



DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Darmstadt Dieburger Nahverkehrsorganisation Europaplatz 1 64293 Darmstadt

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

Europaplatz 1
64293 Darmstadt

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

Geschäftsstelle
06.12.2024
bk

Einladung zur Sitzung der Verbandsversammlung

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie zur VV/12./VI. Sitzung der Verbandsversammlung für

Donnerstag, den 19.12.2024, um 17:00 Uhr,
im Kreistagssitzungssaal des Kreishauses Darmstadt,
Jägertorstraße 207, 64289 Darmstadt

ein.

Die Tagesordnung mit Beratungsunterlagen sowie die Niederschrift der letzten Sitzung liegen bei.

Mit freundlichen Grüßen

Christel Sprößler
Vorsitzende

Anlagen

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

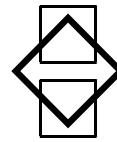
ÖPNV-Anschluss:
Hauptbahnhof Darmstadt
Zentraler Knotenpunkt
für Bahn-, Straßenbahn-
und Buslinien

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Tagesordnung

Gremium: Verbandsversammlung
Sitzungstag: 19.12.2024
Sitzungsnummer:: VV/12./VI.

TOP	Betreff		
Öffentlicher Teil der Sitzung			
1.	Mitteilungen der Verbandsversammlungsvorsitzenden	1980-2024/DDN	
2.	Niederschrift VV/11./VI.-Sitzung vom 11.07.2024	1981-2024/DDN	
3.	Anträge und Anfragen (Sachstand)	1983-2024/DDN	
4.	Bericht des Vorstandsvorsitzenden	1984-2024/DDN	
5.	Weiterführung DadiLiner ab 15.12.2024	1985-2024/DDN	
6.	Eckpunktepapier zur Direktvergabe an die HEAG mobiBus	1968-2024/DDN	
7.	Umsetzung der Clean-Vehicle-Directive der EU und des nationalen Saubere Fahrzeuge-Beschaffungs- Gesetzes	1969-2024/DDN	
8.	Neuvergabe der Linienbündel "Darmstadt / Ober- Ramstadt" und "Reinheim"	1970-2024/DDN	
9.	Prüfung Jahresabschluss 2023	1967-2024/DDN	
10.	Wirtschaftsplan 2025	1975-2024/DDN	
11.	Antrag des Fahrgastbeirats auf Änderung der Geschäftsordnung des FBR für den elektronischen Unterlagenversand (11_VI_41)	1996-2024/DDN	
12.	Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen zum Trassensicherungsvertrag (11_VI_42)	1993-2024/DDN	
13.	Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen zur NKU der Straßenbahnverlängerung ins Ried (11_VI_43)	1994-2024/DDN	
14.	Anfrage der Fraktionen Klimaliste/WGD und Die Linke zur DADINA Personalgewinnung für die Fahrgastbeförderung (11_VI_44)	1995-2024/DDN	
15.	Verschiedenes	1992-2024/DDN	



DADINA

Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Vorlage-Nr.: **1981-2024/DDN** vom 20.11.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

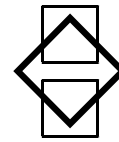
Betreff:

TOP 2
Niederschrift VV/11./VI.-Sitzung vom 11.07.2024

Die Niederschrift vom 11.07.2024 wird beschlossen.

Anlage:

- Niederschrift vom 11.07.2024



DADINA

Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Vorlage-Nr.: **1983-2024/DDN** vom 20.11.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 3
Anträge und Anfragen (Sachstand)**

Beantwortung der ausstehenden Anträge und Anfragen:

Antrag zur Vias (11_VI_40):

Die Betriebsleitung der Vias wurde von der DADINA-Geschäftsführung zur Verbandsversammlung am 19. Dezember 2024 eingeladen. Die Antwort ist Stand jetzt offen.

Anlage:

- Anträge und Anfragen der DADINA Verbandsversammlung 2021-2026 – Sachstand November 2024

Anträge und Anfragen der DADINA-Verbandsversammlung 2021-2026 – Sachstand November 2024

Laufende Nr.	Antrag/Anfrage	Beschluss	Bearbeitungsstatus	
1_VI_1	Anfrage: Software zur Planung von Linienführung und Fahrzeiten		Beantwortung erfolgt in der Niederschrift VV/2./VI.	√
2_VI_2	Anfrage: Haushaltsführung		Beantwortung erfolgt in der Niederschrift VV/2./VI.	√
2_VI_3	Anfrage: Nahverkehrsplan		Beantwortung erfolgt in der Niederschrift VV/2./VI.	√
2_VI_4	Antrag: Odenwaldbahn	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der DADINA-Vorstand wird beauftragt mit dem RMV und dem Land Hessen zu prüfen, unter welchen Bedingungen ein täglicher RB-Studentakt Frankfurt Hbf-Darmstadt Ost-Erbach umsetzbar wäre. 2. Der DADINA-Vorstand wird beauftragt mit dem RMV und dem Land Hessen zu prüfen, unter welchen Bedingungen ein täglicher RE-Studentakt Darmstadt Hbf-Darmstadt Ost-Erbach (auch am Wochenende und täglich bis 23:00 Uhr) umsetzbar wäre. 3. Der DADINA-Vorstand wird beauftragt mit dem RMV und dem Land Hessen zu prüfen, unter welchen Bedingungen eine mindestens zweiteilige Traktion für alle Darmstadt-Ost berührenden Zugfahrten umsetzbar wäre. 	<p>Beantwortung erfolgt in der Sitzung VV/4./VI durch den RMV:</p> <p>Hinsichtlich der Überlegungen zu weiteren Angebotsausweitungen nehmen wir wie folgt Stellung: Wir freuen uns über die sehr positive Entwicklung der Fahrgastnachfrage auf der Odenwaldbahn zwischen 2005 und Beginn der Corona-Pandemie. Obwohl die Fahrgastzahl pandemiebedingt nun bereits seit rund zwei Jahren erheblich unter dem vorherigen Niveau liegt, planen wir für Sommer auf Basis der Beschaffung von fünf neuen Fahrzeugen eine nochmalige Ausweitung des Angebots. Diese umfasst sowohl eine bedarfsgerechte punktuelle Erhöhung des Platzangebots als auch eine erhebliche – besonders am Wochenende – Ausdehnung der Anzahl der Direktfahrten pro Tag zwischen Frankfurt und dem Odenwald. Die genauen Verbesserungen stellen RMV/DADINA rechtzeitig vor Start der Fahrplanausweitungen vor.</p> <p>Die mit der Erbacher Erklärung verbundene Planung des Zielkonzepts ist so gestaltet, dass sie maximalen Vorteil (längere Züge, Studentakt bis Eberbach) bei möglichst geringen kostenintensiven infrastrukturellen Maßnahmen bietet. Das Platzangebot der jeweiligen Züge geht auf Zählungen und Erfahrungswerte zurück. Generalisierende Vorgaben wie in Punkt 3 alle Fahrten, die in Darmstadt</p>	√

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

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

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

			Zeitpunkt zur Umsetzung der Maßnahme kann derzeit nicht genannt werden.	
4_VI_9	Antrag zur Softwareausschreibung für öffentliche Verbindungsversuche für die Verbesserung ÖPNV		Abgelehnt in VV/4./VI	√
4_VI_10	Antrag zum Klimaticket für das gesamte DADINA-Gebiet		Abgelehnt in VV/4./VI	√
4_VI_11	Antrag zum Elektrischen Betrieb der Pfungstadtbahn	Geändert beschlossen: Der DADINA-Vorstand wird beauftragt, sich beim RMV für eine Prüfung inwieweit eine Elektrifizierung der Bahnstrecke Pfungstadt - Darmstadt Eberstadt möglich ist, einzusetzen. DIE DADINA-Verbandsversammlung ist zu unterrichten.	Beantwortung erfolgt in der Sitzung VV/5./VI. Der RMV nimmt dazu wie folgt Stellung: Für die Elektrifizierung der Pfungstadtbahn würden Fördermittel benötigt. Alleine die Elektrifizierung einer Strecke führt aber zu keinem veränderten bzw. verbesserten Angebot mit mehr Verkehrsnachfrage für den ÖPNV, sodass auch keine Finanzierung bzw. ein Nachweis der Förderfähigkeit hergeleitet werden kann. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Pfungstadtbahn heute als Teil der Odenwaldbahn betrieben wird, wodurch u. a. umsteigefreie Verbindungen von Pfungstadt nach Darmstadt Nord (Fa. Merck), Darmstadt TU-Lichtwiese und in den Odenwald möglich sind. Dann würde eine Elektrifizierung nur Sinn machen, wenn auch die gesamte Odenwaldbahn elektrifiziert wird. Bei der Odenwaldbahn wird zurzeit über zukünftige neue Fahrzeugkonzepte nachgedacht, in diesem Zusammenhang ist dann auch die Pfungstadtbahn zu betrachten. Für eine Verlängerung der S-Bahn vom Darmstädter Hauptbahnhof nach Pfungstadt, für die eine Elektrifizierung Voraussetzung wäre, gibt es zurzeit keine konkreten Planungen. Der Schienenverkehr unterliegt zur Zeit einem Technologiewandel, um mittelfristig den Dieselbetrieb durch lokal emissionsfreie Antriebsarten zu ersetzen. Entsprechend werden die Möglichkeiten und infrastrukturellen Voraussetzungen für den zukünftigen Fahrzeugeinsatz geprüft.	√
4_VI_12	Antrag zur Anhörung zum Schienensystem im Korridor Darmstadt-Groß Zimmern		Abgelehnt in VV/4./VI	√
4_VI_13	Antrag zur Kaufmöglichkeit des Schüler: innentickets für das DADINA-Gebiet	Geändert beschlossen: Der DADINA - Vorstand wird gebeten, sich beim RMV über die Kosten	Aufgrund der hohen Arbeitsbelastung durch das 9-Euro-Ticket sieht sich der RMV zurzeit nicht in der Lage, hierzu eine fundierte Stellungnahme abzugeben. Auch wäre eine Abstimmung mit dem Land Hessen erforderlich.	√

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

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

			Es sind bisher keine zusätzlichen Kosten bei der DADINA entstanden. Einnahmenausfälle sollen durch den Bund und das Land ausgeglichen werden, erste Abschlagszahlungen hat die DADINA bereits erhalten. Mehrbestellungen auf den lokalen Linien sind nicht erfolgt. Bei der HEAG mobilo ist ein zusätzlicher Vertriebsaufwand entstanden, dieser wird aber auch in einer festgelegten Höhe bei den Ausgleichszahlungen berücksichtigt.	
5_VI_16	Antrag: Fahrplanänderungen während Bauzuständen Darmstadt-Mitte	Der DADINA-Vorstand wird beauftragt im Rahmen der Bauzustände in Darmstadt-Mitte - überwiegend Frankfurter Straße im Bereich Herrgarten - folgende Fahrplanänderungen über die HEAG mobilo und Beteiligte zu beantragen: 1. Schienenersatz-Buslinie Nordbad im Anschluss an die Straßenbahnfahrten, hier: Halt immer an Heinheimer Straße und Pützerstraße. 2. Verlängerung der Buslinie L von der Heinheimer Straße bis zum Nordbad im normalen Takt der Buslinie L (so wie vor Eröffnung der Straßenbahnlinie nach Kranichstein). 3. Schienenersatz-Buslinie Nordbahnhof - Luisenplatz im Anschluss an die Straßenbahnfahrten, hier: Halt an den Unterwegshaltestellen, soweit möglich) Wenn die Straßenbahn im 15-Min-Takt fährt, dann alle 15 Minuten plus Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit zum 7,5-Min-Takt und b) Wenn die Straßenbahn im 10-Min-Takt fährt, dann fährt die Schienenersatzlinie alle 10 Min.	Antrag wird als erledigt beschlossen.	√
5_VI_17	Anfrage: Fahrpreisentwicklung	1. Welche Möglichkeiten der Kostenreduktion bzw. -einfrierung wird aktuell in der DADINA diskutiert?	Beantwortung erfolgt in VV/6./VI 1. Da sich der Landkreis Darmstadt-Dieburg zurzeit in einer Phase der Haushaltskonsolidierung befindet, sollen höhere Ausgaben auch	√

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

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

		<p>Neuerrichtung einer Haltestelle oder bei Instandhaltungs- und Umbaumaßnahmen soll LED-Beleuchtung verwendet werden und ebenso auf die unter 1. genannten Kriterien geachtet werden.</p>	<p>wird, können keine genauen Angaben über den Stromverbrauch der Leuchten gemacht werden.</p> <p>Die DADINA könnte das Anliegen des Antrags mit der Empfehlung der Umsetzung an die Kreiskommunen, die Stadt Darmstadt und die HEAG mobilo weiter geben.</p> <p>In der VV/7./VI-Sitzung nebenstehenden neuen Beschluss gefasst, der umgesetzt wurde.</p>	
6_VI_21	Antrag: Finanzierung für ÖPNV im DADINA - Gebiet		Abgelehnt in VV/6./VI	√
6_VI_22	Antrag: Streckenführung ICE gemäß aktualisiertem Regionalplan		Abgelehnt in VV/6./VI	√
6_VI_23	Anfrage: Kosten Verlängerung L3 / Ludwigshöhe	<p>1. Worin liegt der Kosten-Nutzen Faktor in den verschiedenen Streckenführungen von der Musikakademie zur Heidelberger Landstraße: Ein- oder Zweigleisig neben der Cooperstraße?</p> <p>2. Worin liegt der Kostenvorteil einer zurzeit kursierenden medialen üppigen Planung der Kreuzung Cooper-/Heidelberger Landstraße, insbesondere alternativer Streckenführungen auf oder neben der zum Teil verlegten Cooperstraße?</p> <p>3. Wäre eine eingleisige Wendeschleife an der Musikakademie (vorliegend) resp. Ludwigshöhviertel-Verlegung kostenvertretend im Hinblick auf eine geplante Zweigleisige Wendung (Kostengegenüberstellung)?</p> <p>4. Wie wurde die Umweltverträglichkeitsprüfung,</p> <p>5. so wie die Wirtschaftlichkeitsberechnung von 1,07 (angestrebte 1,2) für die Errichtung der Verlängerung</p>	<p>Beantwortung erfolgt in VV/7./VI</p> <p>zu 1. Der Nutzen-Kosten-Faktor wird für die im Planungsverlauf herausgearbeitete Vorzugsvariante ermittelt. Für eine eingleisige Streckenvariante wurde kein Nutzen-Kosten-Faktor ermittelt.</p> <p>zu 2. Die Fragestellungen sind aus unserer Sicht so formuliert, dass sich der Zweck der jeweiligen Frage nicht eindeutig erschließt. Insofern sehen wir uns außerstande, die Fragen fundiert zu beantworten.</p> <p>zu 3. Eine eingleisige Wendeschleife an der Musikakademie wäre aller Erfahrung nach günstiger in der Herstellung als eine zweigleisige Wendeschleife. Allerdings würde die Eingleisigkeit für den vorgesehenen Straßenbahnbetrieb ein Hindernis darstellen.</p> <p>zu 4. und 5 Die Fragestellungen sind unvollständig ausformuliert, so dass wir uns auch hier außerstande sehen, diese fundiert zu beantworten.</p> <p>zu 6. Die Kosten wurden regelgerecht ermittelt. Hierbei sind eventuelle Preissteigerungen in gewissem Rahmen berücksichtigt.</p>	√

		der geplanten Fortführung der Linie L3 begründet? 6. Wie werden künftige Kostensteigerungen abgedeckt?		
7_VI_24	Antrag: Evaluation Studie zu Güterverkehr im DADINA-Gebiet (Miltenberg)		Abgelehnt: VV/7./VI	√
7_VI_25	Antrag: Schienenersatzverkehr DadiLiner		Abgelehnt: VV/7./VI	√
8_VI_26	Antrag: Taktverdichtungen im ÖPNV	Der Vorstand wird aufgefordert, zu prüfen, unter welchen Rahmenbedingungen die folgenden Bestellungen durchgeführt werden könnten: 1. Der Takt auf der Pfungstadtbahn wird auf 30 min. Takt täglich verdichtet. 2. Der Takt des Regionalexpress nach Wiebelsbach wird auf einen 60 min. Takt täglich erhöht, damit sich mit der Regionalbahn zwei Fahrten pro Stunde ergeben. 3. Der Takt nach Aschaffenburg wird auf 30 min. Takt täglich verdichtet.	Stellungnahme des RMV: 1 Für einen 30-Minuten-Takt stehen nicht ausreichend Taktrassen auf der Main-Neckar-Bahn (Frankfurt – Heidelberg) zur Verfügung. Zudem erfordert der Ausbau des Leistungsangebotes auf der Pfungstadtbahn zusätzliche Finanzmittel, die dem RMV derzeit nicht zur Verfügung stehen. 2.. Ein verdichtetes RE-Angebot auf der Odenwaldbahn erfordert zur Stabilität des Betriebs im Abschnitt zwischen Wiebelsbach und Darmstadt Ost einen zusätzlichen Kreuzungsbahnhof in Mühlthal. Ein solcher ist im Zuge des weiteren Ausbaus der Odenwaldbahn vorgesehen. 3. Die Bestellung der zusätzlichen Fahrten nach Aschaffenburg wird derzeit nicht durch den benachbarten Aufgabenträger in Bayern mitgetragen. RMV-seitig wurde die Verdichtung zum Fahrplan 2022 bestellt, jedoch mangels Mitfinanzierung durch die bayrische Seite nicht realisiert.	√
8_VI_27	Anfrage: S-Bahn-Ausbau und Verbesserung des SPNV im Dieburger Land	1. Wann wurde die Planungsvereinbarung geschlossen und welche Planungsschritte sind für die Vorplanung erforderlich? 2. Wird alternativ auch die Verlängerung der S 1 untersucht? 3. Welche Planungsschritte sind bereits umgesetzt?	Stellungnahme des RMV: 1. Eine Planungsvereinbarung zwischen DB Netz und dem Land Hessen liegt noch nicht vor. Es wird derzeit der Umfang der Maßnahmen geprüft. 2. Die Verlängerung der S1 wurde untersucht; die Untersuchung führte aber nicht zu einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis, insbesondere da über Rodgau längere Fahrzeiten von Dieburg nach Offenbach und Frankfurt prognostizierter werden als über Dietzenbach.	√

		<ol style="list-style-type: none"> 4. Wann wir die Nutzen-Kosten-Untersuchung erfolgen? 5. Welche bautechnischen und ökologischen Probleme sind auf der in Rede stehenden Neubaustrecke zwischen Dietzenbach und Urberach zu bewältigen? 6. Mit welchem Zeithorizont bis zum Baubeginn und bis zur Inbetriebnahme ist für die Neubaustrecke zu rechnen? 7. Welche Planungsschritte und Untersuchungen sind zum Ausbau des Haltepunktes Eppertshausen als Kreuzungsbahnhof bisher erfolgt? Wann kann mit der Umsetzung gerechnet werden? 8. Welche Planungsschritte und Untersuchungen sind zur Elektrifizierung der Dreieichbahn bisher erfolgt? Wann kann mit der Umsetzung gerechnet werden? 9. Die Dreieichbahn verkehrt laut aktuellem Fahrplan nur in den Hauptverkehrszeiten halbstündlich von und nach Dieburg. Gibt es weitere Überlegungen/ Untersuchungen zur Verdichtung des Fahrtenangebotes außerhalb der werktäglichen HVZ? 10. Könnte eine Verlängerung der S-Bahn von Dieburg nach Darmstadt auf der vorhandenen Strecke, wo die RB 75 verkehrt, erfolgen oder wäre eine neue Trasse erforderlich? 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Keine, da die Planungsvereinbarung noch nicht geschlossen ist, siehe Antwort 1. 4. Sobald die Kosten aus der Entwurfsplanung vorliegen, kann eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt werden. 5. Etwaige bautechnische und ökologische Herausforderungen sind aufgrund der dafür noch nicht erreichten Planungstiefe noch nicht bekannt. 6. Zum Zeithorizont lässt sich aufgrund des frühen Planungsstands noch keine Aussage treffen. 7. Für den Ausbau der Station Eppertshausen zum Kreuzungsbahnhof wird derzeit eine Überprüfung der Kosten durchgeführt. Der Umsetzungszeitpunkt ist entsprechend noch offen. 8. Auch aus unserer Sicht sind Elektrifizierungen sowohl ökologisch als auch betrieblich (Möglichkeit verschiedene Fahrzeugmodelle einzusetzen sowie schnelleres Beschleunigen) grundsätzlich positiv. Für eine separate, alleinige Elektrifizierung der Dreieichbahn gibt es nach aktuellem Stand keine finanzielle Förderung, weswegen es hier derzeit keine Planungen gibt. 9. Die Ausweitung des 30-Minuten-Taktes auf der Dreieichbahn erfordert zusätzliche Finanzmittel, die dem RMV derzeit nicht zur Verfügung stehen. 10. Für die Verlängerung der S-Bahn über Dieburg hinaus in Richtung Darmstadt ist keine neue Trasse vorgesehen, aber es werden dafür weitere Ausbaumaßnahmen entlang der vorhandenen Strecke aufgrund der dichten Streckenbelegung erforderlich sein. Weitergehende Untersuchungen wurden noch nicht durchgeführt und noch nicht entschieden. 	
--	--	---	---	--

8_VI_28	Anfrage: Barrierefreiheit Haltestelle Böllenfalltor	<p>1. Welche temporären Maßnahmen werden geplant, um die Situation für die Fahrgäste im Hinblick auf</p> <p>1.1. Beleuchtung, Wetterschutz und Unterstände</p> <p>1.2. die Nutzbarkeit der Toilettenanlagen</p> <p>1.3. Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen beim Hören und Sehen</p> <p>1.4. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu verbessern?</p> <p>2. Wann sollen die Maßnahmen jeweils umgesetzt werden?</p>	<p>Stellungnahme der Stadt Darmstadt:</p> <p>1.1: Hier sind derzeit keine temporären Maßnahmen vorgesehen.</p> <p>1.2: Aufgrund von dauerhaften Vandalismusschäden, die für Nutzerinnen und Nutzer ein Sicherheitsrisiko darstellten, musste die öffentliche Toilettenanlage an der Haltestelle "Böllenfalltor" - auch nach mehrfacher Sanierung - außer Betrieb genommen werden. Die Räumlichkeiten wurden anschließend auf Grundlage der Arbeitsstättenverordnung umfunktioniert, um dem Fahrpersonal eine ausreichende Anzahl an Toiletten vorzuhalten. Durch diesen Umbau ist keine Möglichkeit für eine öffentliche Nutzung gegeben.</p> <p>1.3: Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten ist ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle "Böllenfalltor" kurzfristig nicht realisierbar. Ein genauer Zeitpunkt zur Umsetzung der Maßnahme kann derzeit nicht genannt werden.</p> <p>1.4: Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten ist ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle "Böllenfalltor" kurzfristig nicht realisierbar. Ein genauer Zeitpunkt zur Umsetzung der Maßnahme kann derzeit nicht genannt werden.</p> <p>2. Siehe Antworten zu 1.</p>	√
8_VI_29	Anfrage: Auskünfte zu verspäteten und ausgefallenen Verbindungen auf der Odenwaldbahn	<p>Es wurden Beschwerden über wiederholte Zugausfälle oder Verspätungen auf der Odenwald-Bahn in den letzten Monaten an uns herangetragen. Um diesbezüglich objektive Daten zu erhalten, bitten wir um Auskunft zu verspäteten und ausgefallenen Verbindungen in den Monaten April und Mai 2022 und 2023 sowie zum Gesamtjahr 2022:</p> <p>1) Anzahl der fahrplanmäßigen Verbindungen auf der RB 81/82 zwischen Wiebelsbach-Heubach und DA Nord:</p>	<p>Stellungnahme des RMV:</p> <p>In den vergangenen Jahren wurde die Anzahl der Fahrten auf der Odenwaldbahn mehrfach und in Summe deutlich erhöht. Zuletzt gab es zum Fahrplan 2023 einen Schwerpunkt auf zusätzliche RE-Fahrten auf der Strecke (Groß-Umstadt Wiebelsbach -) Babenhausen - Hanau - Frankfurt.</p> <p>Auch auf der Strecke zwischen Wiebelsbach-Heubach und Darmstadt Nord wurden im Laufe der Zeit für beide Fahrtrichtungen weitere Fahrten bestellt, sodass es im Vergleich zu den Vorjahren mehr fahrplanmäßige Fahrten gibt.</p> <p>Auf den Linien RE80, RB81 und RB82 werden im laufenden Jahr planmäßig insgesamt rund 1,42 Mio. Zugkilometer gefahren, vor zehn Jahren noch waren es annähernd 1,2 Mio. Zugkilometer. Auf den Linien RE85 und RB86 sind es 2023 rund 1,09 Mio. Zugkilometer. Auch auf diesen Linien gab es einen deutlichen Anstieg der</p>	√

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

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

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

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

		<p>2. Wann wurde eine solche Zählung durchgeführt oder wann wird eine solche in absehbarer Nähe durchgeführt werden?</p> <p>3. Wie hoch sind die Fahrgastzahlen von der Lichtwiese (TU Darmstadt) zur Jahnstraße während eines gewöhnlichen (Schul) Tages (keine [Semester] Ferien)?</p>	<p>3: Gemäß den Berechnungen nach dem Verkehrsmodell der Wissenschaftsstadt Darmstadt gibt es ca. 6.700 Ein- und Aussteiger pro Tag, die mit der Straßenbahn an- und abreisen. Eine Fahrgastzählung hat noch nicht stattgefunden (siehe Antworten zu 1 und 2)</p>	
9_VI_32	Antrag: Personalmangel Management	<p>Unverändert beschlossen: Die DADINA-Verbandsversammlung möge beschließen:</p> <p>Der Dadina-Vorstand wird beauftragt, gemeinsam mit dem RMV zu prüfen, im Hinblick auf absehbar anhaltenden Personalmangel a) auf Fahrten der nicht überall haltenden RE-Linie 85 zwischen Erbach, Wiebelsbach, Hanau und Frankfurt Süd zu verzichten und b) im Gegenzug einen stabilen Betrieb der RB-Linie 86 zu gewährleisten.</p> <p><u>Begründung:</u> Die RB 86 bedient auch Klein-Umstadt, Langstadt, Zellhausen und Klein-Auheim, hat in Babenhausen perfekte Anschlüsse an Züge und Busse und ist das Grundangebot, während der RE 85 nur ein Zusatzangebot ist. Die Landkreise als ÖPNV-Aufgabenträger wurden schon im Frühjahr über angehäuften kurzfristigen Fahrausfälle informiert, bleiben offensichtlich jedoch tatenlos.</p>	<p>Antwort des RMV:</p> <p>Der RMV hat die Betreiberin der Odenwaldbahn, Vias, bereits im vergangenen Jahr gebeten, die RB86 gegenüber der RE85 zu priorisieren. Nicht zuletzt, da die RE85-Fahrten (RE85 geht auf RB82 über und umgekehrt) meist im Ringverkehr stattfinden (Odenwald – Darmstadt Nord – Frankfurt – Hanau – Odenwald bzw. umgekehrt) ist die Umsetzung der Herausnahme (abschnittsweiser) Fahrten der RE85 von konkreten Fahrzeug- bzw. Personalumläufen abhängig. Im Übrigen reagierte Vias in den vergangenen Wochen durchaus fallweise mit der Herausnahme von Zugfahrten der Linie RE80 (ergänzt Fahrtenangebot zwischen Odenwald und Darmstadt) bzw. der Pfungstadtbahn.</p>	

9_VI_33	Antrag: Abfahrtspunkt nach Weiterstadt	<p>Durch den Antragssteller zurückgezogen (9. Sitzung, 20.12.2023) und in überarbeiteter Fassung neu gestellt:</p> <p>Die DADINA-Verbandsversammlung möge beschließen:</p> <ol style="list-style-type: none">1. am Luisenplatz zwecks Entlastung der Halteplätze vor der Merck-Apotheke auch eine Verlegung der Buslinie L durch die Grafenstraße wie heute X14 und X15 zu prüfen (Siehe Abbildung; dem Entfall der Bedienung der Haltestelle Willy-Brandt-Platz wird zugestimmt, da die Linie L bereits an der Pallaswiesenstraße hält),2. alternative Möglichkeiten zum Erhalt von Direktbussen zwischen Luisenplatz, Weiterstadt (inkl. Stadtteilen), Worfelden, Erzhausen unter Beteiligung der Kommunen Weiterstadt, Erzhausen, der LNVG Groß-Gerau sowie des FBR-Hauptausschusses zu erarbeiten und der Verbandsversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen,3. explizit auch eine Verlängerung der heutigen F-Bus-Fahrten ab/bis Oberwaldhaus via Michaelisstraße (ohne Haastraße) im Halbstundentakt nach Weiterstadt zu betrachten,	Abgelehnt: VV/10./VI
---------	--	---	----------------------

		<p>4. eine Pendellinie für die nicht bedienten Haltstellen ist zu konzipieren.</p> <p><u>Begründung:</u> Weiterstadt gehört zu den einwohnermäßig drei größten Kommunen im Landkreis und benötigt weiterhin eine Direktverbindung zum Luisenplatz, wie im gültigen Nahverkehrsplan festgelegt. Eine weg-Verlegung zum Mathildenplatz verlängert nicht nur den Umsteigeweg zu den Stadtlinien, sondern auch zu den Buslinien Richtung Ostkreis. Der Verdacht liegt nahe, dass hier ein schlechter Vergleichsfall für die Straßenbahnstrecken nach Weiterstadt und Groß-Zimmern geschaffen werden soll, weil die Umsteigewege vom Mathildenplatz zum Luisenplatz beschwerlich sind und keine barrierefreie Reisekette mehr via Schloss möglich ist. Die derzeit ab/bis Oberwaldhaus verkehrenden Fahrten der Buslinie F könnten ab Moldenhauerweg unter Auslassung der Haltestellen "Im Haras", "Kölner Straße", "Haasstraße" weiter nach Weiterstadt im Halbstundentakt fahren.</p>		
9_VI_34	Anfrage: DadiLiner	Der DaDiLiner ist als OnDemand-Verkehr ein Angebot für all die Menschen, die bei der Nutzung des ÖPNV auf ein gewisses Maß an Flexibilität nicht verzichten können und Willens sowie in der Lage sind, dafür auch zu	Die erfragten Zahlen sind den Sitzungsunterlagen (9. Sitzung, 20.12.2023) in tabellarischer Form angehängt.	

