p><i>Die Studie erfolgte auf der Basis der zum Zeitpunkt der Erstellung gültigen Verfahrensanleitung des Standardisierten Bewertungsverfahrens in der Version 2016.</i></p> <p>5. Wieviel und welche neuen Überarbeitungen der NKU-Kriterien wurden seit Erstellung der Studie veröffentlicht? Bitte alle seitdem veröffentlichten NKU-Kriterien-Überarbeitungen aufführen.</p> <p><i>Zum 1.7.2022 wurde durch den Bund eine neue Verfahrensanleitung in Kraft gesetzt, diese Version hat die Bezeichnung „2016+“.</i></p> <p>6. Hat der RMV bei seiner 2022 gegebenen Antwort die neuen NKU-Kriterien berücksichtigt, und teilt der Dadina-Vorstand die Ansicht des RMV?</p> <p><i>Zum ersten Teil der Frage: nein, da die den Antworten zu Grunde liegende Studie auf der Basis der Verfahrensanleitung 2016 erstellt worden ist. Das Verfahren 2016+ lässt keine andere Beurteilung für den abschnittsweise zweigleisigen Ausbau erwarten, da bei der durchgeführten Bewertung ein ausreichendes Ergebnis bei Weitem verfehlt wurde.</i></p> <p>Stellungnahme der DADINA:</p>
---	---

	<p>nahmen (über die „Erbacher Erklärung“ hinaus) sieht der Dadina-Vorstand für sinnvoll und nötig, und welche Schritte gegenüber RMV, Landesregierung, Bundesregierung und Infrastrukturbetreiber wird der Dadina-Vorstand unternehmen?</p>	<p>6. und 7. Sieht der Dadina-Vorstand die Notwendigkeit, die Odenwaldbahn-Studie aufgrund der neuen Kriterien überarbeiten zu lassen, so wie es auch bei den Straßenbahn-Gutachten erfolgt?</p> <p><i>Die DADINA teilt die Ansicht des RMV unter 6. Dies ist nicht vergleichbar mit den Straßenbahnplanungen, bei denen die Nutzen-Kosten-Untersuchungen zwischen 9 und 17 Jahren alt sind.</i></p> <p>8. Wird der Dadina-Vorstand unabhängig von 7. die erwähnten zweigleisigen Odenwaldbahn-Abschnitte bei der für 2023 angekündigten Überarbeitung des „Deutschland-Takts“ anmelden?</p> <p><i>Der Deutschlandtakt bildet einen Fahrplan ohne in der Hauptverkehrszeit angebotenen Verstärkerzüge ab. Für diesen Grundtakt wird der Kreuzungsbahnhof in Beerfelden-Hetzbach benötigt, der im Deutschlandtakt entsprechend auch dargestellt ist. Der Deutschlandtakt führt in seiner Infrastrukturliste nur solche Maßnahmen auf, die für den Bedarfsplan des Bundes von Bedeutung sind, also Bezug zum Güter- oder Personenfernverkehr haben. Die vorgesehenen Maßnahmen auf der Odenwaldbahn zählen nicht dazu. Der Kreuzungsbahnhof in Mühlthal ist für einen Verstärkerzug erforderlich und in der Netzgrafik des Deutschlandtakts nicht erkennbar.</i></p> <p>9. Sieht der Dadina-Vorstand aufgrund der Ziele der Bundesregierung (Steigerung Schienenanteil am Güterverkehr von 18 % auf 25 % bei steigendem Gesamtvolumen) die Notwendigkeit, auf der Odenwaldbahn auch Mo-Fr tagsüber Güterverkehr zu ermöglichen, welche Ausbaumaßnahmen (über die „Erbacher Erklärung“ hinaus) sieht der Dadina-Vorstand für sinnvoll und nötig, und welche Schritte gegenüber RMV, Landesregierung, Bundesregierung und Infrastrukturbetreiber wird der Dadina-Vorstand unternehmen?</p> <p><i>Die DADINA sieht es zurzeit nicht als prioritär an, auf der Odenwaldbahn Güterverkehr zu ermöglichen, die Strecke ist auch bereits durch den Personenverkehr stark ausgelastet. Die DADINA sieht die Prioritäten zurzeit in der Umsetzung der „Erbacher Erklärung“ (incl. Fahrzeugkonzept) und steht hierzu im regelmäßigen Austausch mit dem RMV.</i></p>	
2_2023	<p>Zustand Haltestellen Reinheim und Anzeiger Groß Bieberau</p> <p>In wenigen Wochen sind die drei im Zuge der Sanierung der unteren Darmstädter Straße barrierefrei ausgebauten Haltestellen in Reinheim</p>	<p>Antwort der DADINA: Bezüglich der fehlenden Aushangfahrpläne an den neuen Haltestellen haben wir mit der Stadt Reinheim vereinbart, dass die Schlüssel für</p>	

	<p>wieder in Betrieb. Leider hat sich nun nach fast einem halben Jahr nichts an den Haltestellen verändert. Nicht einmal Fahrplanaushänge wurden angebracht. Werder am Paddel noch in den Schaukästen (wo vorhanden). Dass zudem der Durchgang an den Haltestellen mit Schutzdach durch die ungünstige Stützeinkonstruktion für Fußgänger eingeschränkt und für Rollstuhlfahrer und Kinderwagennutzer zum kritischen Balanceakt zwischen Stütze und der hohen Bordsteinkante wird ist inakzeptabel. Des weiteren sorgt die Konstruktion der Dächer dafür dass der geneigte Fahrgast sprichwörtlich im dunklen sitzt, da das Dach die Strassenbeleuchtung in der Hst. abschattet. Dass zudem Kabel offen aus der Dachkonstruktion hängen steigert auch nicht gerade die Ansehnlichkeit der Konstruktion.</p> <p>Werden derartige den Gehweg einschränkende und für Rollstuhlfahrer kritische Aufstellungen nicht mit den zuständigen Stellen vor Ort und vorab geklärt? Warum erfolgt kein zumindest provisorischer Aushang von Fahrplänen?</p> <p>Dies gilt für die Hst. Sparkasse und Pöllnitzstraße stadtauswärts und hinsichtlich der fehlenden Fahrgastinfo auch für die Hst. Sparkasse Richtung Bahnhof.</p> <p>An der Haltestelle Bahnhof in Groß Bieberau zeigt das nur an der Hst. Ri. Reinheim vorhandene Display nicht an an welcher der beiden Haltestellen (Platz 1 oder 2) die angezeigten Busse halten. So kann der ortsfremde Fahrgast der Einschätzung erleiden dass an dieser Haltestelle auch die Busse Richtung Reichelsheim und Fischbachtal halten.</p>	<p>die Vitrinen der betroffenen Verkehrsunternehmen schnellstmöglich zur Verfügung gestellt werden, um diese zeitnah mit aktuellen Aushängen bestücken zu können.</p> <p>Nach Rücksprache mit der Stadt Reinheim wurde uns mitgeteilt, dass bezüglich der Fahrgastunterstände sie sich dieser Sache bereits angenommen hat und hier ggf. Änderungen erfolgen werden.</p> <p>Als Betreiberin der DFI-Anlage an der Haltestelle Bahnhof in Groß-Bieberau werden wir die HEAG mobilo bitten, die Zuordnung der einzelnen Linien zu den Steigen zu prüfen und somit ggf. die jeweiligen Anzeigen entsprechend zu ändern.</p>	
3_2023	<p>Welcher Fahrplan bezogen auf die Straßenbahnlinien 1 bis 10 wird nach Ende der Hessischen Sommerschulferien ab 04.09.2023 gelten?</p> <p>Welcher Fahrplan bezogen auf die Straßenbahnlinien 1 bis 10 wird nach Ende der Hessischen Sommerschulferien ab 04.09.2023 gelten? Die Anfrage bezieht sich sowohl auf die Linienführungen als auch auf die Zeitakte.</p> <p>Wenn es weiterhin zu Einschränkungen kommen sollte, nach welchen Kriterien wurden bzw. werden diese Entscheidungen getroffen?</p>	<p>Die Anfrage wurde bereits in der HA-Sitzung am 24.05.23 mit der DADINA behandelt. Thematisch ist sie Bestandteil des TOP 7, bei dem seitens HEAG mobilo vertiefende und detailliertere Informationen dazu geliefert werden. Die Anfrage sollte deshalb unter TOP 7 inhaltlich mitbehandelt werden.</p> <p>Aussprache TOP 7 „Straßenbahnangebot nach den Sommerferien 2023“, 14.6.23:</p> <p>Lennart Sauerwald erläutert die Thematik anhand von zwei Folien. Es werden vom Fahrgastbeirat erklärende Fragen gestellt und beantwortet. Wegen Lieferverzögerungen werden die Straßenbahnen der neuen Baureihe ST15 nicht wie geplant nach den hessischen Sommerferien ab 04. September 2023 in den Fahr-</p>	