		<p>zahlen. Der DaDiLiner wird in Babenhausen, Erzhausen, Griesheim und Pfungstadt eingesetzt. Dabei hat das Angebot in Teilen das sogenannte Anrufsammeltaxi abgelöst. Daher ist eine ständige Evaluation des Erfolgs des Angebotes notwendig, um Entscheidungen für die Zukunft abzuleiten, daher frage ich:</p> <p>1. Bitte listen Sie die folgenden Daten als Monatswerte seit Betriebsbeginn in einer Tabelle jeweils für die einzelnen Gemeinden getrennt auf:</p> <ul style="list-style-type: none">a. registrierte Nutzer*innenb. aktive Nutzer*innen (mindestens eine Fahrt im betrachteten Monat)c. Anzahl erfolgter Routen/Verbindungsabfragend. Poolingquote (relativ und absolut); Hinterlegung der genutzten Definitione. Anzahl von Fahrten mit mehr als einer beförderten Personf. Anzahl Beförderte Erwachsene und Kinderg. Anzahl beförderter Personen mit Mobilitätseinschränkungen, die den Einsatz eines barrierefreien Fahrzeuges notwendig machtenh. Anzahl Fahrgäste mit Zeitkartei. Einnahmen (kassentechnisch)j. Anzahl der zum jeweiligen Zeitpunkt eingesetzten Fahrzeuge (davon barrierefrei ausgebaut) <p>2. Wie viele Fahrten gab es in den vormals installierten Anrufsammeltaxen? Bitte listen Sie dabei die folgenden Daten jeweils tabellarisch für die</p>		
--	--	--	--	--

		<p>Jahre 2018 bis 2022 in Monatswerten für die einzelnen Gemeinden getrennt auf:</p> <ul style="list-style-type: none">a. Anzahl der Fahrten mit mehr als einer Personb. Anzahl beförderte Erwachsene und Kinderc. Anzahl beförderte Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die den Einsatz eines barrierefreien Fahrzeuges notwendig machtend. Anzahl Fahrgäste mit Zeitkartee. Einnahmen (kassentechnisch) <p>3. Für welche der oben genannten Werte lagen Prognosen vor Inbetriebnahme bzw. Ausschreibung vor? Wenn möglich, diese in geeigneter Weise ebenfalls aufzuführen. Bitte führen Sie Daten getrennt für die einzelnen Kommunen auf.</p> <p>4. Welche Werbemaßnahmen wurden bisher umgesetzt? Wie hoch waren die jeweiligen Kosten der Maßnahme? Kann der jeweiligen Maßnahme eine spezifische Veränderung in der Nachfrage zugeordnet werden? Bitte führen Sie Daten getrennt für die einzelnen Kommunen auf.</p> <p>5. Wie viele Kilometer wurden durch die eingesetzten Fahrzeuge zurückgelegt? Wie hoch war der Anteil Leerkilometer? Darstellung bitte in Monatswerten seit Betriebsbeginn. Bitte führen Sie Daten getrennt für die einzelnen Kommunen auf.</p>		
--	--	---	--	--

		<p>6. Wie hoch ist die durchschnittliche Wartezeit bis Fahrtantritt? Bitte gesonderte Auswertung für die barrierefrei ausgebauten Fahrzeuge. Bitte führen Sie Daten getrennt für die einzelnen Kommunen auf.</p> <p>7. Wie viele Anfragen zur Nutzung der barrierefreien Fahrzeuge gab es insgesamt? Wie viele mussten abgelehnt werden, weil kein geeignetes Fahrzeug verfügbar war? Bitte führen Sie Daten getrennt für die einzelnen Kommunen auf.</p> <p>8. Gibt es in der Untersuchung der Verbindung besonders häufig genutzte Verbindungen? Treten aus den Start- und Zielhaltestellen besondere Points of Interests (PoI) hervor? Wie viele Buchungen laufen auf diese jeweiligen Start- und Zielpunkte (absolut und relativ)? Bitte führen Sie Daten getrennt für die einzelnen Kommunen auf.</p> <p>9. Wie viele Personale werden für den Regelbetrieb monatlich benötigt? Wie viele Personale wurden seit Betriebsbeginn eingesetzt?</p>		
9_VI_35	Anfrage: Ausbau Dreieichbahn	Die Optimierung der Dreieichbahn mit einem Halbstundentakt und dem Ausbau eines Kreuzungsbahnhofes in Eppertshausen ist eine konkrete Verbesserung für die Pendlerinnen und Pendler, die täglich mobil sein wollen und müssen. Am 15.12.2020 wurde hierzu die Dietzenbacher-Dieburger	1. Der Kreuzungsbahnhof Eppertshausen ist bisher für eine Finanzierung aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III zwischen DB und dem Bund vorgesehen (Position 7.8). Dieses Budget ist jedoch mit verschiedenen Projekten überzeichnet, so dass aktuell eine Finanzierungsmöglichkeit über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz geprüft	

		<p>Erklärung zum Ausbau der Dreieichbahn verabschiedet, die u.a. den Ausbau des Bahnhofs Eppertshausen zum Kreuzungsbahnhof, die Elektrifizierung der Strecke und eine eingleisige Neubaustrecke von Dietzenbach nach Urberach vorsieht. Die DADINA-Verbandsversammlung wurde mit der Vorlage 1467-2021 darüber in Kenntnis gesetzt. Ende 2022 unterstrich ein Bündnis aus Kommunen mit Landrat Klaus Peter Schellhass, Claudia Jäger (Erste Kreisbeigeordnete des Kreises Offenbach) und den Bürgermeistern aus den beiden Landkreisen und die IHKs Darmstadt und Offenbach diese Forderung zum Ausbau der Dreieichbahn. Die SPD-Fraktion bittet um einen Sachstandsbericht incl. der Nennung möglicher Verwirklichungszeiträume für</p> <p>a) Den Bau des Kreuzungsbahnhofs Eppertshausen b) Die Elektrifizierung der Strecke c) den Bau der Neubaustrecke Dietzenbach-Urberach</p>	<p>wird. Hierfür muss eine Nutzen-Kosten-Untersuchung erstellt werden, bei der RMV und Dadina kooperieren. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung wird hausintern berechnet und Bedarf einer aktuellen Kostenschätzung durch die DB AG als Infrastruktureigentümerin. Diese Kostenschätzung liegt noch nicht abschließend vor. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung muss anschließend von Hessen Mobil geprüft werden. Ergebnisse der Untersuchung werden Mitte 2024 erwartet.</p> <p>Als möglicher Realisierungszeitraum wäre nach unserer Einschätzung ab dem Jahr 2028 möglich, sofern die Nutzen-Kosten-Untersuchung ein positives Ergebnis trägt und eine Finanzierung über das GVFG möglich wird.</p> <p>2. Elektrifizierung der Strecke: Für den Zeitraum mit der Neuvorgabe der Verkehrsleistungen ab dem Fahrplanwechsel 2028 wird der Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen vorgesehen. In Vorbereitung hierauf erfolgen aktuell die Planungen für die notwendige Ladeinfrastruktur. Eine Vollelektrifizierung des Streckenabschnittes wäre mit einer möglichen Zusammenführung mit dem Projekt der Verlängerung der Linie S2 von Dietzenbach bis Dieburg denkbar.</p> <p>3. Eine Neubaustrecke Dietzenbach – Urberach steht gemäß regionalem Nahverkehrsplan im Zusammenhang mit der Verlängerung der S-Bahn-Linie S2 von Dietzenbach bis Dieburg bzw. Darmstadt. Hierzu führt die DB im Auftrag des RMV aktuell notwendige Fahrplanstudien zur Ermittlung des Infrastrukturbedarfs und zur Erstellung der planerischen Aufgabenstellung durch. Dies erfolgt als Grundlage für eine im nächsten Schritt erforderliche Planungsvereinbarung zwischen dem Land Hessen und der DB InfraGo. Eine Realisierung der Verlängerung der S-Bahn ist nach unserer Einschätzung Mitte der 2030er Jahre umsetzbar.</p>	
--	--	---	--	--

9_VI_36	Anfrage Umsetzung des Beschaffungsgesetzes (Saubere-FahrzeugBeschG)	<p><u>Vorbemerkung:</u></p> <p>Hessen hat sich der länderübergreifenden Branchenvereinbarung zur Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes im Busbereich“ angeschlossen. Diese Vereinbarung ist am 1.11.2023 in Kraft getreten. Bis Ende 2025 sollen 45 Prozent der Busse im ÖPNV „sauber und emissionsfrei“ beschafft worden sein. Sofern dies mit batterieelektrischen Fahrzeugen geschehen muss (weil Alternativen tatsächlich nicht vorhanden sind), ist die Errichtung einer entsprechenden Ladeinfrastruktur erforderlich.</p> <p>Daraus ergeben sich folgende Fragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Welche Flächen müssen für den vorhandenen und geplanten Busbesatz an Unterstellmöglichkeiten für den jeweils notwendigen Ladevorgang bereitgestellt werden, wo und wann ist dies vorgesehen? 2. Inwieweit ist für den Zeitraum bis Ende 2025 die erforderliche Ladeinfrastruktur für 45 % des Fuhrparks gewährleistet? 3. In welcher Weise werden zukünftige Ausschreibungen für 	<p>Zu 1. – 3.:</p> <p>Die DADINA hat ein Gutachten zur Beurteilung des zukünftigen Einsatzes von Elektrobussen beauftragt. Mit der Fertigstellung ist im ersten Halbjahr 2024 zu rechnen. In diesem Gutachten werden auch Fragen der Infrastruktur und der Möglichkeit des Einsatzes von Batteriebusen auf den Umläufen der von der DADINA ausgeschriebenen Linienbündel behandelt. Zurzeit geht die Tendenz eher dazu, in den Ausschreibungen die Beschaffung von „sauberen Busse“ und der dafür notwendige Infrastruktur auf die Verkehrsunternehmen zu verlagern, dies sieht im Übrigen auch der Landesverband der Hessischen Omnibusunternehmen (LHO) so.</p> <p>Das „Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz“ muss nicht für den Bestandsverkehr sondern erst bei neuen Ausschreibungen erfüllt werden. Durch die erwähnte Branchenvereinbarung ist es ausreichend, die im Gesetz vorgegebenen Quoten landesweit zu erfüllen, sodass diese dann nicht unbedingt bei jeder Ausschreibung erreicht werden müssen.</p> <p>Zu 4.:</p> <p>Da für die Linienbündel der privaten Verkehrsunternehmen noch keine Anschaffungen angemeldet oder konkret geplant sind, bestehen dort zurzeit noch keine Auswirkungen durch die Haushaltssperre der Bundesregierung. Bei den zukünftigen Beschaffungen der HEAG mobiBus kann es durchaus Auswirkungen geben.</p>	
---------	---	--	---	--

		<p>Buslinien ausgelegt: Nach Fahrzeuganschaffungen oder in Verbindung mit erforderlicher Ladeinfrastruktur?</p> <p>Inwieweit sind die angemeldeten und geplanten Anschaffungen durch die jetzt beschlossene Haushaltssperre der Bundesregierung betroffen?</p>		
10_VI_37	Antrag: Fahrtantritt mit Streifenkarten als Alternative zu Abos	<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Die DADINA-Verbandsversammlung möge beschließen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Einführung von Streifenkarten zum gültigen Fahrtantritt als Alternative zu digitalen Angeboten (Monats-/Jahres- Abonnements) im DADINA / RMV-Gebiet wird konzeptionell (wirtschaftlich und technisch) umgesetzt, 2. der Verkauf der Streifenkarten wird niederschwellig an geeigneten Verkaufsstellen (bspw. Kioske) angeboten. <p>Begründung:</p> <p>In der berechtigten Kosteneinsparung durch Abbau von lokalen Fahrkartenautomaten ist der Verkauf von Ticketstreifen eine Alternative zu digitalen Angeboten. Ein weiterer Vorteil des Erwerbs und Besitzes von Ticketstreifen besteht im spontanen Zugriff auf ein Verkehrsmittel ohne digitalem</p>	Abgelehnt: VV/10./VI	

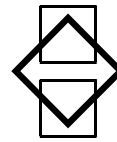
		<p>Endgerät, Cash- oder Barmitteln. Der Verkauf von Ticketstreifen sichert im Vorhinein die Einnahmeseite, sowie die Feststellung Anzahl mögliche zukünftige Nutzende des Verkehrsmittels.</p>	
10_VI_38	Anfrage zum Infrastrukturausbau Odenwaldbahn	<p>Die Odenwaldbahn ist zentraler Bestandteil der ÖPNV-Anbindung vom Odenwald in den Ballungsraum Rhein-Main und umgekehrt. Sie hat dadurch Einfluss u. a. auf den Wirtschaftsstandort, auf umweltfreundliche Mobilität, auf die Lebensqualität im ländlichen und städtischen Raum, auf den Erhalt der Attraktivität und Infrastruktur im ländlichen Raum und Vieles mehr. Verspätungen, Zugausfälle, nicht ausreichende Kapazitäten in den Zügen und geringe, unattraktive Taktdichte auf der Odenwaldbahn sind einerseits durch den Fachkräftemangel, aber auch durch Einschränkungen durch die vorhandene Infrastruktur bedingt. Insbesondere sind die Anschlüsse in Wiebelsbach, Babenhausen, Hanau und Frankfurt nicht verlässlich erreichbar. Darüber hinaus ist der Dieselantrieb nicht zukunftsfähig.</p> <p>Fragen:</p> <p>1. Wann ist mit dem Abschluss der Aktualisierung der Machbarkeitsstudie zum Ausbauder Kreuzungsbahnhöfe Mühlthal und Hetzbach sowie der</p>	<p>Antwort des RMV:</p> <p>Zu 1. Die Machbarkeitsstudie zu den Bahnsteigverlängerungen und den Kreuzungsbahnhöfen liegt der Dadina vor. Eine Aktualisierung ist nicht vorgesehen.</p> <p>Zu 2. Vorgesehen ist eine Planungsvereinbarung zwischen dem Land und der DB InfraGo bezüglich der Vor- und Entwurfsplanung. Ein Termin für den Abschluss dieser Vereinbarung steht derzeit noch nicht fest.</p> <p>Zu 3. Die Bahnsteigverlängerungen sollen bis 2030 umgesetzt werden. Die Kreuzungsbahnhöfe werden erst nach 2030 realisiert werden können.</p> <p>Zu 4. Diese gibt es nicht. Da zweigleisige Abschnitte für das vorgesehene Fahrplanangebot nicht erforderlich sind, fehlt einer solchen Maßnahme die Rechtfertigung, für die Verbreiterung der Strecke in das Eigentum Dritter oder in Schutzgebiete eingreifen zu dürfen. Unabhängig davon ist ein volkswirtschaftlicher Nutzen (z.B. durch Zugewinn von Fahrgästen) nachzuweisen, um Fördergelder zu erhalten und einen Streckenausbau zu realisieren – was für eine reine Steigerung der Zuverlässigkeit nicht zutrifft.</p> <p>Zu 5. Wie in der Erbacher Erklärung vermerkt, soll nach Leistungsende der derzeitigen Fahrzeuge bei der Neubeschaffung der Fokus auf neue Antriebstechnologien gesetzt werden, um Lärm- und Abgasemissionen weiter zu reduzieren.</p> <p>Zu 6. Die aktuell vorgesehene Bahnsteignutzlänge in den Streckenabschnitten Hanau / Darmstadt – Groß-Umstadt-Wiebelsbach (einschließlich) beträgt 170 Meter, südlich von Groß-Umstadt-Wiebels-</p>

		<p>Verlängerung der Bahnsteige auf der Odenwaldbahn zu rechnen?</p> <p>2. Wann ist mit dem Abschluss einer entsprechenden Planungsvereinbarung zwischen dem Land und der DB-Netz zu rechnen?</p> <p>3. Wie ist die weitere zeitliche Planung zur Umsetzung der unter 1. genannten Maßnahmen?</p> <p>4. Gibt es Überlegungen auf dem Streckenabschnitt zwischen Wiebelsbach und Hanau Teilbereiche zweigleisig auszubauen, u.a. um die Zuverlässigkeit der Züge auf der Strecke zu erhöhen?</p>	<p>bach 115 Meter. Für längere Bahnsteige besteht zumindest auf absehbare Zeit kein Bedarf, weswegen eine Förderung der höheren Kosten nicht erfolgen würde.</p>	
10_VI_39	<p>Anfrage: Aus Erfahrung des DadiLiners für die Neuausrichtung des OnDemand-Angebotes ab 2025 lernen</p>	<p>Der DadiLiner ist als OnDemand-Verkehr ein neues Angebot im ÖPNV. Er soll den vorhandenen Linienverkehr ergänzen, insbesondere dann und dort, wo bisher (fast) kein ÖPNV-Angebot existiert. Der DadiLiner mit dem OnDemand-Angebot wird in dem bisherigen Umfang und der bisherigen Ausrichtung zum Jahresende 2024 enden. Trotz der für ein neues ÖPNV-Angebot nur kurzen Laufzeit (die Fahrgastzahlen nehmen immer noch konstant zu) ist es aus unserer Sicht zur Bewertung des DadiLiners/OnDemand-Verkehres und zur Neuausrichtung des selbigen hilfreich und erforderlich das bisherige Angebot ge-</p>	<p>Siehe Anlagen VV/11./VI.</p>	

		<p>nauer zu analysieren. Dabei soll insbesondere die Nutzung durch die Fahrgäste in Bezug auf die Strecken sowie die Zeiten und der Aufwand pro vorgehaltenem Fahrzeug betrachtet werden. Wir gehen davon aus, dass die Auswertung Erkenntnisse und Rückschlüsse für OnDemand-Angebote für den ganzen Landkreis Darmstadt-Dieburg liefern kann.</p> <p>Wir bitten um eine tabellarische Darstellung der folgenden Daten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verbindungsrelationen und Fahrgastzahlen/Inanspruchnahme 2. Vorhaltung des Angebotes/Fahrzeuge nach Wochentag und Uhrzeit 3. Inanspruchnahme des Angebots/Fahrgäste nach Wochentag und Uhrzeit. 		
11_VI_40	Antrag zur Vias	<p>Die Verbandsversammlung möge beschließen:</p> <p>Die Betriebsleitung der VIAS wird in die DADINA-Verbandsversammlung eingeladen um darzulegen,</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. welche Maßnahmen sie zur Sicherstellung eines stabilen fahrplanmäßigen Betriebes für die Linien im Gebiet der 	Die Betriebsleitung der Vias wurde von der DADINA-Geschäftsführung zur VV am 19. Dezember 2024 eingeladen.	

		<p>DADINA eingeleitet hat,</p> <ol style="list-style-type: none">2. bis wann diese Maßnahmen umgesetzt werden,3. wie deren Zielerreichung überprüft und kommuniziert wird,4. wie damit umgegangen wird, wenn ein fahrplanmäßiger Verkehr nicht möglich ist (Priorisierung der Fahrten und Strecken, Ersatzverkehre ...),5. wie (kurzfristige) Fahrplanänderungen, Ausfall von Fahrten oder Ersatzverkehre kommuniziert werden.		
--	--	---	--	--

kr 15.11.2024

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1984-2024/DDN** vom 20.11.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Verbandsversammlung	Ö	Zur Kenntnisnahme

Betreff: **TOP 4**
Bericht des Vorstandsvorsitzenden

Bericht des Vorstandsvorsitzenden:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht des Vorstandsvorsitzenden Lutz Köhler zur Kenntnis.

Inhaltliche Schwerpunkte werden unter anderem sein:

- 4.1 Quartalsberichte II und III / 2024
Die Quartalsberichte II und III / 2024 sind als Anlagen beigefügt.
- 4.2 Jahrestermplanplanung 2025
Die Jahrestermplanplanung 2025 ist als Anlage beigefügt.
- 4.3 Fahrplanwechsel am 15.12.2024
Eine Übersicht über die wesentlichen Angebotsänderungen ist als Anlage beigefügt.
- 4.4 Sachstand Fortschreibung Nahverkehrsplan
- 4.5 Sachstand Nutzen-Kosten-Untersuchung Kreuzungsbahnhof Eppertshausen auf der Dreieichbahn
- 4.6 Sachstand Nutzen-Kosten-Untersuchung Straßenbahnverlängerung Griesheim – Riedstadt
- 4.7 Deutschlandticket

Für die Punkte

- Weiterführung DadiLiner ab 15.12.2024
- Eckpunktepapier zur Direktvergabe an die HEAG mobiBus
- Umsetzung der Clean-Vehicle-Directive der EU und des nationalen Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes
- Neuvergabe der Linienbündel „Darmstadt / Ober-Ramstadt“ und „Reinheim“
- Prüfung Jahresabschluss 2023
- Wirtschaftsplan 2025

liegen eigene Vorlagen vor.

Anlagen:

- 4.1. Quartalsbericht 2. Quartal 2024
 Quartalsbericht 3. Quartal 2024
- 4.2. Jahrestermplanplanung 2025
- 4.3. Fahrplanänderungen ab dem 15.12.2024

DADINA - GuV-Analyse

Angaben in TEUR Position	2. Quartal 2024				Geschäftsjahr 2024			
	IST	PLAN	Abweichung	IST Vorjahr	HOCH	PLAN	Abweichung	IST Vorjahr
Gesamtleistung	26.998	27.004		15.288	54.029	54.092		
Materialaufwand	-25.735	-25.738		-14.268	-51.449	-51.476		
Personalaufwand	-427	-452		-419	-988	-991		
Abschreibungen	-71	-71		-45	-142	-142		
Sonstige betriebliche Erträge	2	2		1	3	4		
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-105	-110		-107	-217	-217		
Betriebsergebnis	661	634		451	1.235	1.269		
Beteiligungsergebnis								
Zinsergebnis	-661	-635		-451	-1.235	-1.269		
Finanzergebnis	-661	-635		-451	-1.235	-1.269		
Erg. der gewöhnl. Geschäftstätigkeit	0	0		0	0	0		
Steuern								
Jahresergebnis	0	0		0	0	0		

Spezifische Kennzahlen	Einh.	IST	PLAN	Abweichung	%	IST Vorjahr	HOCH	PLAN	Abweichung	%	IST Vorjahr
Kostendeckungsgrad	%	96,5	96,2	0,25	0,3	100,2	96,5	100,0	-3,54	-3,7	
Entwicklung Fahrgastzahl	%				--					--	
Pünktlichkeit	%	77,7	88,0	-10,27	-11,7	78,8	78,0	88,0	-10,00	-12,8	
Zufriedenheit	Index				--					--	

Abweichungs- und Risikoanalyse:

- Die Daten werden ohne das Treuhandgeschäft dargestellt. Die Aufwendungen der Verkehrsverträge werden entsprechend der Planung ausgewiesen. Für die übrigen Bereiche werden ggf. Abgrenzungen vorgenommen.
 - Personalaufwand: Eintritt des Geschäftsführers Altenhein in passive Phase der ATZ; Nachbesetzung der Geschäftsführerposition zum 01.06.2024; geringfügige Planunterschreitung im Berichtszeitraum, da Nachbesetzung zum 01.04.2024 geplant war.
 - Abschreibungen: Planmäßiger Werteverzehr der DadiLiner-Fahrzeuge.
 - Finanzergebnis: Die Zinsaufwendungen überschreiten den Planwert im Berichtszeitraum infolge höherer Sollzinssätze als in der Planung unterstellt. Im April wurde ein Kontokorrentvertrag mit der Sparkasse Dieburg abgeschlossen, wodurch das Liquiditätsmanagement deutlich verbessert und die Zinsaufwendungen reduziert werden konnten. Zum Jahresende ist mit einem im Plan liegenden Finanzergebnis zu rechnen.
 - Jahresergebnis: Die DADINA wird zum Jahresende ein ausgeglichenes Ergebnis ausweisen.
 - Es liegen bislang keine Daten zu Fahrgastzahlen und Kundenzufriedenheit vor. Aufgrund eines Softwarewechsels kann die bereits erfolgte Fahrgastbefragung derzeit noch nicht fehlerfrei ausgewertet werden. Es wird davon ausgegangen, dass die entsprechenden Softwareanpassungen bis zum Jahresende umgesetzt sein werden.
 - Die Pünktlichkeit liegt mit 77,7 % infolge von Baustellen deutlich unter dem Planwert (88%).
- Es liegen keine bestandsgefährdenden Risiken vor.

DADINA - GuV-Analyse

Angaben in TEUR Position	3. Quartal 2024				Geschäftsjahr 2024			
	IST	PLAN	Abweichung	IST Vorjahr	HOCH	PLAN	Abweichung	IST Vorjahr
Gesamtleistung	40.416	40.506		22.664	54.019	54.092		
Materialaufwand	-38.600	-38.607		-20.997	-51.447	-51.476		
Personalaufwand	-658	-678		-601	-992	-991		
Abschreibungen	-107	-107		-75	-143	-142		
Sonstige betriebliche Erträge	4	3		2	5	4		
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-166	-166		-172	-282	-217		
Betriebsergebnis	889	952		821	1.160	1.269		
Beteiligungsergebnis								
Zinsergebnis	-889	-952		-754	-1.160	-1.269		
Finanzergebnis	-889	-952		-754	-1.160	-1.269		
Erg. der gewöhnl. Geschäftstätigkeit	0	0		67	0	0		
Steuern								
Jahresergebnis	0	0		67	0	0		

Spezifische Kennzahlen	Einh.	IST	PLAN	Abweichung	%	IST Vorjahr	HOCH	PLAN	Abweichung	%	IST Vorjahr
Kostendeckungsgrad	%	96,5	96,2	0,24	0,2	100,5	96,5	100,0	-3,54	-3,7	
Entwicklung Fahrgastzahl	%				--					--	
Pünktlichkeit	%	76,6	88,0	-11,37	-12,9	81,0	78,0	88,0	-10,00	-12,8	
Zufriedenheit	Index				--					--	

Abweichungs- und Risikoanalyse:

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

- Personalaufwand: Eintritt des Geschäftsführers Altenhein in passive Phase der ATZ zum 01.06.; Nachbesetzung der Geschäftsführerposition zum 01.06.2024; geringfügige Planunterschreitung im Berichtszeitraum (Jan-Sep), da Nachbesetzung zum 01.04.2024 geplant war.