	<p>Mit Ende der Hessischen Sommerschulferien am 03.09.2023 endet meines Wissens die Baumaßnahme in der Frankfurter Straße. Dies bedeutet, die Darmstädter Stadtteile Kranichstein und Arheilgen können wieder mit Straßenbahnen bedient werden.</p> <p>Bisher wurden die Stadtteile mit den Straßenbahnlinien 4, 5, 6, 7 und 8 angefahren. Zusätzlich werden nach dem neuen Verkehrskonzept auch eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 ab Hauptbahnhof über die Bismarckstraße nach Kranichstein und eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 10 ab Hauptbahnhof über die Bismarckstraße nach Arheilgen erwartet.</p> <p>Aus den Medien geht in den letzten Wochen und Monaten immer wieder hervor, dass die HEAG mobilo Probleme habe, genügend Straßenbahnen einsatzbereit zu halten, um den jetzigen, durch die Bauarbeiten in der Frankfurter Straße eingeschränkten, Straßenbahnfahrplan aufrecht zu erhalten.</p> <p>Daher stellt sich die Frage, ob es auch ab dem 04.09.2023 zu Einschränkungen im Straßenbahnangebot kommen wird.</p> <p>Falls ja, möchte ich darauf hinweisen, dass m. E. bei der Entscheidung, wo es wieder zu Schienenersatzverkehr kommen wird, folgende Aspekte berücksichtigt werden müssen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Barrierefreiheit der Ersatzhaltestellen (siehe auch § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz), - Schüler*innenverkehr, - Barrierefreie Anbindung von Senioren- und Behinderteneinrichtungen, sowie von Verwaltungsstellen, wie z.B. der Kreisverwaltung - Übergang zum Zugverkehr 	<p>gastbetrieb gehen. Da auch weiterhin zusätzlich Straßenbahnen wegen Unfallreparaturen ausfallen, stehen nach den Sommerferien nicht ausreichend Fahrzeuge für einen regulären Straßenbahnbetrieb zur Verfügung. Um den Fahrgästen dennoch einen stabilen und verlässlichen Fahrplan bieten zu können, wurden entsprechende Maßnahmen ergriffen: Die HEAG mobilo arbeitet mit Hochdruck daran, die neuen Straßenbahnen für die Zulassung durch die Technische Aufsichtsbehörde vorzubereiten. Auch weil die neuen Fahrzeuge neu und hochmodern sind, nimmt dieser Prozess jedoch Zeit in Anspruch. Auch die Reparatur der bereits im Betrieb befindlichen Fahrzeuge wird mit hohem Tempo vorangetrieben. Zusätzlich werden in der Zeit zwischen dem Ende der Schulferien und dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 phasenweise verschiedene Straßenbahnlinien durch Busse ersetzt, um die verfügbaren Straßenbahnen auf anderen Linien einsetzen zu können. Teilweise überschneiden sich diese Ersatzverkehre mit Baumaßnahmen, für die ohnehin ein Ersatzverkehr notwendig gewesen wäre.</p>
4_2023	<p>Wann setzt die Dadina den Einsatz von Gelenkbussen Mo-Sa nach Weiterstadt durch?</p>	<p>Zu 1.: Die Linien WE1 und WE2 sind nicht mit einem reinen Gelenkbuseinsatz bestellt. Deshalb werden dort in den verkehrsschwächeren Zeiten auch Solobusse</p>

Nach Auskunft der Dadina sollen bei den Weiterstädter Linien von montags bis samstags nur Gelenkbusse eingesetzt werden. Seit einigen Monaten wird dieser Grundsatz immer mehr durchlöchert. Mehr und mehr werden in die Busumläufe Solo-KOM eingeschleust. Da auch die Nutzung (wahrscheinlich wegen des D-Tickets und des Wegfalls der Loop-Busse) angestiegen ist, gibt es immer mehr Konfliktsituationen. So fuhr am 30.05.23 der WE 1 Luisenplatz ab 15.50 Uhr nach Erzhausen nur mit einem Solo-KOM. Da sich vom Schloss her bereits Fahrgäste mit insgesamt drei Kinderwagen im Bus befanden, mussten am Luisenplatz Fahrgäste weitere drei Kinderwagen abgewiesen werden. Es ist bekannt, dass auf den Weiterstädter Linien viele Fahrgäste mit Kinderwagen fahren. Gelegentlich müssen auch Fahrgäste mit Rollstühlen oder mit Rollatoren befördert werden. Die Betriebspflicht gegenüber diesen Fahrgästen kommt die HEAG nur nach, wenn - wie bestellt - alle Busse der Linien WE 1 und WE 1 von montags bis samstags mit Gelenkfahrzeugen gefahren werden.

Anfrage:

1. Wieviel Fahrten der Weiterstädter Linien sind in den Monaten Januar - Mai 2023 statt wie bestellt mit Solo-Bussen statt Gelenkbussen gefahren worden? Bitte pro Monat die Fahrten auflisten.
2. Sind Vertragsstrafen für den falschen Einsatz vorgesehen, und hält der Dadina-Vorstand diese angesichts der seit Monaten unbefriedigenden Betriebslage für angemessen?
3. Sollte es keine Vertragsstrafen geben, werden diese in künftige Verträge mit Heag Mobilo implementiert, so wie es Berichten zufolge bereits bei RMV-Regionallinien der Fall ist?
4. Welche Rechte haben Fahrgäste, die infolge der Solo-Busse nicht mehr mitfahren können, weil der bestellte Gelenkbus nicht eingesetzt wurde?
5. Welche Maßnahmen wird der Dadina-Vorstand ergreifen, um dem offensichtlichen Missstand bis zum Schuljahresbeginn im September 23 abzuwehren?

eingesetzt. Der Fahrzeugeinsatz ist nicht für jede Fahrt explizit vorgegeben, deswegen kann auch die gewünschte Liste nicht erstellt werden. Es wurden zum Zeitpunkt der Anfragenstellung verstärkt Elektrobusse eingesetzt, die auch in Weiterstadt beliebt sind, aber teilweise noch technische Probleme hatten. Bei mangelnder Fahrzeugverfügbarkeit konnte es auch mal vorkommen, dass ein Solobus zu verkehrsstärkeren Zeiten fährt, zu denen ein Gelenkbus angemessener wäre.

Zu 2.: Dafür sind keine Vertragsstrafen vorgesehen, da den Verkehrsunternehmen auch eine gewisse Flexibilität bei Problemen mit der Fahrzeugverfügbarkeit zugestanden wird.