- Abschreibungen: Planmäßiger Werteverzehr der DadiLiner-Fahrzeuge.

- Finanzergebnis: Die Zinsaufwendungen unterschreiten den Planwert im Berichtszeitraum infolge eines niedrigeren durchschnittlichen Liquiditätsbedarfs und rückläufiger Sollzinssätze als in der Planung unterstellt. Durch den Kontokorrentvertrag mit der Sparkasse Dieburg konnte das Liquiditätsmanagement deutlich verbessert werden. Auch zum Jahresende ist mit einem besseren Finanzergebnis zu rechnen als im Plan unterstellt.

- Sonstige betriebliche Aufwendungen: Planüberschreitung zum Jahresende durch Endabrechnung der Zweckverbandsumlage und nicht geplantem Beratungsaufwand.

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

- Erstmals seit 2019 erfolgt wieder eine Auswertung der Kundenzufriedenheit. Für das erste Halbjahr beträgt dieser 1,67; quartalsweise liegt der Index nicht vor.

- Die Pünktlichkeit liegt mit 76,6 % infolge von Baustellen deutlich unter dem Planwert (88,0 %).

Es liegen keine bestandsgefährdenden Risiken vor.

Jahresterminplanung 2025

Verbandsversammlung

Sitzungstermin	
VV/13./VI. Sitzung, Dienstag, den 01.04.25 / 17:00h	LRA-Kreistagssitzungssaal
VV/14./VI. Sitzung, Mittwoch, den 02.07.25 / 17:00h	LRA-Kreistagssitzungssaal
VV/15./VI. Sitzung, Donnerstag, den 18.12.25 / 17:00h	LRA-Kreistagssitzungssaal

Fahrgastbeirat

Sitzungstermin	FBR Hauptausschuss
FBR/11./I, Dienstag, den 18.03.25 / 17:00h LRA-Kreistagssitzungssaal	DADINA Sitzungssaal
FBR/12./I, Mittwoch, den 18.06.25 / 17:00h LRA-Kreistagssitzungssaal	DADINA Sitzungssaal
FBR/13./I, Mittwoch, den 01.10.25 / 17:00h LRA-Kreistagssitzungssaal	DADINA Sitzungssaal

Fahrplanveränderungen ab dem 15. Dezember 2024 je Kommune

Alsbach-Hähnlein

- Das Fahrplanangebot der Linie 8 wird am Wochenende angepasst und gegenüber dem Fahrplan 2024 reduziert: Zu den relevanten Zeiten wird samstags ein 20-Minuten-Takt und an Sonn- und Feiertagen ein 30-Minuten-Takt angeboten.
- Die Linie 8N entfällt im Abend- und Wochenendverkehr freitags und samstags.
- Die Linie BE2 wird abends am Freitag und Samstag erweitert und fährt im Stunden-/Zweistundentakt zwischen 22 Uhr und 3 Uhr.

Babenhausen

- Die neue Linie V86 verkehrt zwischen Babenhausen und Klein-Welzheim montags bis freitags mit Bedienung der relevanten Zeiten im Berufs- und Schülerverkehr.
- Der Fahrplan der Linie BG3 nach Schulschluss an der Joachim-Schumann-Schule Babenhausen um 14.40 Uhr wird umstrukturiert: Die Fahrt ab „Babenhausen J.-Schumann-Schule“ um 15.05 Uhr wird nach Mosbach verlängert. In Gegenrichtung entfällt an Schultagen in Hessen eine Fahrt zwischen Schaafheim und Babenhausen.
- Das Linienverkehrsangebot der Linien BA2, BA3 und BA4 entfällt montags bis freitags ab 20 Uhr und am Wochenende ganztags.
- Der DadiLiner fährt als Ersatz für das reduzierte Angebot der Linien BA2, BA3 und BA4 mit einem Mix aus Free-floating-Verkehr und Rufbusverkehr. Bedienzeiten: Montag bis Donnerstag von 18 bis 23 Uhr, Freitag von 18 bis 24 Uhr, Samstag von 06 bis 24 Uhr und Sonn- und Feiertag von 08 bis 23 Uhr.

Bickenbach

- Die Linie 8N entfällt im Abend- und Wochenendverkehr freitags und samstags.
- Auf der Linie BE1 ändert sich im Abendverkehr ab 22 Uhr das Angebot: Abfahrt in Richtung Darmstadt-Eberstadt ist von Montag bis Donnerstag neu um 23.05 Uhr sowie am Wochenende um 22.05 Uhr und 00.05 Uhr in Richtung Seeheim und Darmstadt-Eberstadt.
- Die Linie BE2 wird abends am Freitag und Samstag erweitert und fährt im Stunden-/Zweistundentakt zwischen 22 Uhr und 3 Uhr.

Darmstadt

- Linie 1 (bislang: Eberstadt – Hauptbahnhof) wird zur Maulbeerallee verlängert, mit Verstärkerfahrten an Schultagen bis Arheilgen. Sie fährt über den Hauptbahnhof und die Bismarckstraße, auf der damit künftig im Wechsel mit der Linie 3 im 10-Minuten-Takt eine Straßenbahn verkehrt.
- Linie 6 (Schnelllinie Alsbach – Arheilgen) wird samstags durch die Linie 8 (Alsbach – Arheilgen) ersetzt. Der Fahrplan der Linie 8 wird am Wochenende der Nachfrage angepasst: Zu den relevanten Zeiten wird samstags ein 10-Minuten-Takt und an Sonn- und Feiertagen ein 15-Minuten-Takt angeboten.
- Linie 4 (Kranichstein – Griesheim) wird zur Hauptlinie für Griesheim, die die Stadt an allen Tagen und zu allen Betriebszeiten bedient. Samstags fährt die Linie 4 im 10-

Minuten-Takt. Die Linie 9 fährt samstags und sonntags ganztägig vom Böllenfalltor zum Hauptbahnhof und wird dort mit der Linie 3 (Hauptbahnhof – Lichtenbergschule) verknüpft.

- Die Haltestelle „Weinbergstraße“ heißt ab 15.12.2024 „Knabenschule“.
- Der Linienweg der Linie K (Anne-Frank-Straße/Kleyerstraße – Alfred-Messel-Weg) wird von der Bismarck- auf die Rheinstraße verlegt. Die Busse fahren dafür am Hauptportal des Hauptbahnhofs statt am Kino ab, ebenso wie die Linie H. Das macht es Fahrgästen leichter, den Abfahrtpunkt in die Innenstadt zu finden.
- Linien GB und RH (Darmstadt – Groß-Bieberau und Darmstadt – Ueberau) erhalten am Hauptbahnhof in Darmstadt neue Haltestellen und fahren ab Platz 17.
- S6 fährt nach Darmstadt: Der Fahrplan 2025 bringt vor allem Änderungen bei den S-Bahn Linien S3, S4, S5 und S6 mit sich. Hintergrund ist die Fertigstellung der zwei eigenen Gleise der S6. Dank ihnen kann die S-Bahnlinie S6 zwischen Bad Vilbel und Frankfurt im einheitlichen 15-Minutentakt fahren. Die S6 von Bad Vilbel endet nicht mehr wie bislang am Frankfurter Südbahnhof. Sie fährt weiter bis nach Darmstadt und Langen. Dafür enden die Linien S3 und S4 von Bad Soden und Kronberg nun am Südbahnhof in Frankfurt.

Dieburg

- Es gibt keine relevanten Fahrplananpassungen.

Eppertshausen

- Es gibt keine relevanten Fahrplananpassungen.

Erzhausen

- Der DadiLiner entfällt ab 1. Januar 2025.
- Die Fahrzeit der Linie WE1 wird angepasst.

Fischbachtal

- Die meisten Fahrten der Linie MO2 in Richtung Reinheim werden um eine Minute vorverlegt. Dies ermöglicht eine etwas längere Umsteigezeit zur Linie RB81/RB82 an der Haltestelle „Reinheim Bf“.
- Neben der Vorverlegung der Linie MO2 werden die Fahrtzeiten der Linie X69 (Reichelsheim – Gersprenztal – Groß-Bieberau – Darmstadt) in Fahrtrichtung Darmstadt zwei Minuten später gelegt. Dadurch wird an der Haltestelle „Groß-Bieberau Bf“ eine Umsteigemöglichkeit von der Linie MO2 zur Linie X69 in Richtung Darmstadt geschaffen.

Griesheim

- Die Linie 4 wird zur Hauptlinie, die Griesheim an allen Tagen und zu allen Betriebszeiten bedient. Damit besteht durchweg ein umsteigefreies Angebot zwischen Griesheim, der Darmstädter Innenstadt mit den Haltestellen „Luisenplatz“ und „Willy-Brandt-Platz“ sowie den Bereichen um den Meßplatz und den Stadtteil Kranichstein.

- Die Linie 9 wird zur Verstärkerlinie für Griesheim, die gemeinsam mit der Linie 4 den gewohnten 10-Minuten-Takt bildet und zu ihren Betriebszeiten die bekannte umsteigefreie Verbindung über den Luisenplatz hinaus zum Schloss, zum Roßdörfer Platz, zum Merck-Stadion und zum Böllenfalltor liefert.
- Eventuell entfällt der DadiLiner – die Entscheidung ist noch offen.

Groß-Bieberau

- Die meisten Fahrten der Linie MO2 in Richtung Reinheim werden um eine Minute vorverlegt. Dies ermöglicht eine etwas längere Umsteigezeit zur Linie RB81/RB82 an der Haltestelle „Reinheim Bf“.
- Neben der Vorverlegung der Linie MO2 werden die Fahrtzeiten der Linie X69 (Reichelsheim – Gersprenztal – Groß-Bieberau – Darmstadt) in Fahrtrichtung Darmstadt zwei Minuten später gelegt. Dadurch wird an der Haltestelle „Groß-Bieberau Bf“ eine Umsteigemöglichkeit von der Linie MO2 zur Linie X69 in Richtung Darmstadt geschaffen.
- Die Linie GB verkehrt ab „Darmstadt Hbf“ neu ab der Haltestelle „Darmstadt Hbf Platz 17“.

Groß-Umstadt

- Die Linie GU3 entfällt freitags ab 20 Uhr und am Wochenende ganztags.
- Der DadiLiner fährt als Ersatz für das reduzierte Angebot der Linie GU3 mit einem Mix aus Free-floating-Verkehr und Rufbusverkehr. Bedienzeiten: Freitag von 18 bis 03 Uhr, Samstag von 07 Uhr (Samstagmorgen) bis 03 Uhr (Sonntagmorgen) und Sonn- und Feiertag von 08 bis 23 Uhr.

Groß-Zimmern

- Es gibt keine relevanten Fahrplananpassungen.

Messel

- Es gibt keine relevanten Fahrplananpassungen.

Modautal

- Die Linie O entfällt im gesamten Gemeindegebiet.
- Die Linie MO4 entfällt für den Ortsteil Neutsch.
- Die Linie MO4 entfällt am Wochenende.
- Die neue Linie B fährt an allen Tagen zwischen „Brandau Feuerwehr“ und „Ober-Ramstadt Bf“ via Hoxhohl, Ernthofen und Modau. Umsteigemöglichkeiten bestehen an der Haltestelle „Ober-Ramstadt Rondell“ zur Linie O und an der Haltestelle „Ober-Ramstadt Bf“ zur RB-Linie RB81/RB82. Montags bis freitags ab 20 Uhr und am Wochenende ganztags besteht eine Umlaufverknüpfung mit der Linie O und somit eine umsteigefreie Verbindung bis zur Haltestelle „Darmstadt Böllenfalltor“.

- Die ehemalige Linie N wird ab der bisherigen Endhaltestelle „Neutsch Denkmal“ als neue Linie M1 verlängert und fährt montags bis freitags bis 20 Uhr bis zur neuen Endhaltestelle „Ernsthofen Schule“. Der Fahrtweg führt über Modau.
- Die Linie MO2 übernimmt den Schülerverkehr zwischen Neunkirchen und der Modautalschule Ernsthofen. Die Bedienung des Schülerverkehrs zur Modautalschule Ernsthofen für die Orte Neunkirchen, Lützelbach, Brandau und Hoxhohl erfolgt somit neu durch die Linie MO2 und nicht mehr durch die Verknüpfung der Linien MO2 und O.
- Die meisten Fahrten der Linie MO2 in Richtung Reinheim werden um eine Minute vorverlegt. Dies ermöglicht eine etwas längere Umsteigezeit zur Linie RB81/RB82 an der Haltestelle „Reinheim Bf“.
- Neben der Vorverlegung der Linie MO2 werden die Fahrtzeiten der Linie X69 (Reichelsheim – Gersprenztal – Groß-Bieberau – Darmstadt) in Fahrtrichtung Darmstadt zwei Minuten später gelegt. Dadurch wird an der Haltestelle „Groß-Bieberau Bf“ eine Umsteigemöglichkeit von der Linie MO2 zur Linie X69 in Richtung Darmstadt geschaffen.
- Die neue Linie MX fährt als Schnellverbindung nach „Darmstadt Böllenfalltor“, montags bis freitags zwischen 5 und 20 Uhr im Stundentakt und mit Verdichtungen zu den relevanten Zeiten im Schüler- und Berufsverkehr. Der Fahrtweg führt via Hoxhohl, Ernsthofen, Modau, „Ober-Ramstadt Schloßmühle“ zur Haltestelle „Ober-Ramstadt Waldmühle“ und weiter auf dem Linienweg der Linie O bis zur Haltestelle „Darmstadt Böllenfalltor“. Das Stadtgebiet von Ober-Ramstadt wird über die B426 umfahren.
- Der DadiLiner fährt als Ersatz für das reduzierte Angebot der Linie MO4 mit einem Mix aus Free-floating-Verkehr und Rufbusverkehr. Bedienzeiten: samstags, sonn- und feiertags von 08 bis 22 Uhr. Dabei folgt der DadiLiner der Linie MO4 bei Bedarf bis nach Ober-Ramstadt.

Mühltal

- Die Linie O endet neu an der Haltestelle „Ober-Ramstadt Rondell“. Sie fährt während der relevanten Zeiten von Montag bis Freitag im Schüler- und Berufsverkehr im 20-Minuten-Takt, ansonsten im 30-Minuten-Takt. Am Wochenende verkehrt die Linie O im 20-/40-Minuten-Takt bzw. im 15-/45-Minuten-Takt. Stündlich gibt es am Wochenende umsteigefreie Fahrten ab Darmstadt über Ober-Ramstadt nach Brandau mittels Verknüpfung der Linien B und O. Weiterhin wird stündlich eine Fahrt zwischen „Darmstadt Böllenfalltor“ und „Ober-Ramstadt“ angeboten.
- Die Verdichterfahrten der Linie BE1 zwischen „Darmstadt-Eberstadt Wartehalle“ über Nieder-Beerbach nach „Ober-Beerbach Ernthöfer Str.“ entfallen weitgehend.
- Neu eingerichtet wird die Linie M3, welche ab „Darmstadt Böllenfalltor“ über Traisa, Nieder-Ramstadt, Nieder-Ramstadt Gewerbegebiet nach „Nieder-Beerbach Quergasse“ verkehrt. Die neue Verbindung nach Nieder-Beerbach wird an Montagen bis Freitagen zu den relevanten Zeiten des Schul- und Berufsverkehrs angeboten, zu den anderen Zeiten enden die Fahrten – aus Darmstadt kommend – an der Haltestelle „Nieder-Ramstadt Gewerbegebiet“.
- Die Linie N wird umbenannt und folgt einem neuen Linienweg: Sie verkehrt künftig als Linie M1 ab „Darmstadt Böllenfalltor“ über Trautheim, Nieder-Ramstadt, Waschenbach, Frankenhausen, Neutsch und Modau bis zur neuen Endhaltestelle „Ernsthofen Schule“. Der gesamte Linienweg wird montags bis freitags bis 20 Uhr bedient. Von Montag bis Freitag ab 20 Uhr und am Wochenende enden die Fahrten an der Haltestelle „Neutsch Denkmal“. Die Bedienung des Gewerbegebiets Nieder-Ramstadt entfällt.

- Die Linie NE wird umbenannt und folgt einem neuen Linienweg: Für die neue Linie M2 entfällt der Linienweg zwischen den Haltestellen „Nieder-Ramstadt An der Bruchmühle“ und „Neutsch Denkmal“ (Ersatz durch Linie M1). Neu dazu kommt die Anfahrt des Gewerbegebietes Nieder-Ramstadt als Ersatz für entfallende Anfahrt mit der Linie N (neu M1). Dadurch besteht eine generelle Anbindung des Gewerbegebietes an den Bahnhof Mühlthal.

Münster

- Es gibt keine relevanten Fahrplananpassungen.

Ober-Ramstadt

- Die Linie MO4 entfällt zwischen den Haltestellen „Modau Kirchstr.“ und Frankenhausen.
- Die Linie MO4 erhält an der Haltestelle „Modau Kirchstr.“ eine neue Haltestellenposition als Umsteigehaltestelle zur neuen Linie MX.
- Die neue Linie B verkehrt an allen Tagen zwischen „Brandau Feuerwehr“ und „Ober-Ramstadt Bf“ via Hoxhohl, Ernsthofen und Modau. Umsteigemöglichkeiten bestehen an der Haltestelle „Ober-Ramstadt Rondell“ zur Linie O und an der Haltestelle „Ober-Ramstadt Bf“ zur RB-Linie RB81/RB82. Montags bis freitags ab 20 Uhr und am Wochenende ganztags besteht Umlaufverknüpfung mit der Linie O und somit eine umsteigefreie Verbindung bis zur Haltestelle „Darmstadt Böllenfalltor“.
- Die Linie N wird umbenannt und erhält einen neuen Linienweg: Sie verkehrt künftig als Linie M1 ab „Darmstadt Böllenfalltor“ über Trautheim, Nieder-Ramstadt, Waschenbach, Frankenhausen, Neutsch und Modau bis zur neuen Endhaltestelle „Ernsthofen Schule“. Der gesamte Linienweg wird montags bis freitags bis 20 Uhr bedient. Von Montag bis Freitag ab 20 Uhr und am Wochenende enden die Fahrten an der Haltestelle „Neutsch Denkmal“. Die Bedienung des Gewerbegebietes Nieder-Ramstadt entfällt.
- Die neue Linie MX verkehrt als Schnellverbindung nach „Darmstadt Böllenfalltor“ von Montag bis Freitag zwischen 05 und 20 Uhr im Studententakt und mit Verdichtungen zu den relevanten Zeiten im Schüler- und Berufsverkehr. Der Fahrtweg führt via Hoxhohl, Ernsthofen, Modau, „Ober-Ramstadt Schloßmühle“ zur Haltestelle „Ober-Ramstadt Waldmühle“ und weiter auf dem Linienweg der Linie O bis zur Haltestelle „Darmstadt Böllenfalltor“. Das Stadtgebiet Ober-Ramstadt wird über die B426 umfahren.
- Das Fahrplanangebot der Linie MO1 wird an allen Tagen ab 20 Uhr erweitert. Ab der Umsteigehaltestelle „Ober-Ramstadt Rondell“ verkehrt die Linie MO1 im gegenläufigen Ringverkehr über Hahn, Wembach und Rohrbach zurück zur Haltestelle „Ober-Ramstadt Rondell“.
- Der DadiLiner fährt als Ersatz für das reduzierte Angebot der Linie MO4 im Rufbusverkehr nach Fahrplan und an den bekannten Haltestellen.
- Die Linie O endet neu an der Haltestelle „Ober-Ramstadt Rondell“. Sie fährt während der relevanten Zeiten von Montag bis Freitag im Schüler- und Berufsverkehr im 20-Minuten-Takt, ansonsten im 30-Minuten-Takt. Am Wochenende verkehrt die Linie O im 20-/40-Minuten-Takt bzw. im 15-/45-Minuten-Takt. Stündlich gibt es am Wochenende umsteigefreie Fahrten ab Darmstadt über Ober-Ramstadt nach Brandau mittels Verknüpfung der Linien B und O. Weiterhin wird stündlich eine Fahrt zwischen „Darmstadt Böllenfalltor“ und „Ober-Ramstadt“ angeboten.

Otzberg

- Die Linie GU4 entfällt freitags ab 20 Uhr und am Wochenende ganztags.
- Der DadiLiner fährt als Ersatz für das reduzierte Angebot der Linie GU4 mit einem Mix aus Free-floating-Verkehr und Rufbusverkehr. Bedienzeiten: Freitag von 18 bis 03 Uhr, Samstag von 07 Uhr (Samstagmorgen) bis 03 Uhr (Sonntagmorgen) und Sonn- und Feiertag 08 bis 23 Uhr.

Pfungstadt

- Der DadiLiner entfällt ab 1. Januar 2025.
- Der Fahrtweg der Linie P über den Pfungstädter Norden entfällt. Somit wird generell die Route „Darmstadt-Eberstadt Wartehalle“ – „Pfungstadt Bf“ – „Pfungstadt Christian-Stock-Str.“ – „Pfungstadt Bf“ bedient.
- Zur Herstellung von Anschlüssen zum geänderten Fahrplan der RB-Linie RB67/RB68 wird der Fahrtweg an Montagen bis Freitagen ab 20 Uhr und am Wochenende auf die Endhaltestelle „Pfungstadt Christian-Stock-Str.“ verkürzt.
- Der Fahrplan der Linien P, PE und PG wird auf die geänderten Fahrtzeiten der Straßenbahnlinien an der Haltestelle „Darmstadt-Eberstadt Wartehalle“ angepasst: montags bis freitags ab 20 Uhr und generell am Wochenende.

Reinheim

- Die meisten Fahrten der Linie MO2 in Richtung Reinheim werden um eine Minute vorverlegt. Dies ermöglicht eine etwas längere Umsteigezeit zur Linie RB81/RB82 an der Haltestelle „Reinheim Bf“.
- Der Fahrplan der Linie RH wird im Abendverkehr ab „Darmstadt Hbf“ Richtung Ueberau angepasst.
- Die Linien GB und RH verkehren ab „Darmstadt Hbf“ neu ab der Haltestelle „Darmstadt Hbf Platz 17“.

Roßdorf

- Die Linien GB und RH verkehren ab „Darmstadt Hbf“ neu ab der Haltestelle „Darmstadt Hbf Platz 17“.
- Der Fahrplan der Linie RH wird im Abendverkehr ab „Darmstadt Hbf“ Richtung Ueberau angepasst.

Schaafheim

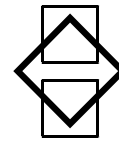
- Der Fahrplan der Linie BG3 nach Schulschluss an der Joachim-Schumann-Schule Babenhausen um 14.40 Uhr wird umstrukturiert: Die Fahrt ab „Babenhausen J.-Schumann-Schule“ um 15.05 Uhr wird nach Mosbach verlängert. In Gegenrichtung entfällt an Schultagen in Hessen eine Fahrt zwischen Schaafheim und Babenhausen.

Seeheim-Jugenheim

- Das Fahrplan der Linie 8 wird am Wochenende angepasst, mit Reduzierung des Angebots gegenüber dem Fahrplan 2024: Zu den relevanten Zeiten wird samstags ein 20-Minuten-Takt und an Sonn- und Feiertagen ein 30-Minuten-Takt angeboten.
- Die Verdichtertour der Linie BE1 von „Darmstadt-Eberstadt Wartehalle“ über Nieder-Beerbach nach „Ober-Beerbach Ernsthöfer Str.“ entfallen weitgehend.
- Die Linie 8N entfällt im Abend- und Wochenendverkehr freitags und samstags.
- Bei der Linie BE1 gibt es Änderungen im Abendverkehr ab 22 Uhr: Die Abfahrt in Richtung Darmstadt-Eberstadt von Montag bis Donnerstag ist neu um 23.05 Uhr und am Wochenende um 22.05 Uhr und 00.05 Uhr in Richtung Seeheim und Darmstadt-Eberstadt.

Weiterstadt

- Der DadiLiner entfällt ab 1. Januar 2025.
- Die Linien WE3 und WE4 erhalten in beide Richtungen mehr Fahrzeiten. Das macht die Linien wieder pünktlicher und zuverlässiger. Dadurch ändern sich Abfahrzeiten auf den ganzen Linienwegen:
- Linie WE3: Abfahrten ab Darmstadt Hauptbahnhof in Richtung Weiterstadt ist stets zwei Minuten früher als bisher, nunmehr zur Minute 02. Ankunft in Darmstadt Hauptbahnhof aus Weiterstadt ist stets zwei Minuten später als bisher, nunmehr zur Minute 22. Auch Verstärkerfahrten sind in ihren Abfahrts- und Ankunftszeiten verändert. Unverändert ist die letzte abendliche Abfahrt der Linie WE3 ab Darmstadt Hauptbahnhof. Diese bleibt bei 23.36 Uhr, um einen sicheren Anschluss von den Zügen weiterhin zu gewährleisten.
- Linie WE4: Die Abfahrts- und Ankunftszeiten in Darmstadt bleiben unverändert. Die Busse kommen dafür zwei Minuten später in Groß-Gerau an und fahren ab Groß-Gerau bis zum Bereich Weiterstadt Sudetenstraße zwei Minuten früher als bisher.
- Linie WE1 und Linie 875: Zur Vereinheitlichung bekommen auch die späten Fahrten der Linie WE1, die über den Stadtteil Riedbahn fahren, sowie die Fahrten der Silvesterlinie 875 auf Abschnitten längere Fahrzeiten. Daher ändern sich auch auf diesen Fahrten die Zeiten geringfügig.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1985-2024/DDN** vom 20.11.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff:

TOP 5
Weiterführung DadiLiner ab 15.12.2024**Beschlussvorschlag:**

Der Beschluss der Verbandsversammlung zur Weiterführung DadiLiner vom 11.07.2024 wird wie folgt aktualisiert:

1. Es wird zugestimmt, das Projekt DadiLiner ab 15.12.2024 für die Jahre 2025 und 2026 in Babenhausen weiterzuführen und in den Kommunen Groß-Umstadt, Otzberg und Modautal (bis nach Ober-Ramstadt) neu einzurichten.
2. Der bestehende Verkehrsservicevertrag mit der Fa. Via Transportation wurde mit Wirkung ab dem 1.1.2025 mit deutlich weniger Leistung und Kosten um zwei Jahre verlängert. Die für die DADINA bestehende Ausstiegsklausel, die bis 15.09.2024 nicht mit Kosten verbunden war, wurde nicht in Anspruch genommen.
3. Zur Finanzierung dienen Fördermittel des RMV in Höhe von ca. 20 % der Projektkosten, maximal 175.000 €/Jahr, sowie Mittel der DADINA (Landkreis Darmstadt-Dieburg) in Höhe von 350.000 €. Die Aufwendungen der DADINA werden durch Einsparungen aus der Abbestellung von Leistungen im Abend- und Wochenendverkehr auf dem Gebiet des Landkreises Darmstadt-Dieburg (Linien BA2, BA3, BA4, GU3, GU4 und MO4) in Höhe von rund 250.000 € gegenfinanziert. Für Fahrten im zeitlichen und / oder räumlichen Fahrplanbereich der abbestellten Leistungen gilt für Fahrgäste der normale RMV-Tarif ohne Zuschläge, zu den übrigen Zeiten bzw. Räumen gilt der bisherige DadiLiner-Tarif.
4. Die Geschäftsführung wird beauftragt, das Genehmigungsverfahren für den Einsatz des DadiLiners auf den o. g. Linien konzessionsrechtlich in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen zu veranlassen.

5. Die Geschäftsführung wird beauftragt zu prüfen, inwieweit eine Wiederbesetzung der Stelle des Projektmanagers für den DadiLiner erforderlich ist. Der jetzige Stelleninhaber, Herr Arman Busch, tritt vertragsgemäß zum 31.12.2024 bei der DADINA aus.