Zu 3.: Dies ist bei der Erstellung neuer Verträge zu entscheiden.

Zu 4.: Grundsätzlich gibt es für Fahrgäste keinen Anspruch, mit einem bestimmten Bus zu fahren, der im Fahrplan angegeben ist. Bis zum 1.2.2024 besteht noch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der 10-Minuten-Garantie des RMV. Es lagen auch beim Verkehrsunternehmen keine Fahrgastbeschwerden oder Meldungen des Fahrpersonals zu stehengebliebenen Fahrgästen vor.

Zu 5.: Nach unserer Kenntnis hat sich die Fahrzeugsituation wieder etwas entspannt.

5_2023

Anfrage zur künftigen Gestaltung der Haltestelle Jugendstilbad

Überlegungen zu der von Fahrgästen ausdrücklich nicht erwünschten Veränderung der Linienführung der Buslinie F über die Pützerstraße beleuchten zwangsläufig die Situation an der Haltestelle Jugendstilbad.

Die Haltestelle Jugendstilbad ist derzeit durch einen Busunfall (stadteinwärts) beschädigt und muss zeitnah aufwendig wieder hergerichtet werden.

Dabei sollte unbedingt die Möglichkeit der Neugestaltung dahingehend Berücksichtigung finden,

dass Busse die Haltestelle auch aus der Pützerstraße und Teichhausstraße kommend anfahren können.

Eine solche Möglichkeit beinhaltet in Zukunft für alle denkbaren Linien die bessere Verknüpfung des innerstädtischen ÖPNV mit dem Regionalverkehr und eine Konzentration der heute weitgestreuten Haltepunkte auf einen und für die Fahrgäste an dieser Haltestelle eine Taktverdichtung.

Linien, die künftig denkbar aus der Pützerstraße und Teichhausstraße kommend ihren Linienweg durch die Landgraf-Georg-Straße zum Schloss nehmen, sollten dann ja sinnvollerweise auch am Jugendstilbad halten, um die öffentliche Infrastruktur dort mit anzudienen.

Das könnten zum Beispiel statt der angedachten Linie F eher die Linie K (Zugang aus dem Martinsviertel zum Jugendstilbad) oder eine Ringlinie sein.

Es sind Planungen bekannt, die betreffende Kreuzung zu einer sogenannten „Holländischen Kreuzung“ umzubauen, was die Gestaltung des Einfahrtbereiches der Haltestelle miteinschließen kann.

Dazu existiert eine ausgearbeitete Planung des Stadtverordneten Werner Krone.

Diese ist hier beigefügt. Sie bringt auch wieder die seit Jahren von Fahrgästen als sinnvoll erachtete Gestaltung der Linie L als Ringlinie mit ins

Zur "Anfrage zur künftigen Gestaltung der Haltestelle Jugendstilbad" nimmt die ÖPNV-Koordination der Wissenschaftsstadt Darmstadt wie folgt Stellung:

Bei dem Unfallereignis an der Bushaltestelle "Jugendstilbad" wurden hauptsächlich Ausstattungsgegenstände beschädigt, wie etwa die Wartehalle, Lichtmasten oder auch Verkehrszeichen. Diese Beschädigungen wurden kurzfristig bestandsgerecht verkehrssicher wieder hergestellt.

Die vorgesehenen Planungen zur Umgestaltung des Kreuzungsbereiches ("Holländische Kreuzung") erfolgen u.a. im Rahmen des Förderprojektes "SQUADA" (Sicheres QUeren für Alle in DArmstadt).

Da sowohl für Squada, als auch für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen Fördermittel notwendig sind, im vorliegenden Fall aber unterschiedliche Förderöpfe mit unterschiedlichen Vorgaben, Fristen und Förderquoten zum Zuge kommen sollen, wurde entschieden, die beiden Vorhaben unabhängig voneinander umzusetzen, wobei der notwendige Platz für den Ausbau der Haltestelleninfrastruktur bei den Planungen für Squada berücksichtigt wurde.

Da aufgrund der vorgesehenen Planungen einer Straßenbahnanbindung in den Ostkreis noch keine Aussage über die endgültige Ausgestaltung der Haltestelle getroffen werden kann, kann leider noch kein Zeitpunkt zum barrierefreien Ausbau der Haltestelle "Jugendstilbad" benannt werden. Es werden aber auch hier alle Verkehrsarten und Fahrbeziehungen Berücksichtigung finden. Die Haltestelle "Jugendstilbad" ist - wie auch die übrigen Bushaltestellen - Teil des städtischen Ausbauprogramms.

Eine weitere großflächige Neukonzeption des städtischen Busnetzes ist - bis auf situationsbedingt notwendige kleinteilige Maßnahmen - kurz- bis mittelfristig im Innenstadtbereich nicht vorgesehen. Hierzu stehen derzeit weder die personellen, noch finanziellen Mittel zur Verfügung.

	<p>Spiel. Diese Idee wird auch vom Fahrgastbeirat seit Jahren vehement unterstützt. Anträge hierzu wurden bisher leider mehrfach abgelehnt.</p> <p>Das Design einer Ringlinie mit Erweiterung um zwei ruhezeitfähige Endpunkte weist bedeutende Vorteile auf, nämlich einerseits die Verbindung benachbarter, eng verknüpfter, bevölkerungsstarker Quartiere (Karlshof, Martinsviertel, Johannesviertel) untereinander und mit der Innenstadt, Jugendstilbad und mehreren Kliniken und Ärztehäusern, andererseits ergeben sich vielfältige tangentielle Verknüpfungen mit dem Regionalverkehr und den Linien zu den Bahnhöfen.</p> <p>Mit einem Endpunkt Nordbad steht im Fall von innerstädtischen Betriebsstörungen der nördlichen Straßenbahnlinien seit Bau des Gleisdreiecks Alsfelder Straße potentiell immer ein sofortiger „SEV“ am Nordbad zur Verfügung.</p> <p>Die Rahmenbedingungen im und für den ÖPNV haben sich in letzter Zeit deutlich verändert.</p> <p>Die Sinnhaftigkeit der Ideen wird hiermit deshalb erneut konstatiert.</p> <p>Die angerissenen Lösungsansätze erneut zu überdenken ist sicher lohnenswert.</p> <p>Wie beurteilt die Stadt Darmstadt das?</p>		
6_2023	<p>Anfrage zur Situation an der Straßenbahnhaltestelle Nordbahnhof</p> <p>Folgende Information ist aus einer Pressemeldung der Stadt Darmstadt zu entnehmen:</p> <p>„Wegen des hohen Sanierungsbedarfs am Brückenbauwerk und statischer Gründe werden auf der Brücke in der Frankfurter Straße, Höhe Nordbahnhof, die Fahrspuren für den Kraftfahrzeugverkehr ab dem kommenden Montag, 4. September, auf eine Spur je Fahrtrichtung verringert. Die Geschwindigkeit wird auf 30 Stundenkilometer herabgesetzt. Damit der Verkehr weiter gut fließen kann, entfällt die Fußgängerampel zur Straßenbahnhaltestelle Nordbahnhof.“</p>	<p>Entgegen der Verlautbarung der Pressemittelung der Wissenschaftsstadt Darmstadt vom 30.08.2023 wird die Fußgängerampel zur Straßenbahnhaltestelle "Nordbahnhof" nicht entfallen.</p> <p>Es entfällt lediglich die Lichtsignalanlage für die zwischenzeitlich eingerichtete Zeitinsel. An der bestehenden Fußgängerampel ändert sich nichts.</p>	

Man versteht das so, dass Fußgänger eine Lücke im Verkehr abwarten müssen, um dann die nun einspurige Straße zu überqueren, um zur Haltestelle zu kommen. Ob auch der Überweg über die Gleise der Straßenbahn dann nicht mehr signalisiert ist, geht aus der Meldung nicht hervor.

Diese Maßnahme ist für ÖPNV-Fahrgäste allgemein, insbesondere aber für mobilitätseingeschränkte, blinde und sehbehinderte Personen eine Verschlechterung und ein erhebliches Sicherheitsrisiko, auch wenn nur eine Fahrspur zu queren ist.

Schließlich werden genauso viele Autos wie in der Vergangenheit dort entlangfahren und dann nach Gehör eine ausreichend große Lücke zu erwischen dürfte schwierig werden und im Falle einer Fehlentscheidung wird es auch gefährlich.

Blinde und Teile sehbehinderter Menschen können Straßen nur nach Gehör queren.

Nach Gehör eine Lücke auszumachen, um eine stark befahrene Straße zu queren, da muss die Lücke erheblich größer sein, als es ein Sehender braucht. Fährt ein Auto vorbei, muss man erst einmal warten, bis man akustisch erkennen kann, ob ein weiteres Auto folgt. Hinzu kommt an dieser Stelle, dass der Verkehr in der Gegenrichtung, also stadteinwärts auch noch da ist und sich somit in dieser Situation als Störgeräusch entwickelt. Es wird also ohnehin akustisch sehr schwierig, hier ohne gesicherte Fußgängerquerung auf die andere Seite der Fahrbahn zu kommen.

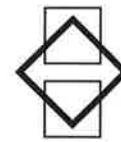
Wenn die Ampel abgeschaltet wird, entfällt auch deren klopfender Orientierungston. Die Querungsfurt für Fußgänger wird dann für Sehbehinderte schwer auffindbar sein.

Die wichtigen Umsteigepunkte im ÖPNV in Darmstadt sind und bleiben auf absehbare Zeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ein Problem mit vielen Sicherheitsrisiken:

Mangelnde Barrierefreiheit am Luisenplatz, Willy-Brandt-Platz und Bölenfalltor.

	Jetzt wird es auch am Nordbahnhof schlechter und gefährlicher. Wie will die Stadt Darmstadt damit weiter umgehen?	
--	--	--

Kr 16.02.2024



Vorlage-Nr.: **1851-2024/DDN** vom 29.02.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Fahrgastbeirat	Ö	Zur abschließenden Beschlussfassung

Betreff: **TOP 5.1**
Antrag Direktlinien zum Hbf. für nördliche Stadtteile (Arheilgen, Kranichstein) (31_I)

Beschlussvorlage:

Das neue Verkehrskonzept von HEAG mobilo für die Straßenbahn stellt für **alle Stadtteile** eine umsteigefreie Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs im 20-Minuten-Takt mit Direktverbindungen in Aussicht.

Das konnte bislang hauptsächlich wegen Fahrzeugmangels, aber auch Kapazitätsengpässen im Streckennetz für die Stadtteile im Norden, nämlich Arheilgen und Kranichstein, nicht umgesetzt werden. Das wurde bisher auch akzeptiert.

Mit Verfügbarkeit der neuen Straßenbahnen ST15 muss sich das ändern.

Potentielle Fahrwegblockaden müssen durch intelligente Signalisierungen oder auch angepasste Linienführungen umgangen werden können.

Der FBR fordert DADINA, HEAG mobilo, Stadt Darmstadt auf, sobald wie möglich, jedoch zeitnah mit Verfügbarkeit der ST15, die genannten Direktverbindungen zu realisieren.

Begründung:

Dazu sieht der Fahrgastbeirat folgende Lösungsmöglichkeiten:

A. Blockaden Willy-Brandt-Platz (WBP) signaltechnisch auflösen – siehe Anlage 1

Die vorgesehene Durchbindung der Linien 1 und 10 über die Bismarckstraße stadtauswärts scheidet bislang an den Fahrweg-Blockaden beim Abbiegen von der Bismarckstraße in die Frankfurter Straße durch die starke Belegung der Trassen vom Luisenplatz kommend, geradeaus und links ab. Auch die Trasse von Norden kommend blockiert den Weg in der Haltestelle.

Das Problem sollte sich lösen lassen, indem bei stadtauswärts bevorstehendem Abbiegen der Linien 1 und 10 die Fahrbeziehungen Luisenplatz nach Norden unter der „Seufzerbrücke“ und Frankfurter Straße nach Luisenplatz am Fußgängerüberweg Herrngarten vor der Haltestelle WBP auf „Halt“ gesetzt werden. Damit wird bei intelligenter Positionierung der Meldepunkte ein zu Blockaden führendes Einfahren in die Haltestelle WBP verhindert, der gesamte Haltestellen-Platzbereich bleibt frei und das abbiegende Gleis von Platz 4 auf Platz 1 wird für den kurzen Abbiegevorgang befahrbar, sobald ggf. noch bereits vorher haltende Fahrzeuge auf den Plätzen 1 bis 4 abgefahren sind.

Die Halt-Signale auf der Nord-Südachse können freigegeben werden, sobald die Linie 1

oder 10 den Abbiegebogen zum Platz 1 durchfährt.

Der Halteplatz 1 ist lang genug, dass abgebogene Straßenbahnen bis 44 Meter Länge das Fahrprofil stadteinwärts für Platz 2 nicht blockieren. Der Einsatz von ST13 und ST14 solo (27,83 m) auf den Linien 1 und 10 ist damit problemlos. Selbst längere Züge sind möglich, wenn die Haltelinie bis ans Ende der Halteinsel nach Norden verschoben wird (ca. 2-3m).

B. Linienführungen stadtauswärts Richtung Norden verifizieren

siehe Anlagen 2-4

Eine andere Möglichkeit zur Realisierung der beiden Direktlinien 1 und 10 nach Norden vor dem erst 2029 geplanten Umbau des Willy-Brandt-Platzes bietet die Aufspaltung des Fahrwegs in eine stadteinwärts- und eine stadtauswärts unterschiedlich führende Route mit eigener Liniennummer.

Der Fahrweg Richtung Hauptbahnhof kann am Willy-Brandt-Platz problemlos durch Rechtsabbiegen in die und durch die Bismarckstraße führen, da sich keine gegenseitigen Blockaden in der Haltestelle ergeben. Damit entstehen kurze Fahrzeiten zum Hauptbahnhof.

Die Liniennummern können hierbei, wie im Verkehrskonzept vorgesehen, 1 und 10 mit Fahrtzielanzeige Hauptbahnhof sein.

Am Hauptbahnhof können beide Linien ohne Wendefahrt zur Rückfahrt durchgebunden werden. Der Fahrweg vom Hauptbahnhof kann dann stadteinwärts über die Rheinstraße zum Luisenplatz führen. Die Liniennummern würden am Hauptbahnhof von 1 auf 4 und von 10 auf 8 mutieren (Anlage 2).

Die stadtauswärts führenden Fahrten nach Arheilgen und Kranichstein können zwischen den beiden Stadtteilen auch jeweils wechseln, was umlauftechnisch u.U. besser sein kann (Anlage 3).

Vom Luisenplatz ergeben sich mit dieser Lösung Zusatzfahrten (Taktverdichtung) mit den Linien 4 und 8 „nach Hause“. Die potentiellen Blockaden am Willy-Brandt-Platz werden stadtauswärts Richtung Norden umfahren.

Eine weitere sinnvolle Möglichkeit ist, die ankommende Linie 2 am Hauptbahnhof nach Blockumfahrt stadteinwärts wechselweise auf die Linien 4 nach Kranichstein bzw. 8 nach Arheilgen zu mutieren sowie in der Gegenrichtung ohne Blockumfahrt wechselweise wieder zurück auf Linie 2 zur TU-Lichtwiese (Anlage 4).