Begründung:

Zu 1. – 4.:

Mit Reduzierung der Förderung der On-Demand-Mobilität durch das Land Hessen / den RMV ab 01.01.2025 auf ca. 20 % der Projektkosten, maximal 175.000 €/Jahr, und der im Rahmen der Haushaltskonsolidierung des Landkreises Darmstadt-Dieburg zur Verfügung stehenden Mittel von 350.000 €/Jahr für On-Demand-Mobilität inklusive Einsparungen durch Abbestellungen im Linienverkehr (siehe Absatz 4) wird das Bedienungskonzept des DadiLiners für die Jahre 2025 und 2026 umgestellt.

Die DADINA wird den Verkehrsauftrag mit dem Betreiber Via Transportation für die Verkehre Babenhausen, Groß-Umstadt, Otzberg und Modautal (bis nach Ober-Ramstadt) umsetzen.

Durch Abbestellungen im Abend- und Wochenendverkehr werden auf den Buslinien BA2, BA3, BA4, GU3, GU4 und MO4 Mittel in Höhe von 250.000 € eingespart, die für den kommunalen Anteil eines DadiLiner-Angebots zu Abend- und Wochenendzeiten in den Kommunen Babenhausen, Groß-Umstadt, Otzberg und Modautal (bis nach Ober-Ramstadt) verwendet werden. Auf den o. g. Linien wurden Fahrgastzählungen auf Fahrten im Abend- und Wochenendverkehr durchgeführt, die gezeigt haben, dass die vorhandene Nachfrage auch mit dem DadiLiner abgedeckt werden kann.

Der DadiLiner soll in den einzelnen Bedienegebieten zu den folgenden Bedienzeiten verkehren:

Babenhausen:

montags bis donnerstags ca. 18-23 Uhr

freitags ca. 18-24 Uhr,

samstags ca. 06-24 Uhr

sonn- und feiertags ca. 08-23 Uhr

Modautal:

samstags ca. 08-22 Uhr

sonn- und feiertags ca. 08-22 Uhr

Groß-Umstadt und Otzberg:

freitags ca. 18-03 Uhr

samstags ca. 07-03 Uhr

sonn- und feiertags ca. 08-23 Uhr

Für Fahrten im räumlichen und/oder zeitlichen Bereich der abbestellten Fahrten gilt der normale RMV-Tarif ohne Zuschläge, einschließlich Gültigkeit des Deutschlandtickets. Die RMV-Fahrkarten können nicht über die DadiLiner-App oder in den DadiLiner-Fahrzeugen verkauft werden. Zu den übrigen Zeiten bzw. Räumen gilt der bisherige DadiLiner-Tarif. Die Kombination von Free-Floating-Angeboten mit klassischem Rufbusverkehr ist ein innovativer Ansatz der DADINA.

Entsprechend der Beschlüsse des Vorstandes und der Verbandsversammlung vom 11.07.2024 erfolgte eine Verlängerung des bestehenden Verkehrsvertrags mit der Via Transportation mit Wirkung ab 01.01.2025, verbunden mit einer Ausstiegsklausel für die DADINA bis Mitte November 2024. Diese ist bis 15.09.2024 nicht mit Kosten verbunden. Diese wurde aufgrund der Finanzierbarkeit mit rund 20 % Förderung, Mitteln des Landkreises Darmstadt-Dieburg sowie Kosteneinsparungen auf den o. g. Buslinien nicht in Anspruch genommen.

Mit E-Mail des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 02.09.2024 wurde der DADINA das genehmigungsrechtliche Prozedere von Anruflinienverkehr gem. § 42 PBefG und Linienbedarfsverkehr gem. § 44 PBefG erläutert. Das Genehmigungsverfahren für den Einsatz des DadiLiners auf den o. g. Linien wird in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen Via Transportation, Jungermann und Fischle veranlasst.

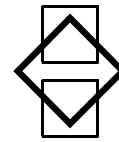
Der Weiterbetrieb des DadiLiner in Griesheim wurde lange offen gehalten. Da bis Anfang November 2024 seitens der Stadt Griesheim keine verbindliche Rückmeldung vorlag, hat Via Transportation mitgeteilt, dass ein nahtloser Weiterbetrieb des DadiLiner in Griesheim über den 31.12.2024 hinaus nicht mehr möglich ist. Eine spätere Wiederaufnahme des DadiLiner in Griesheim ist möglich.

Für den Zeitraum vom 15.12.2024 bis zum 31.12.2024 wird der DadiLiner sowohl bereits nach dem neuen Konzept betrieben als auch im bisherigen Gebiet beibehalten.

Im bisherigen Gebiet „West“ (Erzhausen, Griesheim, Pfungstadt, Weiterstadt) endet der Betrieb in der Neujahrsnacht um 03.00 Uhr – gemäß dem bekannten Betriebsschluss in Feiertagsnächten.

Zu 5.:

Die Geschäftsführung prüft im Zusammenhang mit der Weiterführung des DadiLiners das Erfordernis eines Projektmanagers in der DADINA-Geschäftsstelle ab 01.01.2025. Es handelt sich um eine halbe Stelle nach der Vergütungsgruppe TvÖD E11, deren Kosten bisher gefördert wurden. Eine flexible Zuordnung weiterer Aufgaben sollte dabei berücksichtigt werden.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1968-2024/DDN** vom 05.11.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 6**
Eckpunktepapier zur Direktvergabe an die HEAG mobiBus**Beschlussvorschlag:**

Dem beigefügten Eckpunktepapier zur Weiterführung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages für die Direktvergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste mit Kraftomnibussen an die HEAG mobiBus GmbH & Co. KG ab 13.12.2026 wird – vorbehaltlich der Zustimmung durch die Gremien der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg – zugestimmt.

Begründung:

Der derzeitige öffentliche Dienstleistungsauftrag (öDA) für die Direktvergabe der öffentlichen Personenverkehrsdienste mit Kraftomnibussen durch die ÖPNV-Aufgabenträger Wissenschaftsstadt Darmstadt und Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA) an die HEAG mobiBus GmbH & Co. KG (HEAG mobiBus) läuft bis zum zweiten Samstag im Dezember 2026 (Tag vor dem internationalen Fahrplanwechsel); das ist der 12.12.2026.

Eine direkte Vergabe mit einem Bruttoanreizvertrag hat sich grundsätzlich bewährt. Durch die direkte Vergabe kann eine wirtschaftliche Leistungserbringung bei gleichzeitiger hoher Flexibilität für die Aufgabenträger sichergestellt werden.

Die direkte Vergabe ist hinsichtlich der Steuerung der zu vergebenden Verkehrsleistungen sowie zur Sicherung des Bestands der HEAG mobiBus aus Sicht der Aufgabenträger vorzugswürdig.

Es wird daher empfohlen, die Direktvergabe an den internen Betreiber HEAG mobiBus ab

13.12.2026 weiterzuführen.

Die direkte Vergabe des öDA erfolgt als Inhouse-Vergabe nach § 108 GWB und nicht wie beim derzeit bestehenden öDA als Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007. Wesentliche inhaltliche Neuerungen bzw. Abweichungen sind mit der Änderung des Vergaberechtsregimes nicht verbunden.

Zum Hintergrund: Der EuGH hat im Jahr 2019 in einer Grundsatzentscheidung klargestellt, dass die Regelungen des Sondervergaberechts der VO (EG) Nr. 1370/2007 bei der Vergabe von Bus- und Straßenbahnverkehrsdiensten nur dann anwendbar sind, wenn der öDA als Dienstleistungskonzession (Nettovertrag) ausgestaltet wird. Liegt keine Dienstleistungskonzession, sondern ein entgeltlicher öffentlicher Auftrag mit Bruttoanreiz-Prinzip vor, findet nach dem EuGH das allgemeine Vergaberecht einschließlich der Möglichkeiten zur Inhouse-Vergabe nach § 108 GWB Anwendung.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt und die DADINA treten wieder als eine Behördengruppe auf, da die Verkehrsleistungen der HEAG mobiBus sowohl das Gebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt als auch des Landkreises Darmstadt-Dieburg betreffen.

Die Direktvergabe umfasst die Linienbündel „Darmstadt/Vorderer Odenwald“, „Darmstadt Nord“, „Weiterstadt“, „Bergstraße“ und „Eberstadt/Pfungstadt“.

Diese Bündel enthalten die Buslinien A, AH, AIR, B (neu), BE1, BE2, BE3, EB, F, FM, G, H, K, L, M1 (ex N), M2 (ex NE), M3 (neu), MX (neu), O, P, PE, PG, R, WE1, WE2, WE3, WE4, WX und 875 (Silvesterlinie Weiterstadt) sowie die Buslinie Ludwigshöh-viertel (Arbeitstitel), deren Liniengenehmigungen aktuell von der HEAG mobiBus gehalten werden.

Die neue Direktvergabe soll die Grundlage bilden und Planungssicherheit schaffen für bereits getätigte und anstehende erhebliche Investitionen in Busse mit alternativen Antrieben und ortsfeste Infrastruktur für E-Mobilität bei der HEAG mobiBus.

Die Laufzeit der Direktvergabe beträgt grundsätzlich 10 Jahre. Aufgrund der bestehenden und beabsichtigten erheblichen Investitionen im Zusammenhang mit der Umstellung auf alternative Antriebe wird eine Laufzeitverlängerung des öDA auf 15 Jahre vorgesehen.

In dem als Anlage beigefügten Eckpunktepapier, dessen Erarbeitung durch die Kanzlei BBG und Partner, Bremen, juristisch begleitet wurde, werden zentrale Festlegungen für eine Weiterführung der Direktvergabe an die HEAG mobiBus getroffen.

Diese beziehen sich auf die Leistungsbeschreibung, Qualitätsanforderungen, das Anreizsystem, die Subunternehmerquote sowie die Aufgabenträgerzuschüsse.

Der gemeinsame Nahverkehrsplan der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg wird im Rahmen der derzeit laufenden Fortschreibung 2025 – 2030 die Maßgabe zur entsprechenden Direktvergabe beinhalten.

Für etwaige künftige On-Demand-Verkehre ist noch die Frage der Integration in den öDA oder die Schaffung eines eigenen öDA zu prüfen.

Das zu beschließende Eckpunktepapier wurde den zuständigen Gremien zugeleitet. Die Beschlussfassung ist in der Sitzung des Kreistages des Landkreises Darmstadt-Dieburg am 09.12.2024 und der Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt am 10.12.2024 vorgesehen.

Anlage:

- Eckpunktepapier (Stand: 08.10.2024)

Entwurf (Stand:08.10.2024)
Eckpunktepapier zur Vergabe der Linienbündel
„Darmstadt Vorderer Odenwald“, „Darmstadt-Nord“, „Weiterstadt“, „Berg-
straße“ und „Eberstadt/Pfungstadt“ zum Dezember 2026 an die HEAG mobiBus

Gemäß dem gemeinsamen Nahverkehrsplan für die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg 2019 – 2024 steht zum Fahrplanwechsel 2026 (13.12.2026) die Vergabe der Linienbündel „Darmstadt/Vorderer Odenwald“, „Darmstadt Nord“, „Weiterstadt“, „Bergstraße“ und „Eberstadt/Pfungstadt“ an. Diese Bündel enthalten die Linien A, AH, AIR, B (neu), BE1, BE2, BE3, EB, F, FM, G, H, K, L, M1 (ex N), M2 (ex NE), M3 (neu), MX (neu), O, P, PE, PG, R, WE1, WE2, WE3, WE4, WX und 875 (Silvesterlinie Weiterstadt) sowie die Buslinie Ludwigshöhviertel (Arbeitstitel), deren Liniengenehmigungen aktuell von der HEAG mobiBus GmbH & Co. KG (nachfolgend „HEAG mobiBus“ genannt) gehalten werden.

Derzeit haben die DADINA und die Stadt Darmstadt (nachfolgend zusammen „Aufgabenträger“ genannt) die oben genannten Verkehrsleistungen im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) direkt an die HEAG mobiBus vergeben.

Eine direkte Vergabe mit einem Bruttoanreizvertrag hat sich grundsätzlich bewährt. Durch die direkte Vergabe kann eine wirtschaftliche Leistungserbringung bei gleichzeitiger hoher Flexibilität für die Aufgabenträger sichergestellt werden.

Die Struktur eines Bruttoanreizvertrags im Rahmen einer Inhouse-Vergabe nach § 108 GWB ist möglich. Das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Inhouse-Vergabe nach § 108 GWB wird aktuell von der Kanzlei BBG geprüft.

Die neue Direktvergabe soll die Grundlage bilden und Planungssicherheit schaffen für bereits getätigte und anstehende erhebliche Investitionen in Busse mit alternativen Antrieben und ortsfeste Infrastruktur für E-Mobilität bei der HEAG mobiBus.

Auf Grundlage des vorgenannten Sachverhalts werden folgende Eckpunkte zur Vergabe der o. g. Linienbündel zum 13.12.2026 vereinbart:

1. Die Aufgabenträger beabsichtigen, anstelle einer europaweiten Ausschreibung der o. g. Linien zum 13.12.2026, eine direkte Vergabe an die HEAG mobiBus vorzunehmen. Die direkte Vergabe ist hinsichtlich der Steuerung der zu vergebenden Verkehrsleistungen sowie zur Sicherung des Bestands der HEAG mobiBus aus Sicht der Aufgabenträger vorzugswürdig.
2. Die Aufgabenträger werden fristgerecht im Rahmen einer Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 transparent machen, dass sie eine direkte Vergabe in Form einer Inhouse-Vergabe nach § 108 GWB an die HEAG mobiBus zum 13.12.2026 beabsichtigen.
3. HEAG mobiBus erfüllt die Qualitätsanforderungen des Anhangs des jeweils aktuell geltenden gemeinsamen Nahverkehrsplans der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg.
4. Die (Höchst-)Laufzeit von öDA für Busverkehrsleistungen beträgt grundsätzlich 10 Jahre. Aufgrund der bestehenden und beabsichtigten hohen Investitionen im Zusammenhang mit der Umstellung auf alternative Antriebe wird eine Laufzeitverlängerung des öDA auf 15 Jahre vorgesehen.

5. Bei strukturellen Umstellungen, z. B. Einführung von Straßenbahn- anstelle Omnibuslinienverkehr gilt die noch zu vereinbarende Abbestellklausel nicht.
6. Im Rahmen der anstehenden Inhouse-Vergabe wird ein öDA in Form eines Bruttoanreizvertrages ausgearbeitet. Dieser wird insbesondere folgende wesentliche Punkte enthalten:
 - a. Leistungsbeschreibung und Qualitätsanforderung
Die Leistung ist grundsätzlich in derzeitigem Umfang und auf derzeitigem Niveau zu erbringen. Hinsichtlich der Änderungen der Qualitäts- und Quantitätsanforderungen wird HEAG mobiBus im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Möglichkeiten eine hohe Flexibilität für die Aufgabenträger sicherstellen. Bezüglich der Qualitätskriterien Zuverlässigkeit (Fahrtausfälle) und Pünktlichkeit (Verspätungen/Verfrühungen) werden geeignete Daten, wenn technisch möglich, regelmäßig und zeitnah den Aufgabenträgern zur Verfügung gestellt, die Eingang in ein DV-gestütztes Bonus-Malus-System finden. Anpassungen der Fahrpläne sind auf beiderseitige Initiative möglich und benötigen ein Einvernehmen.
 - b. Anreizsystem
Entsprechend den Vorgaben des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ist ein Anreizsystem, insbesondere zur Attraktivitätssteigerung des Verkehrsangebots und zur Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit, zu implementieren.
 - c. Aufgabenträgerzuschüsse
Basis für die Bestellkosten ab 13.12.2026 sind die aktuellen Sollkosten für Diesel- und Elektrobusse; für Elektrobusse unter Berücksichtigung der noch anstehenden Revision. Soweit die derzeitigen Dynamisierungsregeln und dafür zusätzlich gewährten Zuschüsse sich als nicht ausreichend oder als nicht hinreichend definiert erweisen, werden diese auf Basis einer sachgerechten rechnerischen Dynamisierung einvernehmlich angepasst. Ausgehend von dieser Basis erfolgt eine jährliche sachgerechte Dynamisierung der Sollkosten auf Grundlage des AVN-Tarifs (Arbeitgebervereinigung öffentlicher Nahverkehrsunternehmen e. V. (AVN) und zum Zeitpunkt des Abschlusses des öDA bestehender Betriebsvereinbarungen. Sollkosten für Elektrobusse sind entsprechend zu berücksichtigen.
HEAG mobiBus wird entsprechend dem Anhang zur VO (EG) Nr. 1370/2007 jährlich eine Trennungsrechnung als Basis für die beihilfenrechtliche Abrechnung vorlegen.
 - d. Subunternehmerquote
Weiterhin ist seitens der HEAG mobiBus die Einbindung der kleineren und mittleren Unternehmen in die Verkehrsleistungserbringung sicherzustellen. Hierzu wird, sofern wirtschaftlich sinnvoll, eine Subunternehmerquote von einem Drittel der direkt vergebenen Leistungen eingehalten. Sofern von den Aufgabenträgern vorgegeben, hat die HEAG mobiBus bei Subunternehmerleistungen den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben vorzusehen.
 - e. Vertrauensvolle Zusammenarbeit der Vertragspartner
Wie bisher ist eine vertrauensvolle Zusammenarbeit der Vertragspartner sicherzustellen. Die Steuerungsmöglichkeiten durch die Aufgabenträger

für die Verkehrsleistungen sollen das heutige Niveau nicht unterschreiten.

7. Für etwaige künftige On-Demand-Verkehre ist die Frage der Integration in den öDA oder die Schaffung eines eigenen öDA zu prüfen.
8. Die HEAG mobiBus wird sich nicht ohne vorherige ausdrückliche Zustimmung der Aufgabenträger an Ausschreibungen für Linienverkehre nach § 42 PBefG innerhalb des Gebiets der Aufgabenträger beteiligen.
9. Seitens der Aufgabenträger und der HEAG mobiBus ist über die Laufzeit der Inhouse-Vergabe sicherzustellen, dass die HEAG mobiBus entsprechend den Vorgaben des § 108 GWB weiterhin einer „Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle“ durch die zuständigen Behörden unterliegt.
10. Die HEAG mobiBus hat während der Laufzeit des öDA sicherzustellen, dass sie im Wesentlichen, d. h. zu mehr als 80 %, für ihre öffentlichen Auftraggeber tätig ist. Das bedeutet, dass die HEAG mobiBus insgesamt nur maximal zu 19,99 % für Dritte tätig sein darf. Schienenersatz- oder -verstärkungsverkehre im Auftrag der HEAG mobilo sind hiervon ausgenommen.
11. Dieses Eckpunktepapier hat Gültigkeit für das Inkrafttreten des neu abzuschließenden öDA und wird anschließend Vertragsbestandteil. Soweit einzelne Eckpunkte durch vertragliche Regelungen im öDA abweichend vereinbart werden, haben die vertraglichen Regelungen des öDA Vorrang.

Darmstadt, den

Für die DADINA:

Erster Kreisbeigeordneter Lutz Köhler
Vorstandsvorsitzender

Stadtrat Paul Georg Wandrey
Stv. Vorstandsvorsitzender

Für die Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Hanno Benz
Oberbürgermeister

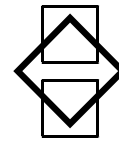
André Schellenberg
Stadtkämmerer

Paul Georg Wandrey
Stadtrat

Für die HEAG mobiBus GmbH & Co. KG:

Johannes Gregor
Geschäftsführer

Arne Rath
Geschäftsführer

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1969-2024/DDN** vom 05.11.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

TOP 7Betreff: **Umsetzung der Clean-Vehicle-Directive der EU und des nationalen Saubere Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes****Beschlussvorschlag:**

1. Zur Umsetzung der Clean-Vehicle-Directive der EU und des nationalen Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes wird folgender Flottenstrategie zugestimmt:
 - Einsatz des HVO100-Diesels als genereller Mindeststandard.
 - Sofern erforderlich: Einsatz emissionsfreier Busse, beginnend mit 20 % der Verkehrsleistung ab dem ersten Betriebsjahr und danach jährliche Erhöhung dieser Quote um 10 %-Punkte.
 - Sofern nicht erforderlich, aber wirtschaftlich tragfähig: Einsatz emissionsfreier Busse.
2. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, diese Flottenstrategie bei künftigen Ausschreibungen von Verkehrsleistungen anzuwenden.

Begründung:

Zu 1. und 2.:

Der Vorstand hat in seiner Sitzung am 19.06.2024 das im Auftrag der DADINA von European Electrical Bus Company GmbH (eebc) und PricewaterhouseCoopers GmbH (pwc) erstellte Gutachten zur Anpassung des aktuellen Fuhrparks der von der DADINA beauftragten Verkehrsunternehmen auf die nationale und internationale Gesetzgebung zur Kenntnis genommen. Die Umstellung ist auf Grundlage der Clean-Vehicles-Direktive (CVD-Richtlinie) der EU und des nationalen Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes notwendig.

Die Geschäftsstelle hat hierzu die folgende Strategie entwickelt:

Grundlagen:

Umsetzung der Clean Vehicles Directive

Die Clean Vehicles Directive (CVD) verfolgt das klimapolitische Ziel, die ÖPNV-Busflotten in den kommenden Jahren weitestgehend auf emissionsfreie Antriebe umzustellen. Die Motivation der CVD ist die Verbesserung der Luftqualität in den Städten, die Senkung des Lärmpegels, die Schaffung eines Marktes für emissionsfreie Fahrzeuge sowie die Reduktion der Treibhausgase. Eine Reduktion der Treibhausgase ist dann gewährleistet, wenn die eingesetzten Busse zum Antrieb auf Energieträger aus regenerativen Quellen zurückgreifen können.

Die CVD gibt bei Neubeschaffungen vor, wie viele Fahrzeuge einen konventionellen, sauberen bzw. emissionsfreien Antrieb haben. Der Anteil von Omnibussen, die mit Dieselmotor betrieben werden, wird dabei stetig reduziert.

Nach Inkrafttreten der CVD zum 02.08.2021 dürfen bis Ende 2025 bundesweit nur noch 55 % der Neubeschaffungen Dieselbusse sein. Mindestens 45 % der insgesamt in diesem Zeitraum im Rahmen neu vergebenen Beförderungsaufträge beschafften bzw. eingesetzten Fahrzeuge müssen der Definition „sauber“ entsprechen, die Hälfte davon (mindestens 22,5 %) hat „emissionsfrei“ entsprechend der Definition der CVD zu sein. Ab 2026 bis Ende 2030 erhöhen sich diese Quoten auf 65 % (bzw. 32,5 %), vgl. Schaubild in der Anlage.

Nationale Beschaffungsquote und Branchenregister

Dies bedeutet jedoch nicht, dass alle Regionen und Verkehrsunternehmen gleichermaßen von diesen Quoten betroffen sind. Bei der Umsetzung der EU-Richtlinie wird darauf geachtet, dass die unterschiedlichen wirtschaftlichen Möglichkeiten der Busunternehmen und der Kommunen berücksichtigt und diese nicht überfordert werden. Ziel ist es, dass die Technologien je nach spezifischem Einsatzfeld und Betriebsprogramm dort eingesetzt werden, wo sie besonders effizient sind und in hohem Maße zur CO₂-Reduzierung beitragen. Für die Umsetzung der EU-Richtlinie verfolgt das Bundesverkehrsministerium im Rahmen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes deshalb auf Vorschlag des VDV eine nationale Beschaffungsquote für die Branche – und keine individuelle für jede Beschaffung bzw. jedes Unternehmen. Dazu wird ein Branchenregister eingerichtet, sodass ein Überblick über geplante, bestellte und getätigte Beschaffungen vorhanden ist. In Hessen befindet sich die Geschäftsstelle Branchenvereinbarung Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz im Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlicher Raum, Referat V 6 – ÖPNV, Personenbeförderungsrecht. Eine solche Gesamtschau ermöglicht, dass die Spielräume der lokalen Beschaffungsstrategien dazu genutzt werden, passgenau die nationale Quote entsprechend den Vorgaben der EU-Richtlinie zu erfüllen.

Definition „Emissionsfreies Fahrzeug“

Die Kommission sieht ausschließlich batterieelektrische Busse und Wasserstoffbrennstoffzellen-Busse als emissionsfrei an. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor werden zwar genannt, jedoch nur mit einem Grenzwert von 1 g/kWh CO₂-Ausstoß akzeptiert. Dieser Grenzwert ist nach heutigem Kenntnisstand mit kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen nicht darstellbar. Wird allerdings Wasserstoff als Kraftstoff in einem Verbrennungsmotor eingesetzt, so kann dieser Grenzwert nach eigenen Angaben der Entwickler solcher Motoren eingehalten werden.

Definition „Sauberes Fahrzeug“

Ein Omnibus gilt als „sauberes Fahrzeug“ sofern er mit alternativen Kraftstoffen, definiert nach Artikel 2 (1) der Richtlinie 2014/94/EU betrieben wird. Demnach sind „alternative Kraftstoffe“ Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen sowie die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen unter anderem Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe gemäß der Definition in Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie 2009/28/EG, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig als komprimiertes Erdgas (CNG) und flüssig als Flüssigerdgas (LNG) sowie Flüssiggas (LPG).

Explizit ausgeschlossen aus dieser Definition sind nach Artikel 26 der Richtlinie 2018/2001 Biokraftstoffe, bei denen ein hohes Risiko indirekter Landnutzungsänderungen zu beobachten ist. Zudem dürfen flüssige Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe nicht konventionellen fossilen Kraftstoffen beigemischt werden, d. h., sie dürfen nur in reiner Form (100 Prozent) eingesetzt werden. Plug-in-Hybridbusse, die mit konventionellen Dieselmotoren betrieben werden, werden ebenfalls den „sauberen Fahrzeugen“ zugeordnet.

Geltungsbereich der Clean Vehicles Directive

Grundsätzlich gelten die Quoten in folgenden Fällen ab dem 02.08.2021:

- Fahrzeugbeschaffung öffentlicher Auftraggeber wie Städte, Kreise, Gemeinden usw.
- Beschaffung von Fahrzeugen durch Verkehrsunternehmen, die einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erbringen. Dazu zählen sowohl private als auch öffentliche Verkehrsunternehmen.
- „Beschaffung“ von Verkehrsleistungen durch Aufgabenträger in Form von Verkehrsverträgen, Betrauungen und sonstigen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach VO 1370/2007 sowie in Form von Verkehrsverträgen im Rahmen des allgemeinen Vergaberechts. Hier fallen die für die beschaffte Verkehrsleistung verwendeten Fahrzeuge unter die CVD.
- „Beschaffung“ von Verkehrsleistungen durch Sektorenauftraggeber. Sofern die Verkehrsunternehmen zur Anwendung des Vergaberechts verpflichtet sind, gilt die CVD ebenfalls.

Es unterfallen somit im DADINA-Verbandsgebiet der CVD-Direktive die DADINA als Aufgabenträgerorganisation und die HEAG mobiBus als Sektorenauftraggeber.

Die CVD gilt nur, wenn das Vergabevolumen oberhalb der EU-Schwellenwerte liegt.

Die CVD und die Quotenregelung im Busbereich gilt ausschließlich für Fahrzeuge der Klasse M3, Klasse I mit Stehplätzen, die einen häufigen Passagierwechsel ermöglichen. Sie gilt nicht für Reisebusse (M3, Klasse III) und auch nicht für Überlandbusse (M3, Klasse II), die gemäß ECE-R 107 und EG Nr. 661/2009 zugelassen werden.

Batterieelektrische Busse und Wasserstoffbrennstoffzellen-Busse

Hierzu wird auf die Kenntnisnahme des Vorstandes des von eebc erstellten Gutachtens in der Sitzung vom 19.06.2024 verwiesen.

Biokraftstoff HVO100-Diesel

Der mögliche Einsatz von Bussen mit konventionellem Antrieb hat dazu geführt, dass die Herstellung von Treibstoffen aus sog. „HVO-Diesel“ an Bedeutung gewonnen hat. Bei HVO100-Diesel handelt es sich um einen Biokraftstoff. Er wird hergestellt aus Abfallstoffen auf pflanzlicher und tierischer Basis, z. B. aus Altspeiseölen oder Fettresten aus Großküchen, aber auch aus Zelluloseabfällen oder Holz- und Fischresten. Diese Abfallstoffe werden nach Reinigung und durch Wasserstoffeinsatz zu HVO aufbereitet. Daher die Bezeichnung HVO (hydrotreated vegetable oil = hydrierte, also mit Wasserstoff behandelte Pflanzenöle).

Es bestehen strenge Anforderungen an die Nachhaltigkeit: So dürfen etwa sensible Ökosysteme nicht beeinträchtigt und Anbauflächen nicht auf Kosten der Lebensmittelproduktion ausgeweitet werden und bei der Herstellung müssen soziale Standards erfüllt sein. HVO-Diesel kann in unterschiedlichen Konzentrationen mit konventionellem Diesel gemischt werden. In seiner Reinform HVO100 sind bilanziell erhebliche Emissionsreduktionen möglich – gegenüber herkömmlichen fossilen Brennstoffen eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes um bis zu 90 %, 33 % weniger Feinstaub und ca. 24 % weniger CO – und verbessert HVO100 die Luftqualität durch weniger Feinstaub und Stickoxide.

HVO100 darf seit 29.05.2024 an deutschen Tankstellen frei verkauft werden. Seitdem steigt die Verfügbarkeit im deutschen Tankstellennetz stetig an. Zum Einsatz von HVO100 ist keine technische Anpassung oder Umrüstung der Fahrzeuge nötig. Bestandsfahrzeuge können mit HVO100 betankt werden, wenn die Freigabe des Fahrzeugherstellers vorliegt. Der Tankvorgang ist komplett identisch.

Laut BMDV unterscheidet sich paraffinischer gegenüber konventionellem Dieselmotorkraftstoff in bestimmten physikalischen Eigenschaften, etwa einer höheren Cetanzahl, einem geringeren volumetrischen Energiegehalt und einer niedrigeren Dichte. Durch die höhere Cetanzahl ist eine bessere Zündwilligkeit gegeben, wodurch die Verbrennung effizienter ablaufen kann. Bei mit HVO100 betankten Fahrzeugen läuft der Motor ruhiger und weist ein besseres Kaltstartverhalten bei Minustemperaturen auf.

Der Preis für HVO100 bewegt sich zurzeit mit zwei bis sechs Cent/Liter höher als für konventionellen Diesel am unteren Rand ursprünglicher Prognosen, die bis zu 20 Cent/Liter Mehrkosten kalkulierten. Der ADAC rechnet mit einer weiteren Preisannäherung mit steigenden Produktionsmengen.

Fahrzeuge, die mit dem Biokraftstoff HVO100 fahren, werden als saubere (= emissionsarme) Fahrzeuge eingestuft. Somit können kurzfristig auch Bestandsflotten mit konventionellem Antrieb einen Beitrag zur Einsparung von klimaschädlichen Treibhausgasen liefern.

Die hessische Geschäftsstelle Branchenvereinbarung hat der DADINA im Sommer 2024 per E-Mail bestätigt, dass Fahrzeuge, für die in den Vergabeunterlagen der Einsatz des Kraftstoffs HVO100 vorgegeben wird, als sauber im Sinne des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes gelten.

Strategie der DADINA:

Das Gutachten von eebc hat deutliche Unterschiede beim Buseinsatz der DADINA aufgezeigt. So werden teilweise Laufleistungen vor allem mit Gelenkbussen von mehr als 350 Kilometern am Tag erreicht, während die Verkehrsleistung der eingesetzten Standardbusse deutlich dahinter zurückbleibt. Bei der Strategie zur Umstellung der Flotte auf den batterieelektrischen Antrieb ist zu beachten, dass für Leistungsvolumina von mehr als 350 Tageski-

lometern eine Umstellung schwierig ist, da die aktuell am Markt verfügbaren batterieelektrischen Busse diese Reichweiten nicht ermöglichen. Für eine Umstellung wäre es somit notwendig, Zwischenladungen zu realisieren, was relevanten Einfluss auf die Fahrzeugumlaufplanung hat. Ansonsten käme nur der Einsatz von Wasserstoffbrennstoffzellen-Bussen in Frage. Diese ermöglichen auch die Bedienung von hohen Leistungsvolumina. Allerdings hat das eebc-Gutachten aufgezeigt, dass hier der Einsatz von konventionellen Bussen mit Betankung mit HVO100-Diesel die kostengünstigere Variante darstellt.

Es wird folgende Flottenstrategie für Leistungsvergaben im Ausschreibungswettbewerb vorgeschlagen:

- Einsatz des HVO100-Diesels als genereller Mindeststandard.
- Sofern erforderlich: Einsatz emissionsfreier Busse, beginnend mit 20 % der Verkehrsleistung ab dem ersten Betriebsjahr und danach jährliche Erhöhung dieser Quote um 10 %-Punkte.
- Sofern nicht erforderlich, aber wirtschaftlich tragfähig: Einsatz emissionsfreier Busse.

Mit dem Kraftstoff HVO100 werden die Quoten für saubere Busse durch die DADINA erfüllt und übererfüllt.

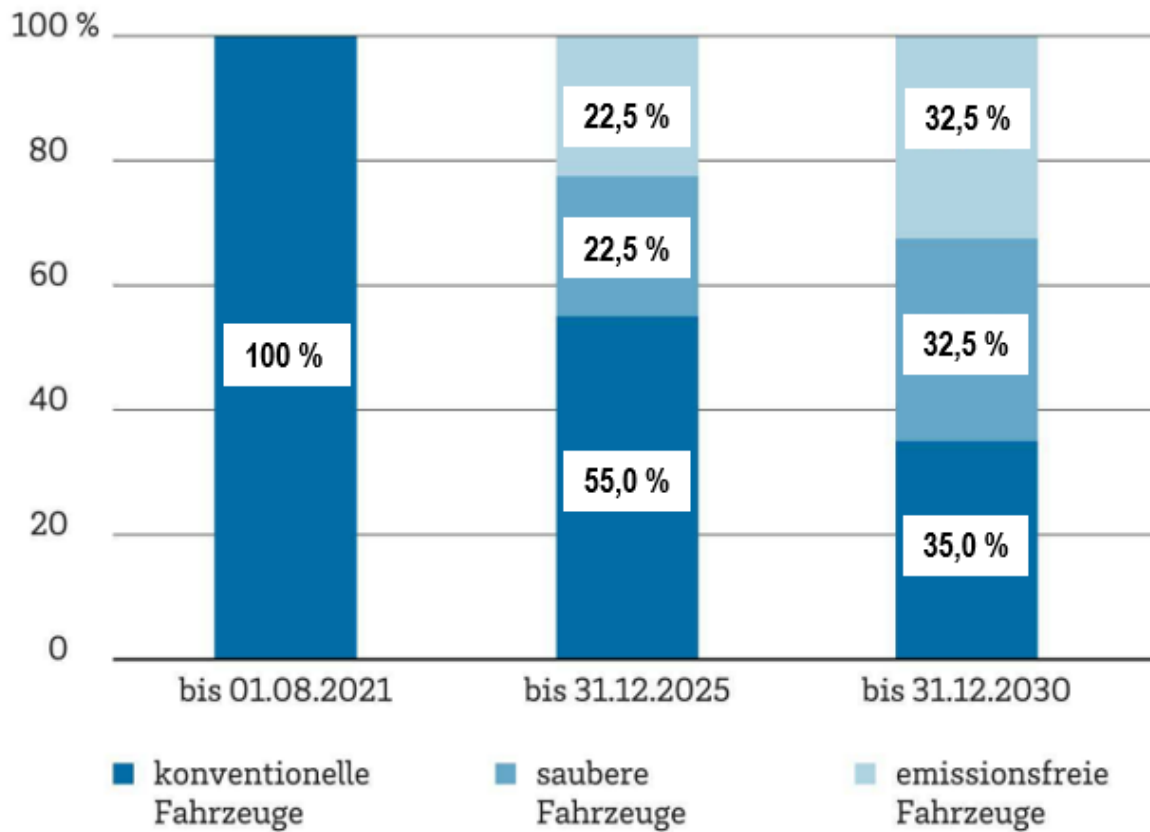
Mit dem Beschluss im Jahr 2025 zur Direktvergabe an die HEAG mobiBus, die den Einsatz weiterer 27 Batteriebusse beinhaltet, wird die Quote für emissionsfreie Busse für Ausschreibungsvergaben der DADINA im Jahr 2025 erfüllt.

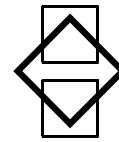
Mit der optionalen Abfrage von Angeboten für den Verkehr mit emissionsfreien Bussen bei künftigen Ausschreibungen behält die DADINA die Handlungsfreiheit, emissionsfreie Busse statt sauberer Busse einzusetzen, wenn dies wirtschaftlich tragfähig ist.

Anlage:

- Schaubild Umsetzung der CVD-Richtlinie

Umsetzung der Clean Vehicle Directive



**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1970-2024/DDN** vom 05.11.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

TOP 8Betreff: **Neuvergabe der Linienbündel "Darmstadt / Ober-Ramstadt" und "Reinheim"****Beschlussvorschlag:**

1. Die Eckpunkte der Allgemeinen Verkehrsbedienung für die Neuvergabe der Linienbündel „Darmstadt / Ober-Ramstadt“ und „Reinheim“ werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, entsprechend die Vorabbekanntmachung und – bei nicht gegebenem kommerziellen Antrag – die Ausschreibung der Verkehrsleistung vorzunehmen.

Begründung:

Zu 1 und 2:

Gemäß Beschluss des Vorstands vom 20.03.2024 wurde die Laufzeit der im Dezember 2017 an die Fa. FS-Omnibus (Fa. Fischle) auf acht Jahre vergebenen und zwischenzeitlich um zwei Jahre bis Dezember 2027 verlängerten Vergabe der Verkehrsleistung der Buslinienbündel Darmstadt / Ober-Ramstadt und Reinheim um ein Jahr auf den Fahrplanwechsel am 13.12.2026 verkürzt.

Zu diesem Zeitpunkt ist eine Neuvergabe der Verkehrsleistungen vorzunehmen. Diese soll für eine Laufzeit von zehn Jahren erfolgen.

Ferner wurde die Geschäftsstelle beauftragt, die Eckpunkte der Allgemeinen Verkehrsbediening vor ihrer Veröffentlichung dem Vorstand vorzulegen.

Die Vergabe splittet sich in die Elemente Genehmigungswettbewerb und Ausschreibungswettbewerb. Erst wenn sich beim Genehmigungswettbewerb kein Bieter findet, welcher ohne Zuschüsse des Aufgabenträgers die von diesem vorgegebene Verkehrsleistung bedienen möchte, startet der Ausschreibungswettbewerb.

Allerdings ist der Aufgabenträger im Ausschreibungswettbewerb an die Vorgaben des Genehmigungswettbewerbes gebunden, d. h. das im Ausschreibungswettbewerb geforderte Verkehrsangebot darf qualitativ nicht hinter den Vorgaben des Genehmigungswettbewerbes zurückbleiben. Es ist aber möglich, beim Ausschreibungswettbewerb ein besseres Verkehrsangebot sowohl vom Fahrplanumfang als auch von den Qualitätsanforderungen her zu fordern.

Somit ist es vorteilhaft, für den Genehmigungswettbewerb das notwendige Verkehrsangebot zu fordern und dieses dann – so sich kein Angebot einfindet – im Ausschreibungswettbewerb um wünschenswerte Komponenten zu ergänzen.

Das künftige Angebot auf den beiden Linienbündeln soll wie folgt gestaltet werden:

Fahrplanangebot Vorabbekanntmachung für Genehmigungswettbewerb:

- Linien GB, MO2, MO3, NHX und RH: keine Veränderung zum Fahrplanjahr 2025
- Linie MO1:
Verlängerung der Fahrtzeit zwischen den Haltestellen „Ober-Ramstadt Rondell“ und „Hahn“ wegen neuer Ortsumfahrung Hahn. Verlängerung des Fahrtweges ab der derzeitigen Endhaltestelle „Rohrbach Brunnenstraße“ über Haltestelle „Modau Kirchstraße“ bis „Ober-Ramstadt Rondell“. Angebotsumfang analog Fahrplanjahr 2025; Fahrzeugbedarf erhöht sich durch die Ortsumfahrung Hahn und den längeren Linienweg um ein Fahrzeug.
- Linie MO4:
Neuer Linienweg Webern – Klein-Bieberau – Asbach – Rohrbach – Wembach – Hahn – Groß-Bieberau.
Bedienung Montag bis Freitag ca. 05:00 Uhr bis ca. 20:00 Uhr. Ansonsten Angebot DadiLiner analog Fahrplanjahr 2025. Heutige Schülerdirektfahrten Webern – Groß-Bieberau werden durch das neue Angebot abgelöst. Dadurch bleibt der Fahrzeugbedarf unverändert.
Generell erfolgt eine Attraktivitätserhöhung für die Ober-Ramstädter Ortsteile Rohrbach, Wembach und Hahn.

Mit dem dargestellten Fahrplanangebot erweitert sich die Verkehrsleistung um rund 82.000 Nwkm/a.

Fahrpläne sind von den Verkehrsunternehmen als fahrbar anzuerkennen.

Flottenstrategie und Zuschnitt Linienbündel für Genehmigungswettbewerb:

Aufgrund Vorgaben von CVD und SaubFahrzeugBeschG zur Emissionsreduzierung wird als Standard der Kraftstoff HVO100-Diesel für alle Fahrzeuge vorgegeben. Zusätzlich wird für alle Fahrzeuge optional ein Angebot für die sukzessive Umstellung auf emissionsfreien

Antrieb abgefragt, und zwar ab 13.12.2026 (Betriebsaufnahme) 20 % der Fahrplankilometer und jedes Fahrplanfolgejahr 10 %-Punkte Aufwuchs.
Eine Übererfüllung des Aufwuchses mit emissionsfrei angetriebenen Fahrzeugen kann im Vergabeverfahren positiv gewertet werden.

Die Linienbündel werden wie folgt aufgeteilt:

- Linienbündel Gelenkbusse: Linien GB, MO1 und RH
- Linienbündel Standardbusse: Linien MO2, MO3, MO4 und NHX

Damit wird der Planung für eine Straßenbahnlinie zwischen Darmstadt und Roßdorf Rechnung getragen. Die Gelenkbusse verkehren auf dem Korridor der geplanten Straßenbahn und würden bei deren Realisierung entfallen.

Qualität:

- Anbindung an die Leitstelle
- Betrieb eines automatischen Fahrgastzählsystems
- Anschlusssicherung Ober-Ramstadt Bahnhof (Odenwaldbahn) und Ober-Ramstadt Rondell (Buslinien).
- Regelmäßige Qualitätsberichte seitens des Verkehrsunternehmens
- Regelmäßige Dokumentation über ausgefallene Fahrten und verfrühte Abfahrten
- Regelmäßige Kontrolle der Haltestelleninfrastruktur und Ersatz fehlender / beschädigter Aushangfahrpläne
- Ansonsten Einhaltung der Vorgaben des gültigen Gemeinsamen Nahverkehrsplans der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg (NVP)

Option: Erweitertes Fahrplanangebot für Ausschreibungswettbewerb:

- Linie GB: Angebotserweiterung auf den Samstag mit Halbstundentakt zur Tagesverkehrszeit gemäß NVP (ca. 09:00 Uhr bis ca. 18:00 Uhr). Zusammen mit Halbstundentakt der Linie RH ergibt sich ein Viertelstundentakt zwischen Darmstadt und Roßdorf analog montags bis freitags.
- Linien MO2 und MO3:
Angebotsverdichtung samstags zur Tagesverkehrszeit gemäß NVP (ca. 09:00 Uhr bis ca. 18:00 Uhr) von Zweistunden- auf Stundentakt
- Linie RH:
Angebotsverdichtung samstags zur Normalverkehrszeit gemäß NVP (ca. 09:00 Uhr bis ca. 18:00 Uhr) von Stunden- auf Halbstundentakt
- Linien MO1, MO4 und NHX:
keine Veränderung zum Genehmigungswettbewerb

Zusatzleistungen im Abgleich zwischen dem Angebot im Genehmigungswettbewerb und dem Angebot im Ausschreibungswettbewerb werden bei Vergabe als optionale Leistungen berücksichtigt.

Mit den dargestellten Angebotsverbesserungen erweitert sich das Fahrplanangebot um weitere ca. 73.000 Nwkm/a.

Option: Aggregiertes Angebot für beide Linienbündel im Ausschreibungswettbewerb:

Die Ausschreibung im Jahr 2017, mit der damaligen von der DADINA gewählten Option, für beide Linienbündel ein zusammenfassendes Angebot abzugeben, hat die Wirtschaftlichkeit

erhöht und den Zuschussbedarf bei der DADINA gesenkt. Daher wird diese Option im Ausschreibungswettbewerb erneut empfohlen.

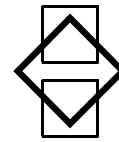
Weitere Vorgehensweise:

Als weitere Schritte wird die Geschäftsstelle, entsprechend der Beschlussfassung des Vorstands vom 20.03.2024, Büros für die rechtliche und fachliche Begleitung auswählen und in Abstimmung mit den Vorstandsvorsitzenden beauftragen sowie dem Vorstand darüber berichten.

Diese setzen folgende Aufgaben um:

- Formulierung der Leistungsbeschreibung und des Verkehrsservicevertrages;
- Prozessbegleitung zwischen Veröffentlichung der Vergabe und Angebotsabgabe, da hier Bieter Rückfragen stellen oder bestimmte Teile der Unterlagen rügen können;
- Begleitung der Vergabeentscheidung und evtl. Unterstützung, wenn es nach der Vergabeentscheidung zu rechtlich wirksamen Aktionen von Bietern wie z. B. Nachprüfungsanträgen kommt.

Die DADINA wird diese Vergaben über das Vergabeportal des Landes Hessen ausschreiben und den Vergabevorschlag dem Vorstand zur Beschlussfassung vorlegen.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1967-2024/DDN** vom 05.11.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff:

TOP 9
Prüfung Jahresabschluss 2023**Beschlussvorschlag:**

1. Der beiliegende Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2023 bestehend aus dem Bericht über die Prüfung von Jahresabschluss und Lagebericht sowie den zugehörigen Anlagen (Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Anhang, Lagebericht, Fragenkatalog nach § 53 HGrG und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage) wird festgestellt.
2. Der von der Geschäftsführung der DADINA vorgelegte Jahresabschluss 2023 schließt mit einem ausgeglichenen Ergebnis ab. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, die Berechnung zur Zweckverbandsumlage mit den Trägern vorzunehmen und den Zahlungsausgleich als Differenz zwischen berechneter Umlage und geleisteten Abschlagszahlungen vorzunehmen.
3. Der Vorstand schlägt der Versammlung vor, dem Vorstand für das Wirtschaftsjahr 2023 Entlastung zu erteilen.

Begründung:

Als Anlage liegt der Prüfbericht von Jahresabschluss und Lagebericht der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft WIKOM AG (Frankfurt) für das Geschäftsjahr 2023 vor. Dieser schließt den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers ein.

Der Abrechnungsbetrag für die Zweckverbandsumlage liegt mit ca. 24,3 Mio. € um ca.

2,8 Mio. € unter dem im Wirtschaftsplan beschlossenen Betrag von 27,1 Mio. €. Die Einsparungen im Vergleich zur Planung bestehen in folgenden Teilbereichen:

- ca. 2,8 Mio. € für die Bestellung von Verkehrsleistungen,
- ca. -40 T€ für den Haltestellenausbau,
- ca. -60 T€ für die Regiekosten,
- ca. 90 T€ aus Aufwendungen für das Shuttle-On-Demand-Projekt.

Bei der Abrechnung der Verkehrsverträge reduzieren sich die Finanzierungsanteile der Träger um ca. 2,9 Mio. €. Dies resultiert maßgeblich aus aperiodischen Erträgen im Rahmen der Endabrechnung zu den Billigkeitsleistungen des Jahres 2022 in Höhe von 2,6 Mio. €. Diese sind in der Abrechnung höher ausgefallen, als sie - unter Berücksichtigung der kaufmännischen Vorsicht - im Jahresabschluss kalkuliert waren.

Die Korrektur der in 2022 gebildeten Forderung aus der Endabrechnung des innovativen Vertriebs verursachte einen aperiodischen Aufwand in Höhe von 2,3 Mio. €. Bei der Ermittlung der sonstigen Forderungen, welche im Jahresabschluss des Jahres 2022 zu berücksichtigen waren, wurde die aus der Endabrechnung sich ergebende sonstige Forderung der Einnahmen des innovativen Vertriebs sowohl bei der Endabrechnung des lokalen EAV wie auch bei der Abrechnung des Verkehrsvertrages dargestellt.

Die Planabweichung im Bereich der Haltestellen ist darauf zurückzuführen, dass im Zuge der Abrechnung eines Ausbauprojekts höhere Kosten entstanden und entsprechend mehr Zuschüsse an die beteiligten Kommunen gezahlt wurden als ursprünglich im Wirtschaftsplan angenommen.

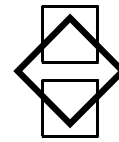
Die Planabweichung bei den Regiekosten in Höhe von -60 T€ resultiert aus Mehrausgaben für Zinsen im Verwaltungsbereich, denen Einsparungen der Bereiche Personal, Marketing, Verkehrsplanung und Qualitätssicherung gegenüberstehen.

Beim Betrieb des Shuttle-On-Demand gab es im Jahr 2023 Einsparungen in Höhe von ca. 90 T€ im Vergleich zur Planung.

Bisher wurden von der Zweckverbandsumlage 2023 von Stadt und Land insgesamt 26,9 Mio. € abgerufen. Die Abrechnung wird im Nachgang durchgeführt und mit der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg abgestimmt.

Anlage:

- Prüfbericht Jahresabschluss 2023

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1975-2024/DDN** vom 05.11.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 10**
Wirtschaftsplan 2025**Beschlussvorschlag:**

Aufgrund des § 15 Abs. 1 des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit (KGG) in Verbindung mit § 7 Nr. 4 und § 7 Nr. 5 der Verbandssatzung hat die Verbandsversammlung der DADINA am 19.12.2024 folgenden Wirtschaftsplan beschlossen:

Pos. I Feststellungen zu Erfolgs- und Vermögensplan

Der Wirtschaftsplan für das Wirtschaftsjahr 2025 wird

im Erfolgsplan

in den Erträgen auf 45.197.742 €
in den Aufwendungen auf 45.197.742 €

im Vermögensplan

in den Deckungsmitteln auf 237.594 €
in den Ausgaben auf 237.594 €

festgesetzt.

Pos. II Festsetzung der Kreditermächtigung

Der Höchstbetrag der Investitionskredite, die im Wirtschaftsjahr 2025 zur Beschaffung von Software, Haltestellenschilder, Displays und Laptops aufgenommen werden dürfen, wird auf 131.781 € festgesetzt.

Pos. III Festsetzung der Verpflichtungsermächtigungen

Verpflichtungsermächtigungen für das Wirtschaftsjahr 2025 werden nicht veranschlagt.

Pos. IV Festsetzung des Höchstbetrages der Liquiditätskredite

Der Höchstbetrag der Liquiditätskredite, die im Wirtschaftsjahr 2025 zur rechtzeitigen Leistung von Ausgaben in Anspruch genommen werden dürfen, wird auf 39.000.000 € festgesetzt.

Pos. V Festsetzung der Verbandsumlage

Für die Verbandsmitglieder werden für das Wirtschaftsjahr 2025 folgende Umlagen festgesetzt:

Stadt Darmstadt	14.024.674 €
Landkreis Darmstadt-Dieburg	13.281.467 €

Pos. VI Stellenplan/ - übersicht

Es gilt der von der Verbandsversammlung am 19.12.2024 beschlossene Stellenplan.

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

Alle Kostenstellen bzw. Aufträge sind gegenseitig deckungsfähig.

Darmstadt, den 19.12.2024

Lutz Köhler
Vorstandsvorsitzender

Begründung:

In 2025 senkt sich die Verbandsumlage um ca. 502 T€ im Vergleich zur Vorjahresplanung. Diese Einsparung verteilt sich mit 174 T€ auf die Stadt Darmstadt und mit 328 T€ auf den Landkreis Darmstadt-Dieburg gegenüber den Planwerten 2024.

Diese Entwicklung beruht auf gegenläufigen Effekten:

Positiv wirkt sich die Beibehaltung des Deutschland-Tickets unter Berücksichtigung eines Preisanstiegs von 49 € auf 58 € ab Januar 2025 aus. Gesetzt der Annahme, dass 30% der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschland-Ticket resultieren, wurden diese in der Planung um 5,5% angehoben. Zusammen mit einer Steigerung aus dem RMV-Regeltarif um 4% auf die verbleibenden Einnahmen (70%) ergibt sich eine Erhöhung der Einnahmen um 6,3%. Dieser Sachverhalt mindert die Umlage.

Die Billigkeitsleistung aus der Einführung des Deutschland-Tickets ist für 2025 weiterhin berücksichtigt und reduziert die Umlage. Infolge der erhöhten Fahrgeldeinnahmen ist der Planansatz 2025 jedoch geringer im Vergleich zum Vorjahresansatz. Sollten die Fahrgeldeinnahmen nicht im geplanten Umfang steigen, würden sich die Billigkeitsleistungen entsprechend erhöhen.

Des Weiteren wirkt sich der Wegfall der partnerschaftlichen Mitfinanzierung von Mehrbestellungen auf den Linien des regionalen Bahn- und Busverkehrs aus. Dies ermöglicht eine Entlastung der Umlage um ca. 1,9 Mio. €.

Darüber hinaus ergeben sich Einsparungen von 320 TKm im Fahrplan über alle Bündel bezüglich der Plandaten 2024 gegenüber den Plandaten 2025. Bei einer Verkehrsleistung von 10,4 Mio. Km (Vorjahr: 10,7 Mio Km) entspricht dies einer Einsparung von 3%. Die Einzelheiten zu den Planungen lassen sich den Erläuterungen zu den jeweiligen Aufträgen entnehmen.

Ein Teil der Einsparungen wurde geplant, um das Angebot „DadiLiner“ zu erhalten. Es wird der innovative Ansatz verfolgt, dass die Fahrgäste den DadiLiner sowohl vergleichbar zu einem Rufbusangebot mit dem RMV-Regeltarif nutzen können als auch - bei Zahlung eines Komfortzuschlages und eines kilometerabhängigen Fahrpreises - voll flexibel als ein Free-Floating-System in Anspruch nehmen können. Trotz parallel deutlicher Reduzierung in der Quantität des Verkehrsangebotes im Linienverkehr entstehen Mehrkosten von ca. 0,3 Mio. €. Bis zum Jahr 2024 wurde das Angebot durch Zuschüsse seitens des Bundes und des Landes Hessen finanziert. Zudem entrichteten die partizipierenden Kommunen einen Eigenanteil. Diese Mittel sind in der Planung 2025 nicht mehr enthalten.

Umlagerelevant ist der Wegfall von Zuschüssen seitens des Landes Hessen für Mehrkosten im Fahrpersonalbereich von ca. 1,3 Mio. €. Dieser sogenannte „Hessenindex-Ausgleich“ wurde für die Jahre 2020 bis 2024 gewährt, um die überproportionale Tarifsteigerung zu kompensieren. Durch die Anwendung der Neuerungen in den Tarifverträgen mit dem LHO bzw. dem AVN sind weitere Kostensteigerungen im Personalbereich zu erwarten.