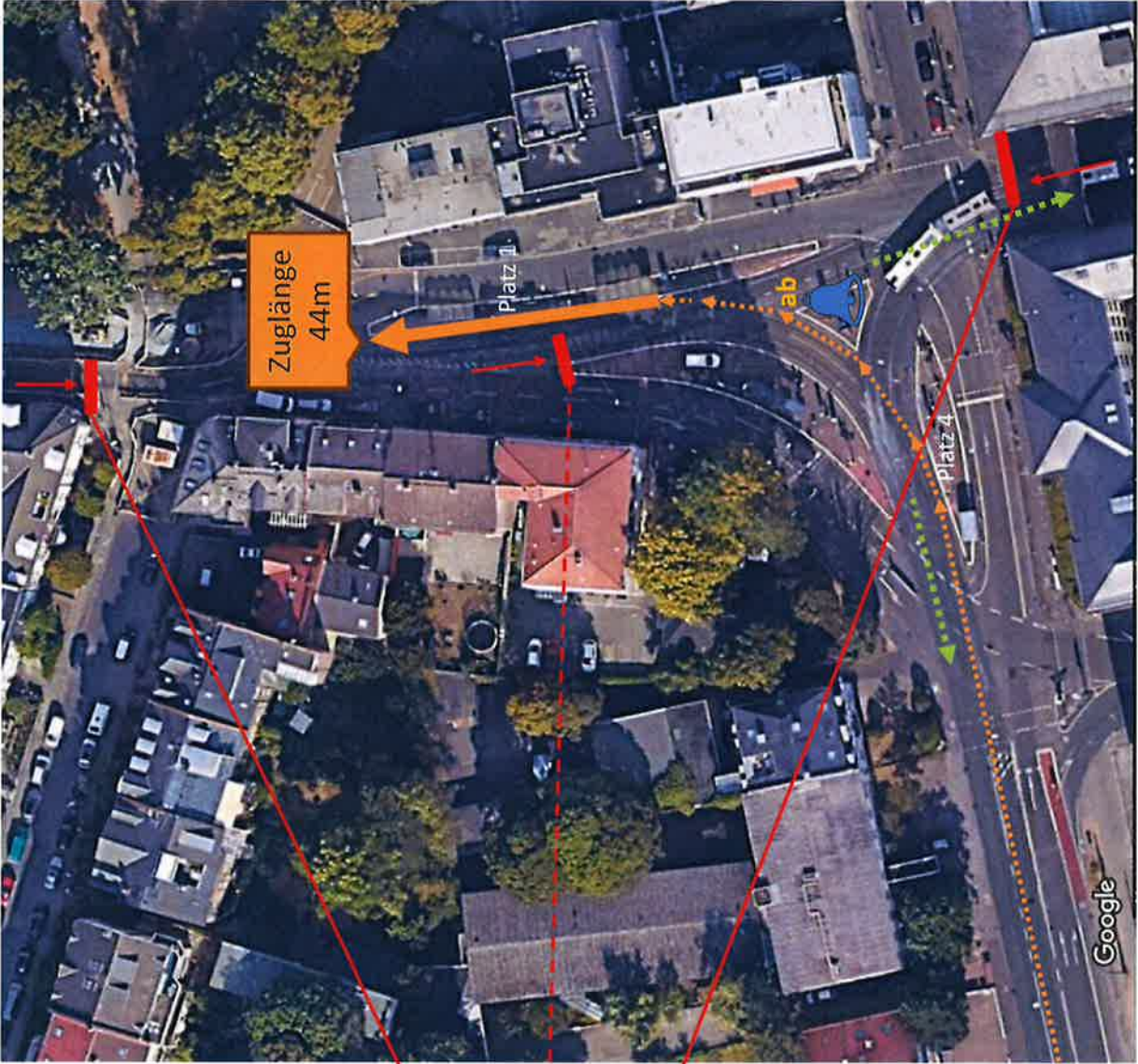
Eine vergleichbare Mutation wäre am Hauptbahnhof statt mit der Linie 2 auch mit den Linien 1 und 10 möglich. Die Linienstruktur des neuen Verkehrskonzepts wäre damit bis auf die Fahrten Richtung Norden über Luisenplatz weitgehend umgesetzt.

Beschlussempfehlung:

Der HA empfiehlt, dem Antrag zuzustimmen.

Anlage:

- pptx-Datei mit 4 Anlagen



**NVK Tram
Anlage 1
Willy-Brandt-Platz
Blockadefreie
Signalisierung**

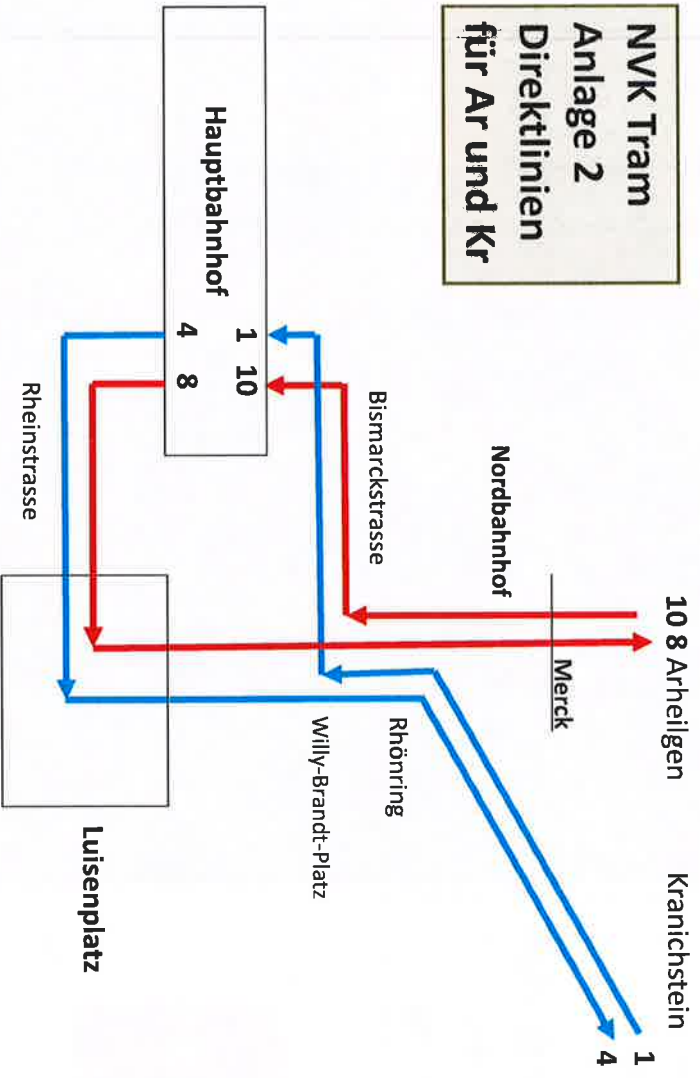
**Lage
möglicher
Haltsignale**

Freigefahrene Richtung

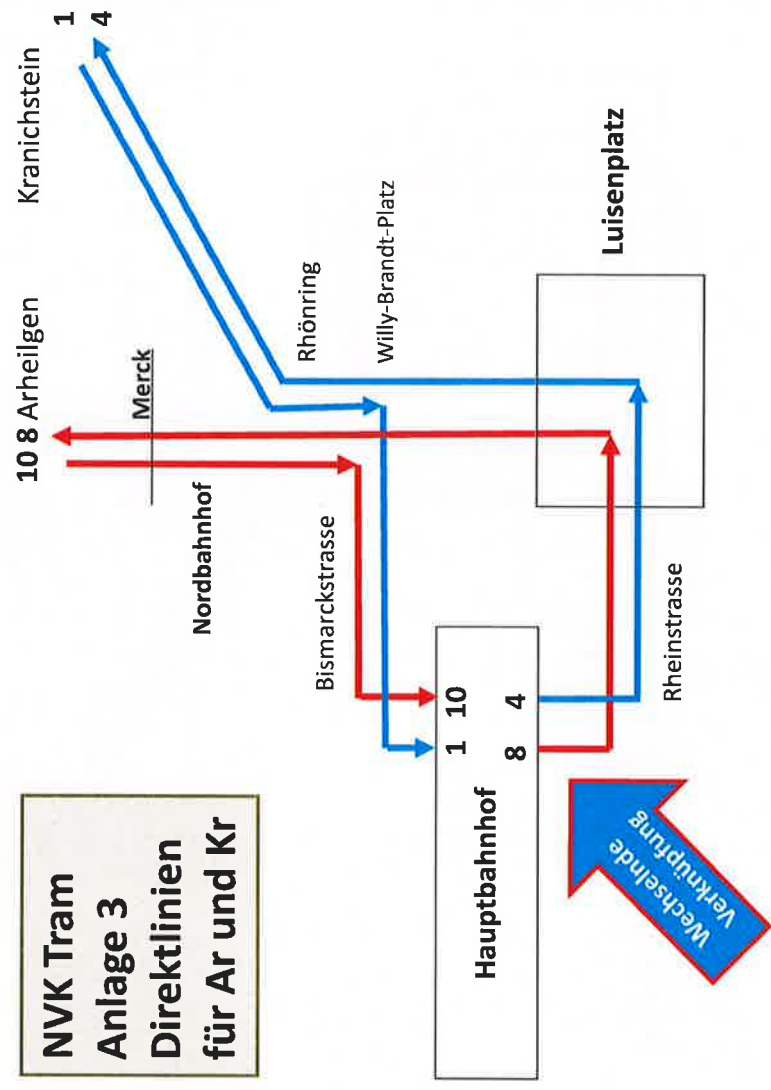
**Lage der Anmeldung
kurz hinter der Kreuzung
Grafenstrasse**

Meldepunkt **an**

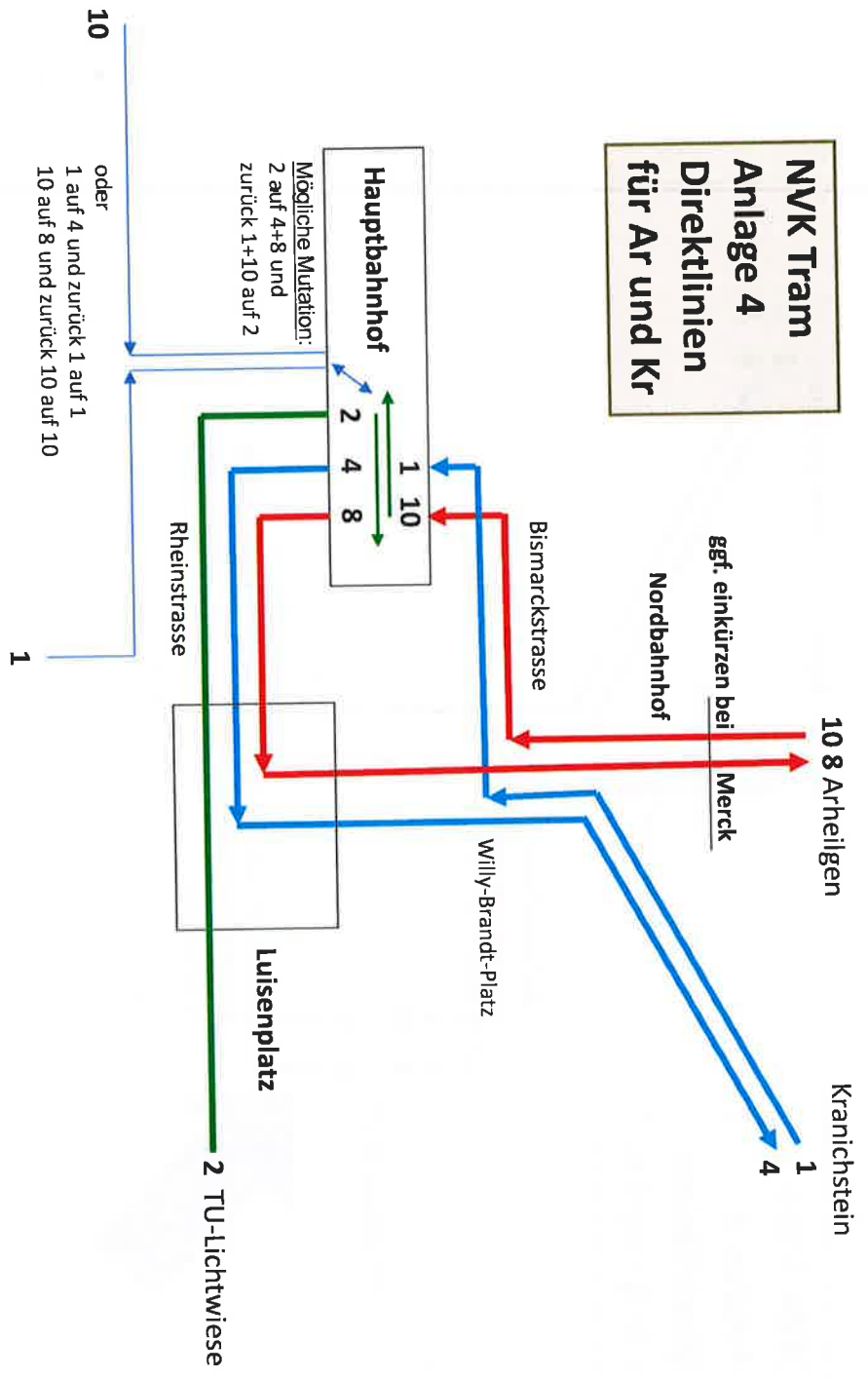
**NVK Tram
Anlage 2
Direktlinien
für Ar und Kr**

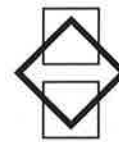


**NVK Tram
Anlage 3
Direktlinien
für Ar und Kr**



**NVK Tram
Anlage 4
Direktlinien
für Ar und Kr**





Vorlage-Nr.: **1852-2024/DDN** vom 29.02.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Fahrgastbeirat	Ö	Zur abschließenden Beschlussfassung

Betreff: **TOP 5.2**
Antrag Haltestelle Darmstadt Jugendstilbad (32_I)

Beschlussvorlage:

Die Haltestelle Jugendstilbad ist ein wichtiger Halt für Fahrgäste aus dem Umland aber auch für solche, die öffentliche Infrastruktur (u.a. Jugendstilbad, Krankenhaus, Finanzamt, VdK) ansteuern.

Zunehmend werden Stadtbuslinien (z.Zt. F/FM, L) dort entlanggeführt, die den Halt aber nicht anfahren können und damit Umsteigevorgänge nicht möglich oder erschwert sind. Das ist umso schwerwiegender, weil dort alle Regionallinien des Ostkreises verkehren.

Es kann nicht sein, dass die Schaffung von Barrierefreiheit und die Bündelung von Linienhalten an dieser gut frequentierten Haltestelle bis zur Entscheidung einer Schienenanbindung des Ostkreises verschleppt werden soll. Dass einzelne Stadtlinien dort gar nicht halten, ist auf Dauer nicht akzeptabel.

Der Fahrgastbeirat beantragt deshalb zu prüfen, inwieweit die Haltestellenanlage kürzerfristig derart verändert werden kann, um einerseits barrierefreies Aus- und Einsteigen und andererseits das Einfahren in die Haltestelle für Busse des Querverkehrs (Pützer- und Teichhausstraße) zu ermöglichen.