Seit dem Jahr 2023 wird der Einsatz von Elektrobussen durch Ergänzung entsprechender Sollkosten im Verkehrsvertrag in voller Höhe durch die Aufgabenträger finanziert. Da noch keine ausreichenden Erfahrungen mit Elektrobussen vorliegen, um die Sollkosten bis zum Ende der Vertragslaufzeit (Mitte Dezember 2026) endgültig festzulegen, sind Prämissen unterstellt, die nach Ende der Vertragslaufzeit Mitte Dezember 2026 einer Revision unterzogen werden. Für die Restlaufzeit des Verkehrsvertrags wird zunächst mit diesen Annahmen abgerechnet. Bei den Fahrzeugkosten wird die entsprechende Förderkulisse bei der Anschaffung von Elektrobussen berücksichtigt. Die Stromkosten werden aus den kilometerabhängigen Kosten herausgelöst und nach Ist-Kosten abgerechnet. Es könnte ein zusätzlicher Fahrzeug- und Personalbedarf für das Auswechseln bzw. Laden von Fahrzeugen gegeben sein. Die zusätzliche Laufleistung wird über den Wirkungsgrad der Kilometer abgebildet. Die Sollkosten enthalten die Kosten für die notwendige Infrastruktur von Elektrobussen. Im Gegensatz zur Vorjahresplanung werden diese auf Grundlage des mittlerweile angepassten Verkehrsvertrags auf die Linienbündel mit E-Bus-Betrieb aufgeteilt. Auch die Reduzierung der THG-Quote um 7,5 T€ je Bus wurde berücksichtigt und entsprechend aufgeteilt.

Im Verwaltungsbereich werden Einsparungen in Höhe von 360 T€ durch niedrigere Zinssätze auf Liquiditätskredite unterstellt.

Die Struktur des Wirtschaftsplans wurde grundsätzlich beibehalten. Aus Transparenzgründen wurde eine zusätzliche Kostenstelle für die „Mobilitätszentrale“ ergänzt und infolge der neuen Linie V86 von Babenhausen nach Klein-Welzheim die Kostenstelle „IK-Ausgleich KVG OF“ angelegt. Zudem wurde der Kostenartenrahmen um eine Kostenart für das „Schulausflugsticket“ erweitert.

Anlagen:

- Wirtschaftsplan 2025
- Liquiditätsplan 2025



Wirtschaftsplan 2025

INHALTSVERZEICHNIS

		Seite
I.	Beschluss Wirtschaftsplan	3
II.	Vorbericht	4
III.	Erfolgsplan	5
IV.	Gewinn- und Verlustrechnung	6
V.	Erläuterung Erfolgsplan	7-42
VI.	Vermögensplan	43
VII.	Finanzplan	44
VIII.	Stellenplan	45
IX.	Abkürzungsverzeichnis	46-47

I. Beschluss Wirtschaftsplan 2025

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

Pos. I Feststellungen zu Erfolgs- und Vermögensplan

Der Wirtschaftsplan für das Wirtschaftsjahr 2025 wird

im Erfolgsplan

in den Erträgen auf 45.197.742 €

in den Aufwendungen auf 45.197.742 €

im Vermögensplan

in den Deckungsmitteln auf 237.594 €

in den Ausgaben auf 237.594 €

festgesetzt.

Pos. II Festsetzung der Kreditermächtigung

Der Höchstbetrag der Investitionskredite, die im Wirtschaftsjahr 2025 zur Beschaffung von Software, Haltestellenschilder, Displays und Laptops aufgenommen werden dürfen, wird auf 131.781 € festgesetzt.

Pos. III Festsetzung der Verpflichtungsermächtigungen

Verpflichtungsermächtigungen für das Wirtschaftsjahr 2025 werden nicht veranschlagt.

Pos. IV Festsetzung des Höchstbetrages der Liquiditätskredite

Der Höchstbetrag der Liquiditätskredite, die im Wirtschaftsjahr 2025 zur rechtzeitigen Leistung von Ausgaben in Anspruch genommen werden dürfen, wird auf 39.000.000 € festgesetzt.

Pos. V Festsetzung der Verbandsumlage

Für die Verbandsmitglieder werden für das Wirtschaftsjahr 2025 folgende Umlagen festgesetzt:

Stadt Darmstadt 14.024.674 €

Landkreis Darmstadt-Dieburg 13.281.467 €

Pos. VI Stellenplan/ - übersicht

Es gilt der von der Verbandsversammlung am 19.12.2024 beschlossene Stellenplan.

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

Alle Kostenstellen bzw. Aufträge sind gegenseitig deckungsfähig.

Darmstadt, den 19.12.2024

Lutz Köhler

Vorstandsvorsitzender

II. Vorbericht

In 2025 senkt sich die Verbandsumlage um ca. 502 T€ im Vergleich zur Vorjahresplanung. Diese Einsparung verteilt sich mit 174 T€ auf die Stadt Darmstadt und mit 328 T€ auf den Landkreis Darmstadt-Dieburg gegenüber den Planwerten 2024. Diese Entwicklung beruht auf gegenläufigen Effekten:

Positiv wirkt sich die Beibehaltung des Deutschland-Tickets unter Berücksichtigung eines Preisanstiegs von 49 € auf 58 € ab Januar 2025 aus. Gesetzt der Annahme, dass 30 % der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschland-Ticket resultieren, wurden diese in der Planung um 5,5 % angehoben. Zusammen mit einer Steigerung aus dem RMV-Regeltarif um 4 % auf die verbleibenden Einnahmen (70 %) ergibt sich eine Erhöhung der Einnahmen um 6,3 %. Dieser Sachverhalt mindert die Umlage.

Die Billigkeitsleistung aus der Einführung des Deutschland-Tickets ist für 2025 weiterhin berücksichtigt und reduziert die Umlage. Infolge der erhöhten Fahrgeldeinnahmen ist der Planansatz 2025 jedoch geringer im Vergleich zum Vorjahresansatz. Sollten die Fahrgeldeinnahmen nicht im geplanten Umfang steigen, würden sich die Billigkeitsleistungen entsprechend erhöhen.

Des Weiteren wirkt sich der Wegfall der partnerschaftlichen Mitfinanzierung von Mehrbestellungen auf den Linien des regionalen Bahn- und Busverkehrs aus. Dies ermöglicht eine Entlastung der Umlage um ca. 1,9 Mio. €.

Darüber hinaus ergeben sich Einsparungen von 320 TKm im Fahrplan über alle Bündel bezüglich der Plandaten 2024 gegenüber den Plandaten 2025. Bei einer Verkehrsleistung von 10,4 Mio. Km (Vorjahr: 10,7 Mio Km) entspricht dies einer Einsparung von 3 %. Die Einzelheiten zu den Planungen lassen sich den Erläuterungen zu den jeweiligen Aufträgen entnehmen.

Ein Teil der Einsparungen wurde geplant, um das Angebot „DadiLiner“ zu erhalten. Es wird der innovative Ansatz verfolgt, dass die Fahrgäste den DadiLiner sowohl vergleichbar zu einem Rufbusangebot mit dem RMV-Regeltarif nutzen können als auch - bei Zahlung eines Komfortzuschlages und eines kilometerabhängigen Fahrpreises - voll flexibel als ein Free-Floating-System in Anspruch nehmen können. Trotz parallel deutlicher Reduzierung in der Quantität des Verkehrsangebotes im Linienverkehr entstehen Mehrkosten von ca. 0,3 Mio. €. Bis zum Jahr 2024 wurde das Angebot durch Zuschüsse seitens des Bundes und des Landes Hessen finanziert. Zudem entrichteten die partizipierenden Kommunen einen Eigenanteil. Diese Mittel sind in der Planung 2025 nicht mehr enthalten.

Umlagerelevant ist der Wegfall von Zuschüssen seitens des Landes Hessen für Mehrkosten im Fahrpersonalbereich von ca. 1,3 Mio. €. Dieser sogenannte „Hessenindex-Ausgleich“ wurde für die Jahre 2020 bis 2024 gewährt, um die überproportionale Tarifsteigerung zu kompensieren. Durch die Anwendung der Neuerungen in den Tarifverträgen mit dem LHO bzw. dem AVN sind weitere Kostensteigerungen im Personalbereich zu erwarten.

Seit dem Jahr 2023 wird der Einsatz von Elektrobussen durch Ergänzung entsprechender Sollkosten im Verkehrsvertrag in voller Höhe durch die Aufgabenträger finanziert. Da noch keine ausreichenden Erfahrungen mit Elektrobussen vorliegen, um die Sollkosten bis zum Ende der Vertragslaufzeit (Mitte Dezember 2026) endgültig festzulegen, sind Prämissen unterstellt, die nach Ende der Vertragslaufzeit Mitte Dezember 2026 einer Revision unterzogen werden. Für die Restlaufzeit des Verkehrsvertrags wird zunächst mit diesen Annahmen abgerechnet. Bei den Fahrzeugkosten wird die entsprechende Förderkulisse bei der Anschaffung von Elektrobussen berücksichtigt. Die Stromkosten werden aus den kilometerabhängigen Kosten herausgelöst und nach Ist-Kosten abgerechnet. Es könnte ein zusätzlicher Fahrzeug- und Personalbedarf für das Auswechseln bzw. Laden von Fahrzeugen gegeben sein. Die zusätzliche Laufleistung wird über den Wirkungsgrad der Kilometer abgebildet. Die Sollkosten enthalten die Kosten für die notwendige Infrastruktur von Elektrobussen. Im Gegensatz zur Vorjahresplanung werden diese auf Grundlage des mittlerweile angepassten Verkehrsvertrags auf die Linienbündel mit E-Bus-Betrieb aufgeteilt. Auch die Reduzierung der THG-Quote um 7,5 T€ je Bus wurde berücksichtigt und entsprechend aufgeteilt.

Im Verwaltungsbereich werden Einsparungen in Höhe von 360 T€ durch niedrigere Zinssätze auf Liquiditätskredite unterstellt.

Die Struktur des Wirtschaftsplans wurde grundsätzlich beibehalten. Aus Transparenzgründen wurde eine zusätzliche Kostenstelle für die „Mobilitätszentrale“ ergänzt und infolge der neuen Linie V86 von Babenhausen nach Klein-Welzheim die Kostenstelle „IK-Ausgleich KVG OF“ angelegt. Zudem wurde der Kostenartenrahmen um eine Kostenart für das „Schulausflugsticket“ erweitert.

III. Erfolgsplan



Ergebnis der Kostenstellen / Aufträge

Auftrag	Bezeichnung	Aufwand WP 2025 in €	Aufwand WP 2024 in €	Aufwand Ist 2023 in €	Seite	Anteil Stadt Darmstadt in €	Anteil Lk Darmstadt- Dieburg in €
10101	Geschäftsführung	20.872	1.300	1.261	7	10.436	10.436
10102	Verwaltung	1.228.047	1.560.030	1.269.015	8-9	830.024	398.023
10103	Personal	1.083.478	973.647	925.735	10	541.739	541.739
10104	Marketing	175.900	183.100	121.079	11	75.450	100.450
10105	Gremien	26.000	26.000	18.446	12	13.000	13.000
10106	Verkehrsplanung	480.904	231.862	17.111	13	210.452	270.452
10107	Abschreibungen	0	0	8.828	14	0	0
10108	Qualitätssicherung	104.353	48.817	7.875	15	48.076	56.277
10109	Mobilitätszentrale	13.310	0	0	16	6.655	6.655
20101	HEAG mobiBus DA Nord / DA - vord. Odw.	11.906.609	11.409.615	9.775.218	17-18	9.620.470	2.286.139
20102	HEAG mobiBus Bergstraße	1.025.132	1.072.623	990.028	19	124.800	900.332
20103	HEAG mobiBus Eberstadt/Pfungstadt	1.487.411	1.501.196	4.077.024	20	1.013.404	474.007
20104	HEAG mobiBus Weiterstadt	1.817.312	1.338.085	964.031	21	566.605	1.250.707
20106	FS Omnibus GmbH DA/Ober-R., Reinheim	2.872.294	2.748.938	2.357.372	22	584.307	2.287.987
20107	Jungermann Groß-Umstadt	844.368	902.852	915.926	23	0	844.368
20108	HEAG mobilo GmbH	1.246.000	1.771.000	1.784.550	24	94.600	1.151.400
20120	Shuttle On Demand Infra	54.625	44.825	109.544	25	0	54.625
20121	Shuttle On Demand Betrieb	562.000	255.855	176.809	26	0	562.000
20130	Babenhausen	852.849	943.343	920.387	27	0	852.849
20131	Bachgau	52.877	95.046	-194.590	28	0	52.877
30109	Regionalverkehr Bahn	0	1.444.792	1.368.500	29	0	0
30110	Regionalverkehr Bus RMV	22.000	457.000	421.385	30	0	22.000
30111	Regionalverkehr Bus VRN	54.600	30.000	24.271	31	0	54.600
40112	Jugendleiterkarte	0	1.000	134	32	0	0
40114	IK-Ausgleich: LNVG Groß-Gerau	326.700	297.000	275.000	33	222.156	104.544
40115	Haltestellen Lk	985.000	427.000	28.332	34	27.500	957.500
40116	Fahrwege	3.500	3.500	0	35	0	3.500
40117	Mindereinnahmen VRN-Tarif	0	0	509	36	0	0
40119	Stadtbus Ober-Ramstadt	0	0	4.699	37	0	0
40121	Abrechnung Jobticket	10.000	10.000	7.802	38	5.000	5.000
40122	45a Jungermann Marienhöhe	0	0	0	39	0	0
40124	Haltestellen Stadt	30.000	30.000	0	40	30.000	0
40125	IK-Ausgleich KVG OF	20.000	0	0	41	0	20.000
50403	EAV - Lokalisierungsbonus	0	0	7.921	42	0	0
40005	Projekt 2018: Ausbau Haltest.	0	0	544.972	-	0	0
90000	Nicht verteilte Aufwend./Ertr.	0	0	-2.642.996	-	0	0
99990	Treuhandbereich	0	0	0	-	0	0
99999	Sammelkostenstelle	0	0	0	-	0	0
SUMME	= Umlage GKS	27.306.141	27.808.426	24.286.176		14.024.674	13.281.467
+	Erträge Dritter / Drittmittel	16.741.601					
+	Bestandsveränderung	1.150.000					
=	SUMME Aufwendungen	45.197.742					

IV. Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember:

	WP 2025 EUR	WP 2024 EUR	Ist 2023 EUR
1. Umsatzerlöse	43.995.115,43	52.043.105,99	45.164.052,23
2. Erhöhung (+) Verminderung (-) des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	1.150.000,00	2.000.000,00	-877.686,98
3. Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens aus Investitionszuweisungen	48.627,00	48.627,00	542.933,05
4. Sonstige betriebliche Erträge	4.000,00	4.000,00	39.702,34
5. Summe der betrieblichen Erträge	45.197.742,43	54.095.732,99	44.869.000,64
6. Materialaufwand			
Aufwendungen für bezogene Leistungen	42.793.618,46	51.476.139,99	42.557.373,54
7. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	848.772,39	779.091,19	722.437,59
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	232.205,77	211.692,81	202.864,65
8. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	154.440,00	142.479,00	110.335,95
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen	264.120,80	217.330,00	243.194,63
10. Summe der betrieblichen Aufwendungen	44.293.157,42	52.826.732,99	43.836.206,36
11. Betriebsergebnis	904.585,00	1.269.000,00	1.032.794,28
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	904.585,00	1.269.000,00	1.032.794,28
a) Zuweisung zum Verlustausgleich Landkreis Da-Di			
13. Finanzergebnis	-904.585,00	-1.269.000,00	-1.032.794,28
14. Ergebnis nach Steuern	0,00	0,00	0,00
15. Jahresergebnis	0,00	0,00	0,00

V. Erläuterung Erfolgsplan

Kostenstelle: 10101 Geschäftsführung

10101

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
<u>Erträge</u>				
Eigenanteil Diensthandy	4699	0	0	0
Summe		0	0	0
<u>Aufwendungen</u>				
Abschreibungen	5710	0	0	0
sonst. Inanspruchn.	5470	100	20	0
ZVK Angestellte	5671	0	0	0
Leasing-Raten Kfz	5913	8.472	0	0
Treibstoffe	5994	6.290	0	0
Betriebskosten PKW	5995	3.000	0	0
sonst. Versicherung	5920	500	0	0
Fahrtkostenerstatt.	5960	500	0	296
Bücher/Zeitschriften	5931	500	0	0
Telefonkosten	5941	960	880	758
Gästebewirtung	5961	300	300	0
Werbung / Geschenke	5962	250	100	207
Summe		20.872	1.300	1.261
Ergebnis		20.872	1.300	1.261
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		10.436	650	630
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		10.436	650	630

Erläuterung

In dieser Kostenstelle werden weitgehend die Aufwendungen für Repräsentationsaufgaben des Vorstandes und der Geschäftsführung ausgewiesen.

Mit Eintritt von Herrn Gerhard in die Geschäftsführung wurde ein Autoleasingvertrag abgeschlossen. Die damit verbundenen Aufwendungen sind hauptsächlich der Grund für die Aufwandssteigerung im Vergleich zu den Vorjahren. Die übrigen Aufwendungen der Geschäftsführung wurden auf Vorjahresniveau fortgeschrieben.

Kostenstelle: 10102 Verwaltung

10102

Position	KART alt	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge					
Schadenersatzleist.		4902	0	0	17.913
periodenfremde Erträge		4999	0	0	1.200
Auflös. Sopo Invzuw.		4900	0	0	0
Summe			0	0	19.113
Aufwendungen					
Buchhaltungsleistung HEAG		5470	50.000	50.000	42.245
sonst. Inanspruchn.		5470	65.000	45.000	61.750
Aufw. nach dem KSVG		5471	0	0	75
Wartungskosten		5472	3.500	4.500	1.956
Fremdreinigung		5473	10.168	9.680	8.878
Beiträge KSVG		5670	300	0	291
Afa BGA, EDV		5700	12.750	9.000	0
kalkulatorische Afa		5710	5.000	5.000	1.839
Zugang GWG		5710	4.000	4.000	
kalkulatorische Afa		5720	0	0	1.387
Periodenfr..Aufwend.		5841	0	0	2.580
Mieten, Pachten		5910	52.000	55.000	55.536
Gebühren/Beiträge		5911	300	250	260
Mitgliedsbeiträge, VDV		5912	13.069	2.000	3.150
sonst. Versicherung		5920	5.000	7.700	2.219
Büromaterial/Druck.		5930	8.000	10.000	4.338
Bücher/Zeitschriften		5931	4.400	4.400	3.169
Porto/Versand		5940	4.400	4.400	2.001
Telefonkosten		5941	8.000	8.800	7.592
öff. Bekanntmachung		5950	7.260	6.050	5.962
Gästebewirtung		5961	500	0	373
Werbung / Geschenke		5962	500	500	65
Steuerberatung u.ä.		5970	10.000	25.000	10.817
betriebswirtschaftliche Beratung u. ä.		5970	18.000	15.000	15.000
andere Beratungen		5970	30.000	15.000	0
Aufwendungen des Zahlungsverkehrs		5990	3.000	0	2.145
Aufwandsentschäd.		5991	500	500	0
Strombezug		5992	9.900	9.000	8.851
Schadenersatzleistungen		5993	0	0	17.713
Übrige sonst. betr. Aufwendungen		5999	2.500	250	2.135
Bankspesen		6519	0	9.000	0
Zinsen Kredite		6530	900.000	1.260.000	1.025.801
Summe			1.228.047	1.560.030	1.288.128
Ergebnis			1.228.047	1.560.030	1.269.015
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt			830.024	1.082.415	880.700
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg			398.024	477.615	388.315

Erläuterung

Unter der Kostenstelle "Verwaltung" werden diverse Ausgaben zusammengefasst: Neben den Verwaltungskosten (z.B. Büromaterial) werden hier auch die Aufwendungen für externe Leistungen z.B. das Management der Drucker-Fahrgeldeinnahmen sowie die Aufwendungen für die Betreuung der EDV-Anlage, der Personalabrechnung und der Buchhaltung aufgeführt. Die Serviceleistungen Verbundverkehr werden von der HEAG mobilo erbracht. Dabei fungieren die Träger der DADINA auch als Anbieter der Dienstleistungen: Landkreis Darmstadt-Dieburg für Personalabrechnung und EDV-Dienstleistungen, Stadt Darmstadt für Buchhaltung und weitere finanzielle Dienstleistungen. In 2025 soll die Möglichkeit zum mobilen Arbeiten durch die Anschaffung neuer Geräte für jeden DADINA-Mitarbeiter ermöglicht werden. Die aus den Neuanschaffungen resultierenden Abschreibungen wurden berücksichtigt. Für Beratungsleistungen im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der DADINA wurden 30 T€ eingeplant. Für die Mitgliedschaft im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen sind erstmalig 10 T€ vorgesehen.

Die Zinsaufwendungen für die Finanzierung der Liquiditätskredite bilden die größte Aufwandsposition der Verwaltung. Im Durchschnitt wird mit einem Liquiditätsbedarf von 30 Mio. € und einem Zinssatz von 3,0% gerechnet. Durch steigende Fahrgeldeinnahmen ist das vorzufinanzierende Volumen gestiegen. Kostensenkend wirkt das verbesserte Liquiditätsmanagement mittels Kontokorrentkredit über die Sparkasse Dieburg. Der Zinsaufwand wird im Verhältnis 74% zu 26% auf die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg umgelegt, da die Liquiditätskredite aus der Vorfinanzierung des regionalen und lokalen EAV seitens der DADINA resultieren. Nach Beschluss des lokalen EAV ist die HEAG mobilo gegenüber der DADINA zahlungspflichtig.

Kostenstelle: 10103 Personal

10103

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
SOD-Anteil Gemeinden (50%)	4101	0	5.679	5.000
sonst. Umsatzerlöse	4699	0	13.358	0
davon:			0	
SOD-Fördermittel	4699	0	13.358	0
Eigenanteil Jobticke	4901	3.000	3.000	2.074
periodenfremde Erträge	4999	0	0	0
Summe		3.000	22.037	7.074
Aufwendungen				
Vergütungen Angest.	5510	0	0	0
Vergütungen Besch.	5511	694.706	622.539	574.734
Weihnachtsgeld Besch	5512	43.755	48.353	53.359
Leistungsprämien	5513	20.000	20.000	11.746
sonst. Beschäftigte	5515	90.312	88.200	82.599
SV-Anteil Angest.	5610	0	0	0
SV-Anteil Beschäf.	5611	157.009	142.317	124.088
SV-Anteil Einmal.	5612	0	0	5.655
SV-Anteil Sonstige	5613	12.128	11.550	11.173
ZVK Angestellte	5671	0	0	0
Beiträge zur ZVK Beschäftigte	5672	62.769	57.026	55.385
Beiträge zur ZVK sonstige Beschäftigte	5673	0	0	6.273
Fahrtkostenerstatt.	5960	2.300	2.200	995
Fort-/Weiterbildung	5980	2.000	2.000	248
Fort-/Weiterbildung	5980	0	0	0
Belegschaftsveranst.	5981	1.000	1.000	524
übr.sonst.Pers.aufw.	5989	0	0	4.838
sonst. Inanspruchn.	5470	0	0	0
Gebühren/Beiträge	5911	500	500	132
Telefonkosten	5941	0	0	0
öff. Bekanntmachung	5950	0	0	2.627
Gästebewirtung	5961	0	0	752
Steuerberatung u.ä.	5970	0	0	-2.562
Übrige sonst. betr. Aufwendungen	5999	0	0	244
Summe		1.086.478	995.684	932.809
Ergebnis		1.083.478	973.647	925.735
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		541.739	482.458	449.935
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		541.739	491.189	475.800

Erläuterung

Die Personalaufwendungen steigen 2025 um ca. 110 T€ im Vergleich zur Vorjahresplanung. Dies resultiert zum einen aus der Nachbesetzung der Geschäftsführung zum 01.06.2024. Zum anderen ist eine Teilzeit-Mitarbeiterin aus der Elternzeit zurückgekehrt und bei drei Mitarbeiterinnen im Vorzimmer wurden die Arbeitszeiten aufgestockt. Ferner ist für alle Mitarbeitenden ab dem 1. März 2025 eine Gehaltssteigerung von voraussichtlich drei Prozentpunkten eingeplant. Einsparung aus der nicht geplanten Nachbesetzung des DadiLiner-Projektmanagements können die Mehrausgaben nicht kompensieren.

Kostenstelle: 10104 Marketing

10104

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
sonst. Umsatzerlöse	4699	0	7.000	7.500
davon:				
<i>Zuschuss RMV Fahrplanbuch</i>		0	0	0
<i>Kostenbeteiligung Mobilitätszentrale</i>	4699	0	6.000	7.500
<i>Sonstiges</i>		0	1.000	0
periodenfremde Erträge	4999	0	0	18.515
Auflös. Sopo Invzuw.	4900	0	6.000	8.227
Summe		0	13.000	34.242
Aufwendungen				
sonst. Inanspruchn.	5470	145.000	148.000	48.067
davon:				
<i>allgemeine Marketingaktionen</i>		30.000	20.000	0
<i>Kommunikation Optim. Schülerverkehr</i>		25.000	0	0
<i>Betrieb Mobilitätszentrale</i>		0	8.000	0
<i>betriebl. und schul. Mobilitätsmanagement</i>		10.000	10.000	0
<i>Busbeklebung</i>		20.000	16.000	0
<i>Fahrgastinformation</i>		20.000	20.000	0
<i>Fahrgelderstattungen</i>		0	2.000	0
<i>Fahrplanprodukte</i>		5.000	15.000	15.089
<i>Marktforschung</i>		10.000	1.000	0
<i>Schaltung Anzeigen</i>		15.000	15.000	0
<i>Sonstiges</i>		10.000	10.000	0
<i>Kampagne Mobilitätswende</i>		0	30.000	0
<i>Wartung Kontrollinfrastruktur E-Ticket</i>		0	1.000	0
Aufw. nach dem KSVG	5471	3.000	11.000	3.659
Wartungskosten	5472	10.000	12.000	14.156
Periodenfremde Verkehrsleistungen	5480	0	0	7.648
SonstZusch.f.lfd.Zw.	5499	0	0	35.000
Beiträge KSVG	5670	0	800	0
kalkulatorische Afa	5700	0	6.000	13.259
kalkulatorische Afa	5710	0	0	4.729
kalkulatorische Afa	5720	0	0	750
Mieten, Pachten	5910	5.000	12.000	5.400
Gebühren/Beiträge	5911	1.300	0	1.250
Mitgliedsbeiträge	5912	800	2.000	738
Bücher/Zeitschriften	5931	100	0	50
Porto/Versand	5940	1.500	0	1.208
Telefonkosten	5941	0	1.100	665
öff. Bekanntmachung	5950	0	0	13.708
Gästebewirtung	5961	600	600	0
Werbung / Geschenke	5962	600	600	235
Steuerberatung u.ä.	5970	1.000	1.000	0
andere Beratungen	5970	1.000	1.000	0
Strombezug	5992	0	0	-61
Übrige sonst. betr. Aufwendungen	5999	6.000	0	4.861
Summe		175.900	196.100	155.321
Ergebnis		175.900	183.100	121.079
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		75.450	76.550	60.539
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		100.450	106.550	60.539

Erläuterung

Gegenüber der Vorjahresplanung wurde die Mobilitätszentrale als eigenständige Kostenstelle 10109 ausgegliedert, um die Transparenz zu erhöhen.

In 2025 wurde eine Kampagne zur Kommunikation "Optimierung Schülerverkehr" neu aufgenommen. Diese wird ausschließlich auf den Landkreis umgelegt.

Durch die Verschiebung des Aufwands der Mobilitätszentrale und durch Abschluss/Entfall der "Imagekampagne Mobilitätswende" sind die Aufwendungen im Vorjahresvergleich gesunken.

Die Fahrplaninformation wird weiterhin in digitaler Form bereitgestellt, somit entfällt der Druck von öffentlichen Fahrplanprodukten.

Kostenstelle: 10105 Gremien

10105

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
sonst. Umsatzerlöse	4699	0	0	0
Summe		0	0	0
Aufwendungen				
Mieten, Pachten	5910	400	400	0
Aufwandsentschäd.	5991	22.000	22.000	16.131
sonst. Inanspruchn.	5470	800	800	0
Bücher/Zeitschriften	5931	0	800	0
öff. Bekanntmachung	5950	1.000	1.000	1.860
Gästebewirtung	5961	1.000	1.000	0
Werbung / Geschenke	5962	300	0	90
Fahrtkostenerstatt.	5960	500	0	365
Belegschaftsveranst.	5981	0	0	0
Summe		26.000	26.000	18.446
Ergebnis		26.000	26.000	18.446
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		13.000	13.000	9.223
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		13.000	13.000	9.223

Erläuterung

Es wird davon ausgegangen, dass die Kosten in diesem Bereich gleich bleiben.