Begründung:

Im Grundsatz geht die Idee von folgenden Überlegungen aus:

- Verlängerung der Haltestelleninseln nach Westen bis zur Fußgängerfurt und gleichzeitige Ausstattung mit Hochbord.
- Rückverlegung der Haltelinie nach Westen stadtauswärts, damit von Norden und Süden einfahrende Busse genügend Raum für die Kurvenfahrt haben.
- Absenkung des östlichen Teils der Haltestelleninsel stadteinwärts, damit diese beim Abbiegen aus Richtung Pützerstraße überfahren werden kann, um in die Haltestelle einzufahren.
- Wetterschutz-Unterstand nach Westen verschieben.
- Die mobile Zicla-Hochbord-Technik der Firma Lüft könnte hier zur Anwendung kommen.

Ziel der Lösung ist, den Fahrgästen eine einzige Halteposition stadteinwärts im Bereich Jugendstilbad zu bieten, einen Halt auch für Linien zu ermöglichen, die aus dem Querverkehr kommen und die Barrierefreiheit an dieser Stelle umzusetzen.

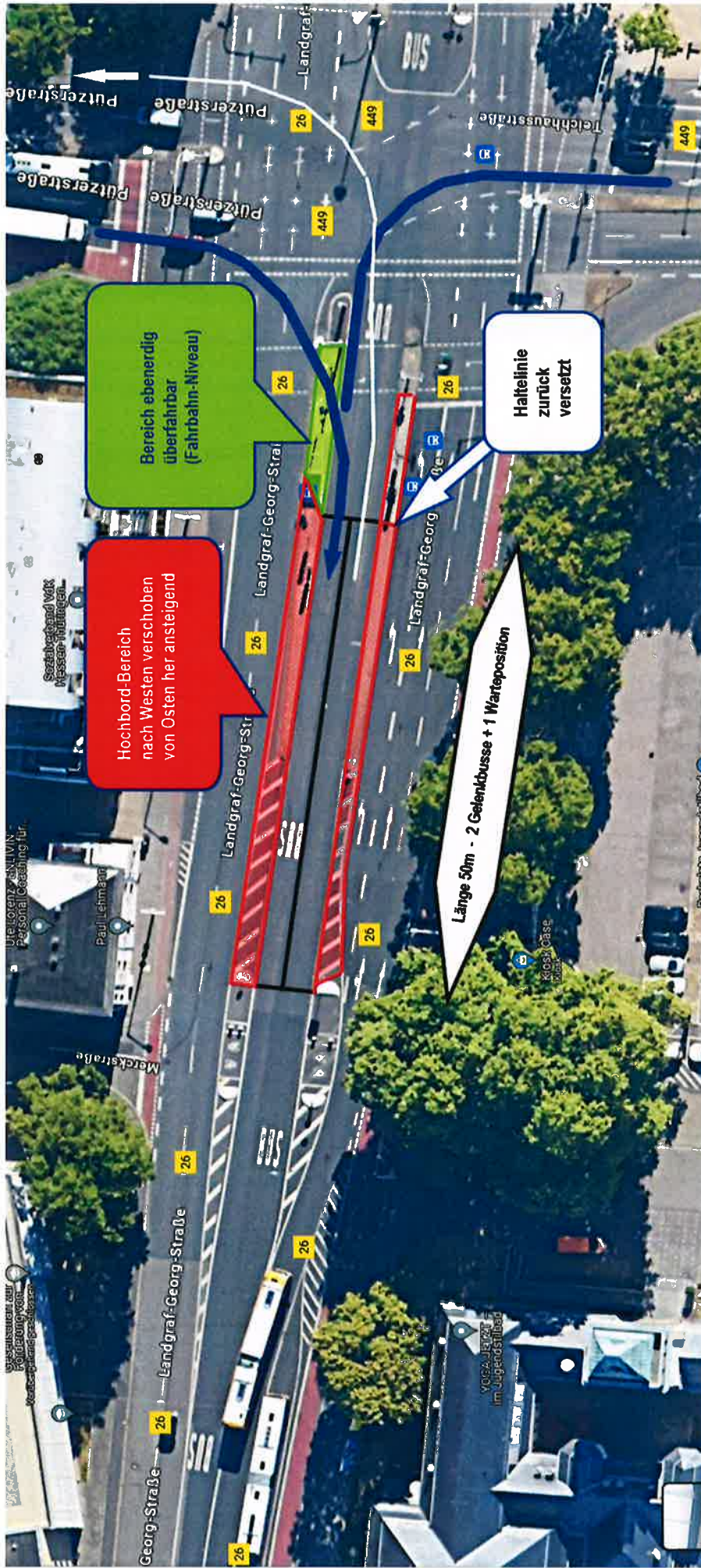
Linien, die stadtauswärts in die Pützerstraße abbiegen (F/FM), können in den Kreuzungsbereich einfahren und dort den Gegenverkehr abwarten.
Mittelfristig können eigene LSA-Phasen zum Abbiegen in beide Richtungen erwogen werden.

Beschlussempfehlung:

Der HA empfiehlt, dem Antrag zuzustimmen.

Anlage:

- Grafik Haltestelle Jugendstilbad

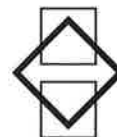


Bereich ebenerdig überfahrbar (Fahrbahn-Niveau)

Hochbord-Bereich nach Westen verschoben von Osten her ansteigend

Haltelinie zurück versetzt

Länge 50m - 2 Gelenkbusse + 1 Warteposition

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1853-2024/DDN** vom 29.02.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Fahrgastbeirat	Ö	Zur abschließenden Beschlussfassung

Betreff: **TOP 5.3**
Antrag Linienverkehr von Messel nach Dieburg (33_I)**Beschlussvorlage:**

Die DADINA und die Stadt Darmstadt bzw. der Kreis Darmstadt-Dieburg werden gebeten, eine direkte Linienführung vom Hauptort Messel in das Mittelzentrum Dieburg per Bus zu ermöglichen.

Dies könnte zum Beispiel für jede Fahrt des FU/FM-Busses erfolgen, die derzeit in Messel endet und nicht nach Urberach weiterfährt. Denkbar ist alternativ auch die Verlängerung einer anderen Buslinie, die derzeit in Dieburg endet bzw. nach Dieburg fährt.

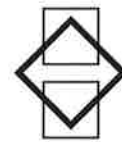
Begründung:

- Dieburg als Mittelzentrum ist wichtig für Messel, da viele Schüler dort die weiterführende Schule (ab 5. Klasse) und Studierende den Campus Dieburg besuchen. Einige Behörden in Dieburg sind außerdem für Messel zuständig.
- Derzeit besteht kein umstiegsfreier ÖPNV zwischen den Nachbarorten Messel und Dieburg (10 km). Es besteht eine Verbindung mit dem FU/FM-Bus ab Messel, Umstieg in Grube Messel (2km) in den Zug RB75 Richtung Aschaffenburg. Der Fußweg vom Bahnhof Dieburg z.B. zur Goetheschule beträgt noch einmal 1,2 km.
- Insbesondere für die Schüler besteht seit Wochen mehrfach pro Woche keine verlässliche Verbindung nach Dieburg, da der FU/FM-Bus häufig massive Verspätungen hat und / oder der Zugbetrieb der RB75 ebenfalls unzuverlässig ist und oft auch ganz ausfällt. Bei einer funktionierenden Verbindung ist Abfahrt im Hauptort Messel um 06:57 Uhr, die frühere Verbindung „zur Sicherheit“ bedeutet um 06:15 Uhr in Messel loszufahren. Unterrichtsbeginn ist um 07:45 Uhr.
Dies ist nicht zumutbar. Damit die Schüler rechtzeitig in die Schule kommen, fahren die Eltern die Kinder deshalb derzeit 2-3 pro Woche in die Schule.