Kostenstelle: 10106 Verkehrsplanung

10106

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
Verlängerung Straßenbahn Griesheim	4101	0	0	0
Summe		0	0	0
Aufwendungen				
Fahrplan-Software-Pflege	5470	39.234	24.118	0
Fahrplan-Software-Afa	5720	20.056	11.845	0
Fahrplan-Software-Einrichtungskosten	5470	41.614	43.899	0
sonst. Inanspruchn.	5470	380.000	152.000	13.551
davon:				
<i>Finanzierung bereits beauftragter Gutachten</i>	5470	30.000	30.000	0
<i>Betriebsbeobachtungen und Sonstiges</i>	5470	20.000	2.000	0
<i>Optimierung Schulanfangzeiten</i>	5470	60.000	0	0
<i>Liniennetzoptimierung</i>	5470	40.000	0	0
<i>Fortschreibung Nahverkehrsplan</i>	5470	150.000	80.000	0
<i>Neue Gutachten Verkehrsplanung</i>	5470	40.000	40.000	0
<i>Verlängerung Straßenbahn Griesheim</i>	5470	40.000	0	0
<i>Gutachten Luisenplatz</i>	5470	0	0	13.551
Wartungskosten	5472	0	0	3.165
Gebühren/Beiträge	5911	0	0	75
Steuerberatung u.ä.	5970	0	0	319
Übrige sonst. betr. Aufwendungen	5999	0	0	1
Summe		480.904	231.862	17.111
Ergebnis		480.904	231.862	17.111
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		210.452	115.931	8.556
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		270.452	115.931	8.556

Erläuterung

Die neu zu beschaffende Lizenz und die Konfiguration der neuen Fahrplan-Software DIVA4 wird mit ca. 60 T€ geplant und über drei Jahre mit einem Betrag von ca. 20 T€ abgeschrieben. Laufende Kosten für die Fahrplansoftware fallen in Höhe von 81 T€ (einmalig für die Einrichtung 39 T€ und jährliche Softwarepflege 42 T€) an.

Für Projekte der Verkehrsplanung werden 2025 in Summe 380 T€ (VJ 152 T€) eingeplant:

Zur Finanzierung noch nicht abgerechneter Gutachten werden 2025 30 T€ und für Betriebsbeobachtungen und sonstiges 20 T€ eingestellt.

Um Verbesserungsmöglichkeiten im Schülerverkehr aufzudecken, wird 2025 ein Projekt zur "Optimierung der Schulanfangszeiten" initiiert.

Ein weiteres Projekt soll Möglichkeiten zur Liniennetzoptimierung aufzeigen.

Für die Neuaufstellung des Nahverkehrsplans werden 150 T€ eingestellt.

Um flexibel auf Planungsanforderungen wie z. B. die Untersuchung neuer Verkehrskonzepte reagieren zu können, wird für neue Gutachten eine Position von 40 T€ berücksichtigt.

Die Straßenbahnplanung nach Griesheim wurde vom Vorstand beschlossen, entsprechend werden 2025 und 2026 hierfür jeweils 40 T€ eingeplant.

Die Aufwendungen der Kostenstelle werden, mit Ausnahme des Projekts "Optimierung Schulanfangszeiten", welches ausschließlich der Landkreis Darmstadt-Dieburg finanziert, im Verhältnis 50:50 zwischen der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg aufgeteilt.

Kostenstelle: 10107 Abschreibungen

10107

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
<u>Erträge</u>				
Auflös. Sopo Invzuw.	4900	0	0	161
Summe		0	0	161
<u>Aufwendungen D0107</u>				
Zugang GWG	5710	0	0	161
kalkulatorische Afa	5720	0	0	8.828
Summe		0	0	8.989
Ergebnis		0	0	8.828
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		0	0	4.414
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		0	0	4.414

Erläuterung

Ab 2022 werden Abschreibungen nur noch auf dem sachlich zuzuordnenden Auftrag erfasst. Die Kostenstelle "Abschreibungen" wird nur noch zur Abbildung der Vorjahre verwendet.

Kostenstelle: 10108 Qualitätssicherung

10108

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
sonst. Umsatzerlöse (Malus)	4699	30.000	30.000	57.168
periodenfremde Umsatzerlöse	4690	0	0	49.592
Landeszuschuss Schülerverkehr	4106	0	0	0
Summe		30.000	30.000	106.760
Aufwendungen				
Afa/Lizenz QMS-Tool	5700	3.967	0	1.322
Afa/Lizenz QMS-Tool	5720	0	3.967	0
Softwarepflege QMS-Tool	5472	18.386	17.850	66.759
Periodenfremde Verkehrsleistungen	5480	0	0	34.650
Landeszuschuss Schülerverkehr LZS	5496	0	0	0
sonst. Inanspruchn.	5470	112.000	57.000	11.904
davon:				
<i>Qualitätserhebungen</i>	5470	50.000	55.000	0
<i>Fahrgeldsicherung</i>	5470	60.000	0	0
<i>Kundengarantien</i>	5470	0	0	11.904
<i>Bonuszahlungen</i>	5470	2.000	2.000	0
Summe		134.353	78.817	114.635
Ergebnis		104.353	48.817	7.875
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		48.076	23.059	3.720
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		56.277	25.758	4.155

Erläuterung

Die Gesellschaft rms aus Frankfurt wird 2025 erneut damit betraut, Qualitätserhebungen für alle lokalen Linienbündel und für die Straßenbahnlinien durchzuführen. In 2025 soll die rms auch die Fahrgeldsicherung überwachen, wofür 60 T€ in den Plan eingestellt werden.

Seit 2024 wird die Qualitätsmanagement-Software von ETC erfolgreich eingesetzt.

Die Kundengarantie (10-Minuten-Garantie) wird vom RMV ab Februar 2024 nicht mehr gewährt, sodass die Kundengarantien entfallen.

Die Umlage der Kosten für die Qualitätserhebungen und die abzurechnenden Bonus- bzw. Maluszahlungen erfolgt nach dem Anteil der Gebietskörperschaften an der Betriebsleistung des jeweiligen Linienbündels. Die Aufteilung kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

Position	Schlüssel in % Stadt	Prognose Ergebnis 2025	Kostenumlage Stadt Darmstadt in €	Kostenumlage Landkreis Darmstadt- Dieburg in €
Maluszahlungen	45%	-30.000	-13.500	-16.500
Bonuszahlungen	45%	2.000	900	1.100
Lizenz QMS-Tool	50%	3.967	1.984	1.984
Softwarepflege QMS-Tool	50%	18.386	9.193	9.193
Betriebsüberwachung:				
Qualitätserhebungen	45%	50.000	22.500	27.500
Fahrgeldsicherung	45%	60.000	27.000	33.000
SUMME		104.353	48.076	56.276

Kostenstelle: 10109 Mobilitätszentrale (neu ab 2025)

10109

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
sonst. Umsatzerlöse	4699	13.310	0	0
Auflös. Sopo Invzuw.	4900	6.000	0	0
Summe		19.310	0	0
Aufwendungen				
sonst. Inanspruchn.	5470	7.500	0	0
Aufw. nach dem KSVG	5471	1.000	0	0
Wartungskosten	5472	4.000	0	0
kalkulatorische Afa	5700	6.000	0	0
Mieten, Pachten	5910	10.800	0	0
Strombezug	5992	960	0	0
Bücher/Zeitschriften	5931	260	0	0
Telefonkosten	5941	1.100	0	0
Wartung Kontrollinfrastruktur E-Ticket	5999	1.000	0	0
Summe		32.620	0	0
Ergebnis		13.310	0	0
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		6.655	0	0
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		6.655	0	0

Erläuterung

Ab 2025 werden im Wirtschaftsplan die Kosten der Mobilitätszentrale in diesem separaten Auftrag dargestellt. Die eingeplanten Erträge basieren auf der 50-prozentigen Betriebskostenbeteiligung der HEAG mobilo an den Kosten der Mobilitätszentrale.

In 2025 ist die Neuanschaffung von vier Displays für Werbeanzeigen und Abfahrtszeiten geplant. Darüber hinaus soll der Notfallknopf in der Mobi reaktiviert werden.

20101 HEAG mobiBus Darmstadt Nord / Darmstadt Vorderer Odenwald

Linien A, AH, AIR, B, F, FM, G, H, K, L, M1, M2, M3, MX, O, R, WX,

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
<u>Erträge</u>				
Zuschüsse, privat	4201	45.000	45.000	475.821
IK-Ausgleich KVG Offenbach Linie U	4101	85.000	85.000	0
periodenfremde Erträge	4999	-	0	0
periodenfremde Umsatzerlöse	4690	-	0	124
Summe Drittmittel		4.526.299	6.740.724	3.547.468
Summe		4.656.299	6.870.724	4.023.413
<u>Aufwendungen</u>				
Abrechnung Verkehrsvertrag		16.562.908	18.280.339	13.798.631
Ergebnis		11.906.609	11.409.615	9.775.218
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		9.620.470	9.184.770	7.781.073
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		2.286.139	2.224.845	1.994.144

Erläuterung

Die Linienbündel "Darmstadt Nord" und "Darmstadt / Vorderer Odenwald" sind per Direktvergabe an die HEAG mobiBus vergeben. Im Jahr 2025 erhöht sich das Ergebnis des Wirtschaftsplans um ca. 497 T€. Diese Umlagensteigerung resultiert aus gegenläufigen Effekten:

Umlagesteigernd wirkt zum einen der Wegfall der Landesförderung für Mehrkosten beim Fahrpersonal (sog. "Hessenindex-Ausgleich"), der geringere Plan-Ansatz von Billigkeitsleistungen des Landes zum Ausgleich von Fahrgeldausfällen und der gestiegene Aufwand durch den Einsatz von Elektrobussen unter Berücksichtigung der Infrastrukturkosten.

Umlagesenkend wirken sich die höhere Prognose der Fahrgeldeinnahmen des Bündels in 2025 und ein leicht reduziertes Fahrplanangebot gegenüber der Planung 2024 aus.

Beim Verkehrsangebot gibt es zum Fahrplan 2025 grundlegende Anpassungen auf den ab der Umsteigehaltestelle "Darmstadt Böllenfalltor" abgehenden Linien in Richtung der Stadt Ober-Ramstadt und den Gemeinden Modautal und Mühlthal. Die Fahrpläne wurden während der Erstellung des Wirtschaftsplanes noch mit der HEAG mobiBus abgestimmt. Aus gegenwärtiger Sicht verursachen diese keine wesentlichen finanziellen Änderungen der Abrechnung, so dass auf das Verkehrsleistungsangebot des Vorjahres abgestellt wurde.

Im Gebiet der Stadt Darmstadt gibt es zum Sommer 2025 einen Busvorlaufbetrieb als Pendellinie zwischen der bestehenden Haltestelle "Lichtenbergschule" und der neuen Haltestelle "Sternenallee" im Ludwigshöhviertel.

Bei den Linienbündeln "Darmstadt Nord" und "Darmstadt / Vorderer Odenwald" erfolgt sukzessive die Umstellung auf die Verkehrsbedienung mittels Elektrobussen. Beim Wirtschaftsplan des Jahres 2025 wurde die aktuelle Verteilung der Verkehrsbedienung durch Dieselsebusse und Elektrobusse herangezogen. Somit sind bei der Endabrechnung der Verkehrsverträge im Vergleich zum Wirtschaftsplan Änderungen durch die Abrechnung der tatsächlichen Leistungsverteilung zwischen den beiden Antriebsarten zu erwarten. Dabei stellen sich die Elektrobusse bei den laufeistungsabhängigen Kosten günstiger und bei den infrastrukturbezogenen Kosten teurer dar.

Bestellung	Schlüssel in % Stadt	Wert der Bestellung in €	Kostenumlage Stadt DA in €	Kostenumlage LK DA-DI in €
SUMME Bestellungen bis 2023	91,03%	3.744.240	3.408.280	335.960
Neubestellung div. Linien 2023/09	100,00%	-205.500	-205.500	0
G Neukonzeption 2023/09	100,00%	-63.333	-63.333	0
WX 20 Min. Takt ab 2023/09	100,00%	-14.667	-14.667	0
F 15-Minuten-Takt Mo-Fr bis 23.15 Uhr ab 08/24	100,00%	45.000	45.000	0
F 15-Minuten-Takt Sa bis 23.15 Uhr ab 08/24	100,00%	10.000	10.000	0
F 15-Minuten-Takt SoFe von 8.00 Uhr bis 12.30 Uhr und	100,00%	34.000	34.000	0
G Neukonzeption 2023/09 ganzjährig	100,00%	188.756	188.756	0
H 15-Minuten-Takt Mo-Fr bis 23.15 Uhr ganzjährig	100,00%	189.900	189.900	0
H 15-Minuten-Takt SoFe ab 09.15 Uhr	100,00%	79.950	79.950	0
L 15-Minuten-Takt Mo-Fr bis 23.15 Uhr ganzjährig	100,00%	159.900	159.900	0
L 15-Minuten-Takt SoFe ab 09.00 Uhr	100,00%	45.000	45.000	0
M neue Linie Einstellung	100,00%	-185.000	-185.000	0
R Frühfahrten Mo-Fr	100,00%	91.500	91.500	0
R 30-Minuten-Takt Sa bis 16 bis 18 Uhr	100,00%	27.000	27.000	0
R 30-Minuten-Takt SoFe bis 9 bis 18 Uhr	100,00%	46.500	46.500	0
WX 20 Min. Takt ab 2023/09 ganzjährig	100,00%	43.829	43.829	0
E-Busse	62,76%	0	0	0
Ludwigshöhviertel ab 07/2025	100,00%	100.000	100.000	0
SUMME Bestellungen	92,25%	4.337.075	4.001.115	335.960

Für das Jahr 2025 berechnet sich die Umlage wie folgt:

Position	Verteilungs- schlüssel	Wert in €	Kostenumlage Stadt DA in €	Kostenumlage LK DA-DI in €
Restdefizit	74,00:26,00	7.699.534	5.697.655	2.001.879
IK-Ausgleich KVG Offenbach Linie FU Basisl.	74,00:26,00	-45.000	-33.300	-11.700
IK-Ausgleich KVG Offenbach Linie FU Mehrl.	0,00:100,00	-10.000	0	-10.000
IK-Ausgleich KVG Offenbach Linie FU 2021	0,00:100,00	-30.000	0	-30.000
Eigenanteil Darmstadtium	100,00:0,00	-45.000	-45.000	0
Restdefizit abzüglich Erträge	73,78:26,22	7.569.534	5.619.355	1.950.179
SUMME Restdefizit plus Mehrleistung	79,66:20,34	11.906.609	9.620.470	2.286.139

20102 HEAG mobiBus Bergstraße

Linien BE1, BE2 und BE3

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
Erstattung Ergebnis Linie BE2 durch RMV	4201	267.511	267.511	267.830
periodenfremde Umsatzerlöse	4690	0	0	0
sonst. Umsatzerlöse	4699	0	0	110
Summe Drittmittel		185.176	234.611	177.615
Summe		452.687	502.122	445.556
Aufwendungen				
Abrechnung Verkehrsvertrag		1.477.818	1.574.745	1.435.584
Ergebnis		1.025.132	1.072.623	990.028
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		124.800	160.796	120.526
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		900.332	911.827	869.502

Erläuterung

Das Linienbündel "Bergstraße" ist per Direktvergabe an die HEAG mobiBus vergeben. Im Jahr 2025 reduziert sich die Umlage um ca. 47 T€. Hauptursache sind die geplanten Fahrplananpassungen in einem Bündel-Umfang von ca. minus 9%, welche die Linie BE1 betreffen. Dort werden Zusatzfahrten im Berufs- und Schülerverkehr zwischen "Darmstadt-Eberstadt Wartehalle" und "Ober-Beerbach Ernsthöfer Str." aus dem Fahrplan genommen. Als Ersatz dienen Fahrten der neuen Linie M3 (Zuordnung: Linienbündel Darmstadt / Vorderer Odenwald) zwischen "Darmstadt Böllenfalltor", Nieder-Ramstadt und Nieder-Beerbach. Betriebskostensteigernd wirkt sich die Umstrukturierung im Abend- und Nachtverkehr am Wochenende aus. Die dem Linienbündel "Eberstadt / Pfungstadt" zugerechnete Linie 8N wird eingestellt. Im Gegenzug werden auf den Linien BE1 und BE2 Zusatzfahrten am Freitag- und Samstagabend angeboten. Zudem wirkt sich der Wegfall der Landesförderung für Mehrkosten beim Fahrpersonal (sog. "Hessenindexausgleich") negativ auf die Umlage aus. Ohne diesen wäre die Umlage-Einsparung höher ausgefallen.

Folgende direkt bestellte Mehrleistungen sind im Jahr 2025 zu verzeichnen:

Position	Verteilungs- schlüssel	Wert in €	Kostenumlage Stadt in €	Kostenumlage LDK in €
Defizitübernahme Linie NB	74,00:26,00	120.000	88.800	31.200
Bestellkosten AST Linie NB	88,89:11,11	40.500	36.000	4.500
Bestellte Mehrleistungen	00,00:100,00	864.632	0	864.632
SUMME		1.025.132	124.800	900.332

20103 HEAG mobiBus Eberstadt/Pfungstadt

Linien EB, P, PE und PG

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
IK-Ausgleich LNVG Groß-Gerau	4101	238.224	227.562	232.335
Eigenanteil Stadt Pfungstadt	4101	22.500	22.500	22.500
Hessentag RMV	4101	0	0	0
periodenfremde Umsatzerlöse	4690	0	0	0
Summe Drittmittel		472.404	533.494	367.914
Summe		733.128	783.556	622.749
Aufwand				
Abrechnung Verkehrsvertrag		2.220.539	2.284.752	4.699.773
Ergebnis		1.487.411	1.501.196	4.077.024
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		1.013.404	1.023.605	2.777.761
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		474.007	477.591	1.299.263

Erläuterung

Das Linienbündel "Eberstadt / Pfungstadt" ist per Direktvergabe an die HEAG mobiBus vergeben. Im Jahr 2025 bleibt die Umlage im Vergleich zum Vorjahr trotz des Wegfalls des "Hessenindex-Ausgleich" konstant. Dies konnte unter anderem durch Anpassungen des Verkehrsangebots erreicht werden:

Bei der Linie P ist die Bedienung des Pfungstädter Nordens weggefallen und es wird nun die einheitliche Route "Darmstadt-Eberstadt Wartehalle" - Pfungstadt Bf - Pfungstadt Rathaus - Pfungstadt Südring - Pfungstadt Bf in beiden Richtungen befahren.

Eine Linienwegsreduzierung erfuhr die Linie PE bereits zum Mai 2024. Hier entfällt seitdem die Route zwischen den Haltestellen "Eschollbrücken Römer" und "Pfungstadt Pfungstädter Kreuz".

Außerdem ist die Linie 8N weggefallen und wurde durch eine Angebotsausweitung der Linien BE1 und BE2 des Linienbündels "Eberstadt / Pfungstadt" kompensiert.

Folgende direkt bestellte Mehrleistungen sind im Jahr 2025 zu verzeichnen:

Bestellung	Verteilungsschlüssel	Wert in €	Kostenumlage Stadt Darmstadt in €	Kostenumlage Landkreis Darmstadt- Dieburg in €
EB Zuschuss allgemein	100,00:0,00	40.000	40.000	0
P Zuschuss allgemein	0,00:100,00	102.000	0	102.000
P Wiedereinführung Abendverkehr	0,00:100,00	30.000	0	30.000
SUMME		172.000	40.000	132.000

Für das Jahr 2025 berechnet sich die Umlage wie folgt:

Position	Verteilungsschlüssel	Wert in €	Kostenumlage Stadt Darmstadt in €	Kostenumlage Landkreis Darmstadt- Dieburg in €
Mehrleistungen vor Neustrukturierung	23,26:76,74	172.000	40.000	132.000
Restdefizit	74,00:26,00	1.315.411	973.404	342.007
SUMME		1.487.411	1.013.404	474.007

20104 HEAG mobiBus Weiterstadt

Linien WE1, WE2, WE3 und WE4

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
periodenfremde Umsatzerlöse	4690	0	0	0
Kostenanteil IKA-WS; LNVG-GG	4101	0	0	110.635
Kostenanteil Landkreis Groß-Gerau	4201	261.283	193.037	0
Merck, Loop 5 Zusatzbestellung Linie WE3	4201	0	0	68.816
Kostenübernahme Linie WE4 durch RMV	4201	227.717	227.717	227.988
sonst. Umsatzerlöse	4699	0	0	0
Summe Drittmittel		1.031.206	1.094.185	680.716
Summe		1.520.206	1.514.938	1.088.154
Aufwendungen				
Abrechnung Verkehrsvertrag		3.337.518	2.853.023	2.052.185
Ergebnis		1.817.312	1.338.085	964.031
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		566.605	417.393	300.567
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		1.250.707	920.692	663.463

Erläuterung

Das Linienbündel "Weiterstadt" ist per Direktvergabe an die HEAG mobiBus vergeben. Bei diesem erfolgt sukzessive die Umstellung der Verkehrsbedienung mittels Elektrobussen. Im Jahr 2025 steigt die Umlage des Bündels um ca. 479 T€, was auch auf diese Umstellung zurückzuführen ist. So kann der sinkende Aufwand für die Elektro-Fahrleistung nicht die zusätzlichen Infrastrukturkosten des E-Lademanagements kompensieren. Hinzu kommt eine generelle, fahrzeugunabhängige Verlängerung der Fahrtzeiten, da die vier Linien des Linienbündels in der Vergangenheit oftmals nur mit Verspätung bedient werden konnten. Zusätzlich entstehen Mehrkosten durch Tarifierhöhungen beim Fahrpersonal. Darüber hinaus ist auch dieses Linienbündel vom Wegfall des "Hessenindex-Ausgleichs" betroffen, was zur Umlagesteigerung beiträgt.

Beim vorliegenden Wirtschaftsplan wurde die aktuelle Verteilung der Verkehrsbedienung durch Diesel- und Elektrobusse herangezogen. Somit sind bei der Endabrechnung der Verkehrsverträge im Vergleich zum Wirtschaftsplan Änderungen durch Abrechnung der tatsächlichen Leistungsverteilung zwischen den beiden Antriebsarten zu erwarten.

20106 FS Omnibus Darmstadt/Ober-Ramstadt, Reinheim

Linien GB, MO1, MO2, MO3, MO4, NHX und RH

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
<u>Erträge</u>				
periodenfremde Umsatzerlöse	4690	0	0	0
Kostenanteil VRN	4201	85.468	85.468	0
Summe Drittmittel		987.035	1.069.139	778.748
Zuschüsse, öffentlich	4101	0	0	86.078
Summe		1.072.503	1.154.607	778.748
<u>Aufwendungen</u>				
Abrechnung Verkehrsvertrag		3.944.797	3.903.546	3.136.120
Ergebnis		2.872.294	2.748.938	2.357.372
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		584.307	564.674	479.557
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		2.287.987	2.184.264	1.877.815

Erläuterung

Die Linienbündel "Darmstadt/Ober-Ramstadt" und "Reinheim" werden nach einer europaweiten Ausschreibung seit Dezember 2017 vom Verkehrsunternehmen FS Omnibus aus Esslingen bedient. Im Jahr 2025 erhöht sich die Umlage um ca. 123 T€. Dies liegt, im Vergleich zur Vorjahresplanung, am Wegfall des "Hessenindex-Ausgleichs" und an geringeren EAV-Fahrgeldeinnahmen, welche nicht vollständig durch steigende Billigkeitsleistungen und durch sinkende Bestellkosten kompensiert werden können.

Folgende Angebotsveränderungen wurden berücksichtigt: Das Fahrplanangebot der Linie MO1 wurde an allen Tagen durch eine neue Ringlinie "Ober-Ramstadt Rondell" - Hahn - Wembach - Rohrbach - "Ober-Ramstadt Rondell" erweitert. Im Gegenzug ist durch die Neugestaltung der ab der Umsteigehaltestelle "Darmstadt Böllenfalltor" abgehenden Linien die Abendbedienung der drei Orte durch die Linie O weggefallen. An der Haltestelle "Ober-Ramstadt Rondell" stellt die Linie MO1 Anschlüsse von und zur Linie O her. Eine weitere Angebotsveränderung erfuhr die Linie MO4. Diese wurde auf den Fahrtweg "Webern" - Klein-Bieberau - Asbach - Rohrbach - "Modau Kirchstr." mit Anschluss von und zur neuen Linie MX reduziert. Der Streckenabschnitt zwischen Modau und Frankenhausen via Neutsch wurde aufgelassen und wird durch die angepassten Linien der HEAG mobiBus von / nach "Darmstadt Böllenfalltor" kompensiert. Weiterhin erfolgte die Herausnahme der Wochenendbedienung bei dieser Linie, da hier nun eine bedarfsorientierte Bedienung mittels des DadiLiners erfolgt.

20107 Jungermann Groß-Umstadt

Linien GA, GU1, GU2, GU3, GU4, MD und ME

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
periodenfremde Umsatzerlöse	4690	0	0	-1.523
IK-Ausgleich Odenwaldkreis + LKR MIL	4101	52.654	54.345	51.254
Summe Drittmittel		679.886	715.680	636.557
Summe		732.540	770.025	686.288
Aufwendungen				
Abrechnung Verkehrsvertrag		1.576.908	1.672.877	1.602.214
Ergebnis		844.368	902.852	915.926
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		0	0	0
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		844.368	902.852	915.926

Erläuterung

Das Linienbündel "Groß-Umstadt" wird nach einer europaweiten Ausschreibung seit Dezember 2017 vom Verkehrsunternehmen Jungermann aus Groß-Umstadt bedient. Im Jahr 2025 reduziert sich die Umlage um ca. 58 T€. Dies beruht hauptsächlich auf der Herausnahme des Abendverkehrs an Freitagabenden sowie des gesamten Wochenendverkehrs bei den Linien GU3 und GU4. Dieses Verkehrsangebot wird nun bedarfsorientiert mittels des DadiLiners bedient.

20108 HEAG mobilo GmbH

Linien 1,2,3,4,5,6,7,8,9 und 10

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
sonst. Umsatzerlöse	4699	0	0	0
Summe Drittmittel		6.140.679	10.247.426	4.645.673
Summe		6.140.679	10.247.426	4.645.673
Aufwendungen				
Summe		7.386.679	12.018.426	6.430.223
Ergebnis		1.246.000	1.771.000	1.784.550
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		94.600	94.600	94.600
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		1.151.400	1.676.400	1.689.950

Erläuterung

Die HEAG mobilo erhält Zuschüsse für zusätzlich bestellte Straßenbahnleistungen. Das Fahrplanangebot auf den Straßenbahnlinien wird im Rahmen der Umsetzung des neuen Verkehrskonzeptes auf den Straßenbahnlinien im Jahr 2025 im Vergleich zur Planung in 2024 reduziert, da sich dessen Umsetzung zeitlich verschiebt. Somit verringert sich im Jahr 2025 der Aufwand für die Bestellung von Straßenbahnleistungen. Die auf die Stadt Darmstadt entfallenden Bestellkosten werden direkt zwischen der HEAG mobilo und der Stadt Darmstadt abgerechnet. Für den Finanzierungsanteil auf dem Gebiet des Landkreises Darmstadt-Dieburg erfolgt die Abrechnung über die DADINA.