Beschlussempfehlung:

Der HA vermag den Antrag zunächst nicht zur Beschlussfassung zu empfehlen und regt eine weitergehende Prüfung an. Um die Bedeutung des Antrags einschätzen zu können, sollten fundierte Angaben eingefordert werden, wie hoch die Zahl der Schüler:innen ist, die von dem beschriebenen Mangel betroffen sind. Generell, aber auch mit Blick auf die Kostensituation sind Parallelverkehre und exklusive Verkehrsangebote für Wenige nicht sinn-

voll. Vielmehr müssen das bestehende Angebot zuverlässiger werden und die örtlichen Zugangsblockaden am Bahnhof Messel beseitigt werden.



Vorlage-Nr.: **1854-2024/DDN** vom 29.02.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Fahrgastbeirat	Ö	Zur abschließenden Beschlussfassung

TOP 5.4

Betreff: **Antrag Buslinie FU/FM – Rückkehr zur alten Linienführung im Stadtgebiet Darmstadt (34_I)**

Beschlussvorschlag:

Die DADINA und die Stadt Darmstadt werden gebeten, die Verlegung des Bushalts des FU/FM-Busses statt Alexanderstraße in die Pützerstraße erneut zu prüfen und möglichst auf die alte Linienführung zurückzukehren.

In diesem Zusammenhang sollte die Benennung der Buslinie wieder in „FU“ geändert werden, damit den Fahrgästen ersichtlich ist, dass der Bus bis nach Urberach fährt.

Stattdessen wird vorgeschlagen den K-Bus die Haltestelle Pützerstraße bedienen zu lassen, aufgrund der einfacheren Verkehrsbedingungen für die Route.

Begründung:

- a. Die im Regelbetrieb offensichtlich gewordenen **Sicherheitsmängel**:
Die unter der Woche große Anzahl von (u.a.) Studierenden und Angestellten der TU-Darmstadt steigt nun stadteinwärts (statt wie gewohnt an der breiteren Haltestelle Alexanderstraße) schon am Alice-Hospital aus. Dort befindet sich nur ein schmaler Gehweg mit Radweg, der nicht für die Aufnahme vieler aussteigender Fahrgäste geeignet ist. Dies ist gefährlich für die Fahrgäste, für die Radfahrenden und passierenden Fußgänger, da die Straße dort generell sehr eng ist. Die gleiche Situation besteht auch auf der anderen Seite direkt vor dem Alice-Hospital stadtauswärts. (Die Situation an der Haltestelle Pützerstraße ist nicht besser, dort stehen auch nur sehr enge Gehwege mit Radwegen zur Verfügung.)
- b. **Massive regelmäßige Verspätungen** mit dieser Linienführung, die nun nicht mehr nur 3 - 5 Minuten betragen wie vorher, sondern häufig nun 15 - 20 Minuten oder mehr. Dies hat u.a. auch die Auswirkung, dass die Anbindungen an die RB75 (Grube Messel) und RB60 (Urberach) nicht mehr funktionieren. Dies beeinträchtigt nicht nur Pendler, die ggfls. deshalb wieder auf das Auto umsteigen sondern z.B. auch die SchülerInnen, die nicht rechtzeitig nach Dieburg oder Darmstadt per Zug in die Schule kommen (s. hierzu auch gesonderter Antrag von heute).
- c. Die Begründungen für die Änderung der Linienführung: laut Aussagen der DADINA wurde ein Bus ersetzt („M“), der schon mit direktem Ziel „**Welterbe Mathildenhöhe**“

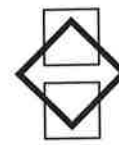
leer geblieben ist. Es ist nicht zu erwarten, dass die Umleitung des „FU/FM“-Busses dazu führt, dass plötzlich viele Fahrgäste das Ziel „Welterbe Mathildenhöhe“ haben. Insbesondere nicht unter der Woche, dann wird der Bus vor allem für Pendler benötigt und benutzt. Es besteht außerdem bereits eine andere Haltestelle auf der Route, von der aus der Zugang zur Mathildenhöhe möglich ist „Lucasweg“ – diese wird auch angezeigt in der rmv-app, wenn man nach „Mathildenhöhe“ sucht.

- d. Die Begründung für die **Einsparung** an Kilometern / Kosten: sicherlich spielt die Wirtschaftlichkeit und Kostenbetrachtung eine Rolle. Diese sollte aber nicht vorbeigehen an den Bedürfnissen der Menschen und vor allem nicht an deren Sicherheit. Am Ende ist es auch wieder wirtschaftlich, wenn mehr Menschen den Bus nutzen, weil er sie direkter an ihr Ziel bringt.

Beschlussempfehlung:

Der HA empfiehlt, dem Antrag hinsichtlich der Linienführung zuzustimmen.

Der HA widerspricht dem Anliegen der Rückbenennung der Linie FM in FU, weil die Umbenennung wegen der anglizistischen Bedeutungskollision erfolgt ist. Zudem ist das Fahrtziel am Bus eindeutig angezeigt (Messel oder Urberach), was völlig ausreichend ist. Andere Linien verkehren auch mit wechselnd angezeigten Fahrtzielen.

Vorlage-Nr.: **1856-2024/DDN** vom 29.02.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Fahrgastbeirat	Ö	Zur Kenntnisnahme

Betreff: **TOP 6.1
Anfrage Abgedecktes LED-Anzeigefeld an den TINA-
Straßenbahnen(1_2024)****Anfrage:****Abgedecktes LED-Anzeigefeld an den TINA-Straßenbahnen**

Herr Crncic hat im Februar 2023 den Antrag 21.I zum Thema „Außenansagen an Straßenbahnen“ gestellt, der vom FBR beschlossen wurde. Herr Crncic fragt an, was der Sachstand in dieser Angelegenheit ist, weil er gerne wüsste, wie damit weiter verfahren werden wird.

(Anmerkung: Zu Antrag 21.I laut Antragsübersicht:

„Nach Abstimmung mit der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo soll auf Außenansagen im Regelfall weiterhin verzichtet werden, da dies insbesondere bei Haltestellen, an denen mehrere Linien halten, unübersichtlich wird und zu Beschwerden führen würde. Für Störfälle etc. können Außenansagen weiterhin angewendet werden. Die DADINA hatte nicht zugesagt, im Regelfall die Durchführung von Außenansagen einzuführen, sondern sich für die technische Machbarkeit der Außenansagen bei Neuanschaffungen einzusetzen. Dies ist erfolgt.“)

In diesem Zusammenhang interessiert den HA ein anderes Detail zum behindertengerechten Nahverkehr, das wir bitten zu beantworten:

Bei den neuen Straßenbahnen der Reihe ST15 (TINA) ist rechts neben der Tür 1 in Sichthöhe ein LED-Anzeigefeld vorhanden, welches die Liniennummer anzeigen soll, um seheingeschränkten Fahrgästen die Identifikation der Linie zu erleichtern. Diese Anzeige musste angeblich auf Verlangen der TAB (Technische Aufsichtsbehörde) abgedeckt werden. Das ist völlig unverständlich und bedarf der Erklärung.



Vorlage-Nr.: **1857-2024/DDN** vom 29.02.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 7**
Schwerpunktthema: Info-Flyer für den FBR

Zur Arbeit des Fahrgastbeirats soll eine Informationsbroschüre erstellt werden.



Vorlage-Nr.: **1858-2024/DDN** vom 29.02.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 8**
Verschiedenes

Verabschiedung des DADINA Geschäftsführer Matthias Altenhein.