Bestellung	Wert der Bestellung in €	Schlüssel in % Stadt	Kostenumlage Stadt Darmstadt in €	Kostenumlage Landkreis Darmstadt- Dieburg in €
7 Nachtverkehr	51.000	100%	51.000	0
9 Verlängerung nach Platz Bar-le-Duc	31.000	0%	0	31.000
9 Nachtverkehr	34.000	76%	26.000	8.000
7 + 9 Nachtverkehr	6.000	77%	4.600	1.400
8 Verlängerung Straßenbahnlinie nach Alsbach Am Hinkelstein	95.000	0%	0	95.000
8 Neues Betriebskonzept und Einführung der Schnelllinie	39.000	33%	13.000	26.000
Straßenbahnkonzept	990.000	0%	0	990.000
SUMME	1.246.000		94.600	1.151.400

20120 Shuttle On Demand Infra

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
SOD-Anteil Gemeinden	4201	0	44.825	0
Fördermittel SOD	4101	0	0	0
Auflös. Sopo Invzuw.	4900	42.627	42.627	34.545
sonst. Umsatzerlöse	4699	0	0	0
Summe		42.627	87.452	34.545
Aufwendungen				
Afa	5710	92.667	92.667	76.769
Infrastruktur - Lizenzen, Gebühren, Beiträge	5470	0	3.360	7.342
Infrastruktur - Kundenmanagement	5470	0	36.250	51.271
Afa (Soft- und Hardware)	5700	0	0	0
sonst. Aufwendungen Betriebsstart	5492	0	0	0
Aufw. nach dem KSVG	5471	0	0	1.712
Büromaterial/Druck.	5930	0	0	0
öff. Bekanntmachung	5950	0	0	0
Gästebewirtung	5961	0	0	0
Werbung / Geschenke	5962	0	0	0
Zinsen Kredite	6530	4.585	0	6.993
Summe		97.252	132.277	144.088
Ergebnis		54.625	44.825	109.544
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		0	0	0
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		54.625	44.825	109.544

Erläuterung

Im Anschluss an das 2024 endende Pilotprojekt DadiLiner wird der DadiLiner in Babenhausen, Groß-Umstadt, Otzberg und in Modautal in 2025 fortgeführt. Hierfür fallen Infrastrukturkosten in Höhe von ca. 55 T€ an, bestehend aus den Abschreibungen der acht Fahrzeuge mit ca. 93 T€, den Zinsaufwendungen des Investitionskredits mit ca. 5 T€ und den entsprechenden Fördermitteln (Auflös. Sopo Invzuw.) von ca. 43 T€. Ab 2025 entfällt der SOD-Anteil der Gemeinden.

20121 Shuttle On Demand Betrieb

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
SOD-Anteil Gemeinden (50%)	4201	0	255.855	0
SOD-Anteil Gemeinden (50%)	4101	0	0	431.000
Fahrgeldeinnahmen (netto)	4699	0	118.284	0
Fahrzeugnutzung Taxi	4699	0	0	0
Fördermittel SOD	4699	0	619.029	0
Fördermittel SOD	4900	0	0	500.000
Summe		0	993.168	931.000
Aufwendungen				
Fahrdienst	5470	0	887.426	0
Betrieb SOD	5490	463.000	0	1.062.326
Instandhaltung	5470	64.000	7.680	35.069
Reinigung	5470	0	54.136	0
Energie	5470	0	56.144	0
Betriebshof	5470	0	203.115	0
Sonstiges	5470	5.000	10.522	0
Kundenmanagement	5470	30.000	30.000	0
Aufw. nach dem KSVG	5471	0	0	786
öff. Bekanntmachung	5950	0	0	3.570
Werbung / Geschenke	5962	0	0	1.148
Steuerberatung u.ä.	5970	0	0	4.909
Summe		562.000	1.249.023	1.107.809
Ergebnis		562.000	255.855	176.809
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		0	0	0
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		562.000	255.855	176.809

Erläuterung

Hier sind die für das Folgeprojekt DadiLiner (Babenhausen, Groß-Umstadt, Otzberg und in Modautal) veranschlagten Betriebskosten für 2025 dargestellt. Damit werden wegfallende Verkehrsleistungen auf den Linien BA2, BA3, BA4, GU3, GU4 und MO4 ausgeglichen. Offen ist noch, ob der DadiLiner weiterhin auf dem Gebiet der Stadt Griesheim verkehren wird. Da dieses Angebot vollständig von der Stadt Griesheim zu finanzieren wäre, würde sich im Wirtschaftsplan 2025 lediglich eine Erhöhung der Aufwendungen und Erträge in gleicher Höhe ergeben.

Ab 2025 fallen in diesem Auftrag keine Fördermittel, Zuschüsse der beteiligten Kommunen als auch Fahrgeldeinnahmen im Linienverkehr an.

Die Betriebskosten entstehen für den Einsatz von bis zu acht Fahrzeugen, hauptsächlich zu den Abend- und Nachtstunden sowie ganztags an den Wochenenden und Feiertags. Der Dadiliner ersetzt zu diesen Zeiten vormals schwach ausgelastete Linienfahrten von Diesel-Solobussen.

Es wird der innovative Ansatz verfolgt, dass die Fahrgäste den DadiLiner sowohl vergleichbar zu einem Rufbusangebot ohne zusätzliche Kosten nutzen können als auch - bei Zahlung eines Komfortzuschlages und eines kilometerabhängigen Fahrpreises - voll flexibel als ein Free-Floating-System in Anspruch nehmen können.

20130 Jungermann Babenhausen

Linien BA1, BA2, BA3 und BA4

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
sonst. Umsatzerlöse	4699	0	0	0
periodenfremde Umsatzerlöse	4690	0	0	0
Summe Drittmittel		165.921	204.196	173.249
Summe		165.921	204.196	173.249
Aufwendungen				
Abrechnung Verkehrsvertrag		1.018.770	1.147.540	1.093.636
Ergebnis		852.849	943.343	920.387
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		0	0	0
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		852.849	943.343	920.387

Erläuterung

Das Linienbündel "Babenhausen" wird nach einer europaweiten Ausschreibung seit Dezember 2021 vom Verkehrsunternehmen Jungermann aus Groß-Umstadt bedient. Im Jahr 2025 reduziert sich die Umlage um ca. 90 T€. Ursächlich für die Reduzierung ist die Herausnahme der Verkehrsbedienung an Montagen bis Freitagen ab 20 Uhr und am Wochenende ganztags auf den Linien BA2, BA3 und BA4. Diese findet in einem Umfang von ca. 13% der Verkehrsleistung des Bündel statt. Als Ersatz dient der DadiLiner, das Verkehrsangebot wird nun bedarfsorientiert bedient.

20131 Jungermann Bachgau

Linien BG1, BG2 und BG3

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
IK Ausgleich LK- AB, MIL, OF	4101	526.859	476.409	732.379
Kostenübernahme durch RMV	4201	250.000	250.000	147.260
Weiterleitung Billigkl. AMINA	4101	20.000	0	0
Kostenübernahme durch RMV	4690	0	0	95.726
Summe Drittmittel		240.319	254.941	173.249
Summe		1.037.178	981.350	1.148.614
Aufwendungen				
Abrechnung Verkehrsvertrag		1.090.055	1.076.396	954.024
Ergebnis		52.877	95.046	-194.590
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		0	0	0
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		52.877	95.046	-194.590

Erläuterung

Das Linienbündel "Bachgau" wird nach einer europaweiten Ausschreibung seit Dezember 2021 vom Verkehrsunternehmen Jungermann aus Groß-Umstadt bedient. Im Jahr 2025 reduziert sich die Umlage um 42 T€. Der Wegfall des "Hessenindex-Ausgleichs" wird durch geringere Bestellkosten ausgeglichen, sinkende Fahrgeldeinnahmen aus dem EAV können durch steigende Drittmittel (RMV, AMINA,....) überkompensiert werden.

30109 Regionalverkehr Bahn

Linien RE60, RB61, RB66, RB67, RB68, RB75, RE80, 81, RE85 und RB86

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
<u>Erträge</u>				
Summe		0	0	0
<u>Aufwendungen</u>				
Zusch.f.Idf.Zw.RegVk	5491	0	1.444.792	1.368.500
Zusch.f.Idf.Zw.LokVk	5492	0	0	0
Summe		0	1.444.792	1.368.500
Ergebnis		0	1.444.792	1.368.500
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		0	567.708	537.731
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		0	877.083	830.769

Erläuterung

Ab dem Kalenderjahr 2025 entfällt die Finanzierungsbeteiligung der DADINA für Mehrbestellungen im SPNV.

30110 Regionalverkehr Bus RMV

Linien 671, 672, 678, 679, 693, X14, X15, X71, X74 und X78

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
Eigenanteil Kommunen Vorjahre	4699	0	0	0
periodenfremde Umsatzerlöse	4690	0	0	0
Summe		0	0	0
Aufwendungen				
Weiterl. Zuschüsse Linienbündel Bergstr.	5470	22.000	22.000	0
Endabrechnung Vorjahre	5480	0	0	2.287
Mehrleistungen laufendes Fahrplanjahr	5492	0	435.000	419.099
Summe		22.000	457.000	421.385
Ergebnis		22.000	457.000	421.385
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		0	130.500	120.330
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		22.000	326.500	301.055

Erläuterung

Da der RMV alle Regionalbuslinien in eigener Verantwortung finanziert, entfällt nun die Mitfinanzierung der DADINA über das Partnerschaftsmodell. Entsprechend fällt der Finanzierungsbeitrag der DADINA für Mehrbestellungen im Regionalbusverkehr des RMV weg.

30111 Regionalverkehr Bus VRN

Linien 664,665,669, 670 und 676

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
Mehrbestellung Linie 670	4699	0	21.000	0
Mehrl. nördl. BergStr.	4699	0	0	0
Summe		0	21.000	0
Aufwendungen				
Zuschuss Odenwald	5491	10.700	10.100	0
Zuschuss nördl. BergStr.	5491	21.300	19.900	16.771
Mehrbestellung Linie 670	5491	22.600	21.000	7.500
Summe		54.600	51.000	24.271
Ergebnis		54.600	30.000	24.271
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		0	0	0
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		54.600	30.000	24.271

Erläuterung

Die Zuschüsse an den VRN zur Bestellung von Leistungen bei den Linienbündeln "Odenwald Nord" (Linien 664 und 665) und "Nördliche Bergstraße" (Linien 669, 670 und 676) erhöhen sich durch die vereinbarten Kostendynamisierungsregeln geringfügig.

Auf der Linie 670 wurden sechs Fahrten im Schülerverkehr von der bisherigen Endhaltestelle "Alsbach Am Hinkelstein" zur neuen Endhaltestelle "Bickenbach Bf" verlängert. Die DADINA bestellt diese Fahrten beim VRN .

40112 Jugendleitercard

DNV190112 und DNV190212

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
sonst. Umsatzerlöse	4699	0	0	0
Summe		0	0	0
Aufwendungen				
SonstZusch.f.Idf.Zw.	5499	0	1.000	134
periodenfremde Aufwendungen	5841	0	0	0
Summe		0	1.000	134
Ergebnis		0	1.000	134
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		0	500	67
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		0	500	67

Erläuterung

Auf Antrag gab es für eine Azubizeitkarte einen Zuschuss von 25%, wenn nachgewiesen wurde, dass man ehrenamtlich als Jugendleiter/in aktiv war.

Mit Einführung des Deutschland-Tickets wurde dieses Angebot nicht mehr genutzt und daher im Ansatz 2025 auf "0" gesetzt.

40114 IK-Ausgleich LNVG Groß-Gerau

Linie 40

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
Summe		40.000	0	39.507
Aufwendungen				
IK-Ausgleich für Linie 40	5491	130.680	118.800	275.000
Zusatzleistung Linie 40	5492	196.020	178.200	0
Summe		366.700	297.000	314.507
Ergebnis		326.700	297.000	275.000
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		222.156	201.960	187.000
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		104.544	95.040	88.000

Erläuterung

Auf der Linie 40 gibt es zum Fahrplan 2025 keine gravierende Angebotsveränderung. In 2025 wird eine Kostensteigerung von zehn Prozent angesetzt.

Die Aufwendungen werden wie folgt verteilt:

Position	Abrechnungsbetrag in €	Schlüssel in % Stadt	Kostenumlage Stadt Darmstadt in €	Kostenumlage Lk Darmstadt- Dieburg in €
IK-Ausgleich für Linie 40	130.680	50,00%	65.340	65.340
Zusatzleistung Linie 40	196.020	80,00%	156.816	39.204
SUMME	326.700		222.156	104.544

40115 Haltestellen LK

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
Abrechnung Projekte Ausbau Hst.	4699	0	0	11.069
periodenfremde Erträge	4999	0	0	0
Schadenersatzleist.	4902	1.000	1.000	0
Bestandsv.unf.Erz.	4700	1.150.000	2.000.000	0
Summe		1.151.000	2.001.000	11.069
Aufwendungen				
Abschreibung a. Forderungen wg. Uneinbringlic	5840	0	0	0
Fahrplankästen	5999	3.000	3.000	0
Umbeschilderung + Reparatur/Instandhaltung	5470	8.000	7.000	4.092
Betriebskosten FGI Odenwaldbahn	5470	35.000	28.000	34.017
Ausbau Haltestelleninfrastruktur	5470	1.150.000	2.000.000	0
Abrechnung Zuschuss DADINA	5499	930.000	380.000	0
Afa Hst.-schilder	5700	10.000	0	0
GWG Hst.-schilder	5710	0	10.000	1.291
Steuerberatung u.ä.	5970	0	0	0
Periodenfremde Verkehrsleistungen	5480	0	0	0
Summe		2.136.000	2.428.000	39.401
Ergebnis		985.000	427.000	28.332
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		27.500	23.500	14.166
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		957.500	403.500	14.166

Erläuterung

Die DADINA stellt Mittel für folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur zur Verfügung:

1. Zur laufenden Betreuung ist der Kauf von Verbrauchsmaterial zur Instandhaltung der Haltestellen wie z.B. Fahrplankästen oder Folienkleber notwendig. Es wird davon ausgegangen, dass hierfür Aufwendungen von ca. 3 T€ anfallen.
2. Durch Änderungen von Linienwegen ergibt sich ein regelmäßiger Bedarf, die Haltestellenbeschriftung zu aktualisieren. Zudem werden die Schilder laufend auf Beschädigungen kontrolliert. Da sich diese im öffentlichen Raum befinden, können Beschädigungen nicht ausgeschlossen werden. Für Umbeschilderungen und Reparaturkosten wird ein Betrag von 8 T€ vorgesehen.
3. Der laufende Betrieb der dynamischen Fahrgastinformation an den Haltestellen entlang der Odenwaldbahn wird über die HEAG mobilo organisiert, welche hierfür einen Zuschuss über ca. 35 T€ erhält. Dieser Betrag wird hälftig vom Landkreis Darmstadt-Dieburg und von der Stadt Darmstadt finanziert.
4. Für das Ziel, einen weitgehend barrierefreien öffentlichen Nahverkehr im DADINA-Gebiet zu erreichen, ist für die nächsten Jahre, ein weiterer barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen geplant. Kommunen, welche am "GVFG-Antrag 2020" beteiligt sind, erhalten hierfür letztmalig einen Zuschuss des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Zur Endabrechnung werden 930 T€ eingestellt. Ab den "GVFG-Antrag 2022" ist eine Bezuschussung nicht mehr vorgesehen.
5. Um in der Außenwirkung ein einheitliches und aktuelles Design der Haltestellenschilder zu erreichen, ist in 2025 ein umfassendes Redesign-Projekt in Höhe von 100 T€ geplant. Diese Haltestellenschilder werden über einen Zeitraum von 10 Jahren abgeschrieben, wodurch eine jährliche Abschreibung in Höhe von 10 T€ berücksichtigt ist.

40116 Fahrwege

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
<u>Erträge</u>				
Summe		0	0	0
<u>Aufwendungen</u>				
sonst. Inanspruchn.	5470	0	0	0
Gleisanschluss Ober-Ramstadt	5499	3.500	3.500	0
Summe		3.500	3.500	0
Ergebnis		3.500	3.500	0
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		0	0	0
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		3.500	3.500	0

Erläuterung

Zwischen der DADINA, der Stadt Ober-Ramstadt und der DB Netz AG wurden ein Infrastrukturanschlussvertrag zur Trassensicherung des Gütergleisanschlusses zur Firma Caparol vereinbart.

40117 Mindereinnahmen VRN-Tarif

Linie 664

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
<u>Erträge</u>				
sonst. Umsatzerlöse	4699	0	0	0
Summe		0	0	0
<u>Aufwendungen</u>				
sonst. Inanspruchn.	5470	0	0	509
periodenfremde Aufwendungen	5841	0	0	0
Summe		0	0	509
Ergebnis		0	0	509
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		0	0	254
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		0	0	254

Erläuterung

Modautal VRN-Tarif für die Linie 664.

40119 Stadtbus Ober-Ramstadt

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
<u>Erträge</u>				
Summe Drittmittel		8.822	9.614	14.973
Summe		8.822	9.614	14.973
<u>Aufwendungen</u>				
Summe Drittmittel		8.822	9.614	14.973
periodenfremde Aufwendungen	5841	0	0	4.700
Summe		8.822	9.614	19.672
Ergebnis		0	0	4.699
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		0	0	0
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		0	0	4.699

Erläuterung

Der Stadtbus Ober-Ramstadt wird aus Haushaltsmitteln der Stadt Ober-Ramstadt finanziert. Die Aufnahme in den Wirtschaftsplan erfolgt vor dem Hintergrund, dass Drittmittel z.B. aus dem Deutschlandticket-Ausgleich durchgeleitet werden. Eine Finanzierungsbelastung für die DADINA aus dem Betrieb des Stadtbusses besteht nicht. Der Ist-Wert des Jahres 2023 wird im Zuge der Endabrechnung egalisiert.

40121 Abrechnung Jobticket

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
<u>Erträge</u>				
Abrechnung Jobticket	4699	60.000	60.000	36.470
Summe		60.000	60.000	36.470
<u>Aufwendungen</u>				
Abrechnung Jobticket	5470	70.000	70.000	44.272
periodenfremde Aufwendungen	5841	0	0	0
Summe		70.000	70.000	44.272
Ergebnis		10.000	10.000	7.802
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		5.000	5.000	3.901
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		5.000	5.000	3.901

Erläuterung

Seit 2023 wird die Abrechnung des Jobtickets über diesen separaten Auftrag vorgenommen.

40122 45a Jungermann Marienhöhe

Marienhöhe

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
Summe Drittmittel		21.089	21.089	21.089
Summe		21.089	21.089	21.089
Aufwendungen				
sonst. Inanspruchn.	5470	0	0	0
Summe Drittmittel		21.089	21.089	21.089
Summe		21.089	21.089	21.089
Ergebnis		0	0	0
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		0	0	0
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		0	0	0

Erläuterung

Dieser Auftrag zeigt die Weiterleitung der pauschalierte § 45a-Mittel für die Buslinie zur "Marienhöhe". Eine Finanzierungsbelastung für die DADINA aus diesem Auftrag besteht nicht.

40124 Haltestellen Stadt

Stadt

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
<u>Erträge</u>				
Abrechnung Projekte Ausbau Hst.	4699	0	0	0
periodenfremde Erträge	4999	0	0	0
Schadenersatzleist.	4902	0	0	0
Auflös. Sopo Invzuw.	4900	0	0	0
Summe		0	0	0
<u>Aufwendungen</u>				
Ausbau Haltestelleninfrastruktur	5470	30.000	30.000	0
Ausbau Haltestelleninfrastruktur	5499	0	0	0
periodenfremde Aufwendungen	5841	0	0	0
Summe		30.000	30.000	0
Ergebnis		30.000	30.000	0
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		30.000	30.000	0
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		0	0	0

Erläuterung

Die DADINA wird auch in 2025 den barrierefreien Haltestellenausbau auf dem Gebiet der Stadt Darmstadt administrativ begleiten und abrechnen. In 2025 fallen voraussichtlich erste Planungskosten für den Ausbau von fünf Haltestellen an. Die Aufwendungen werden jährlich über die Umlage mit der Stadt Darmstadt abgerechnet.

40125 IK-Ausgleich KVG OF

Linie V86

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
Ausgleich nach § 45a PBefG	4103	0	0	0
Summe		0	0	0
Aufwendungen				
Ausgleich nach § 45a PBefG	5475	0	0	0
Zusch.f.Idf.Zw.RegVk	5491	0	0	0
Zusch.f.Idf.Zw.LokVk	5492	20.000	0	0
Summe		20.000	0	0
Ergebnis		20.000	0	0
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		0	0	0
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		20.000	0	0

Erläuterung

In 2025 beteiligt sich die DADINA erstmals anteilig an den Kosten der neuen Linie V86 (Babenhausen nach Klein-Welzheim) im Stadtgebiet der Stadt Babenhausen.

Position	Abrechnungsbetrag in €	Schlüssel in % Stadt	Kostenumlage Stadt Darmstadt in €	Kostenumlage Lk Darmstadt- Dieburg in €
IK-Ausgleich für Linie V86	0	50,00%	0	0
Zusatzleistung Linie V86	20.000	0,00%	0	20.000
SUMME	20.000		0	20.000

50403 EAV - Lokalisierungsbonus

Position	Kostenart	Plan in € 2025	Plan in € 2024	Ist in € 2023
Erträge				
Lokalisierungsbonus	4107	0	0	2.270
periodenfremde Erträge	4999	0	0	0
periodenfremde Umsatzerlöse	4690	0	0	1.239.963
Summe		0	0	1.242.233
Aufwendungen				
periodenfremde Aufwendungen	5841	0	0	0
EAV+Abr.Regionalverkehr RMV	7040	0	0	0
Periodenfremde Verkehrsleistungen	5480	0	0	1.250.154
Summe		0	0	1.250.154
Ergebnis		0	0	7.921
Umlage Ergebnis Stadt Darmstadt		0	0	3.960
Umlage Ergebnis Landkreis Darmstadt-Dieburg		0	0	3.961

Erläuterung

Technischer Auftrag zur Abrechnung der EAV.

VI. Vermögensplan für das Wirtschaftsjahr 2025

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Plan in € 2025	Erläuterung			
	<u>Deckungsmittel (Mittelherkunft)</u>					
1	Zuführungen zum Stammkapital	0				
2	Zuführungen zu Rücklage abzüglich Entnahmen	0				
3	Zuführungen zu langfristigen Rückstellungen abzüglich Entnahmen	0				
4	Zuführung zu Sopo. mit Rücklageanteil abzüglich Entnahmen	-48.627	Auflösung Sopo SOD und Mobi			
5	Abschreibungen und Anlageabgänge	154.440	Abschreibungen gemäß GuV			
6	Vom Anschaffungswert abzusetzende Kapitalzuschüsse	0				
7	Zuschüsse Nutzungsberechtigter abzgl. Entn. aus Pos. C der Pass.	0				
8	Rückflüsse aus gewährten Darlehen	0				
9	Kredite					
9	a) Kredite von der Gemeinde	0				
9	b) Kredite von Dritten	131.781	Fahrplan-Software, EDV, HST-Schilder, Displays			
10					
11	Deckungsmittel des Vermögensplans insgesamt	237.594				
	Ausgaben (Mittelverwendung)	Planansatz	Investitionen (nachrichtlich)			
		Ausgaben des Wirtschaftsjahres in €	Verpflichtungs-ermächtigungen des Wirtschaftsjahres in €	Gesamt-ausgabe-bedarf	bisher bereitgestellt	Erläuterungen
1	Beschaffung + GWG BGA, EDV	40.000				
1	Kauf Fahrzeuge SOD	0				
1	Kauf Hard- u. Software	60.000				
1	Beschaffung Haltestellenschilder	100.000				
2	Finanzanlagen	0				
3	Tilgung von Krediten	37.594				
4	Rückzahlung von Stammkapital	0				
5					
6	Ausgaben / Verpflichtungsermächtigung des Vermögensplans	237.594				
	Ergebnis	0				
	Anteil Stadt Darmstadt	0				
	Anteil Landkreis Darmstadt-Dieburg	0				

Erläuterung

Das Anlagevermögen der DADINA bestand bis zum Jahresende 2024 aus folgenden Gütern: Büro- und Geschäftsausstattung der Geschäftsstelle und der Mobi-Zentrale, im Landkreis Darmstadt-Dieburg und der Stadt Darmstadt aufgestellten Haltestellenschildern sowie aus acht für das Projekt "DadiLiner" im März 2023 gekauften Kleinbussen. Neubeschaffungen im Jahr 2025 sind für Ersatzinvestitionen in der Geschäftsstelle, Mitarbeiter-Laptops, neue Displays für die Mobizentrale und für eine Softwarelizenz zur Fahrplanplanung vorgesehen. Von 2025 bis 2027 sollen die Haltestellenschilder im Landkreis einem Redesign unterzogen. Hierfür werden Anschaffungskosten in Höhe von 100 T€ mit anteiligen Abschreibungen von 10 T€ in 2025 geplant. Die Tilgung und die anteiligen Anschaffungskosten werden über Abschreibungen innenfinanziert. Der Differenzbetrag wird über Kredite finanziert. Die Beschaffung von Fahrzeugen für das Projekt "DadiLiner" ist abgeschlossen. Die Tilgung betrifft den Investitionskredit der acht Kleinbusse.

VII. Finanzplan

A Übersicht über die Entwicklung der Ausgaben und der Deckungsmittel des Vermögensplans (§ 19 Nr. 1 EigBGes) in €						
Nr.	Bezeichnung	2024	2025	2026	2027	2028
<u>Deckungsmittel (Mittelherkunft)</u>						
1	Zuführungen zum Stammkapital	0	0	0	0	0
2	Zuführungen zu Rücklage abzüglich Entnahmen	0	0	0	0	0
3	Zuführungen zu langfristigen Rückstellungen abzüglich Entnahmen	0	0	0	0	0
4	Zuführung zu Sopo. mit Rücklageanteil abzüglich Entnahmen	0	-48.627	-48.627	-48.627	-48.627
5	Abschreibungen und Anlagenabgänge	142.479	154.440	154.455	151.610	120.943
6	Vom Anschaffungswert abzusetzende Kapitalzuschüsse	0	0	0	0	0
7	Zuschüsse Nutzungsberechtigter abzgl. Entn. aus Pos. C der Pass.	0	0	0	0	0
8	Rückflüsse aus gewährten Darlehen	0	0	0	0	0
9	Kredite					
9	a) Kredite von der Gemeinde	0	0	0	0	0
9	b) Kredite von Dritten	10.000	131.781	36.760	39.605	0
Deckungsmittel insgesamt		152.479	237.594	142.588	142.588	72.316
<u>Ausgaben (Mittelverwendung)</u>						
Sachanlagen und immaterielle Anlagenwerte:						
1	Beschaffung + GWG BGA, EDV	10.943	40.000	10.000,00	10.000,00	10.000,00
1	Kauf Hard- u. Software	35.536	60.000	0	0	0
1	Beschaffung Haltestellenschilder	10.000	100.000	100.000	100.000	0
2	Finanzanlagen	0	0	0	0	0
3	Tilgung von Krediten	96.000	37.594	32.588	32.588	62.316
4	Rückzahlung von Stammkapital	0	0	0	0	0
Ausgaben insgesamt		152.479	237.594	142.588	142.588	72.316

B Übersicht über die Einnahmen und Ausgaben, die sich auf die Finanzplanung für den Haushalt der Gemeinde auswirken (§ 19 Nr. 2 EigBGes) in €						
Nr.	Bezeichnung	2024	2025	2026	2027	2028
<u>Deckungsmittel (Mittelherkunft)</u>						
1	Zuweisungen zur Eigenkapitalaufstockung	0	0	0	0	0
2	Zuweisung zum Verlustausgleich					
2	a) Zuweisung zum Verlustausgleich Landkreis Da-Di	13.609.357	13.281.467	14.657.492	15.487.929	15.919.236
2	b) Zuweisung zum Verlustausgleich Stadt Darmstadt	14.199.069	14.024.674	15.814.648	16.141.598	16.469.793
3	Verwaltungskostenbeiträge, Zinsen	0	0	0	0	0
4	Darlehen der Gemeinde	0	0	0	0	0
<u>Ausgaben (Mittelverwendung)</u>						
1	Gewinnabführung	0	0	0	0	0
2	Konzessionsabgabe	0	0	0	0	0
3	Verwaltungskostenbeiträge, Zinsen					
3	a) Verwaltungskostenbeiträge, Zinsen Landkreis Da-Di	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
3	b) Verwaltungskostenbeiträge, Zinsen Stadt Darmstadt	48.195	48.195	48.195	48.195	48.195
4	Eigenkapitalrückzahlung	0	0	0	0	0
5	Tilgung von Darlehen der Gemeinde	0	0	0	0	0

VIII. Stellenplan

Vergütungs- gruppe nach TVöD	Stellen- übersicht Vorjahr	Besetzte Stellen am 30. Juni des Vorjahres	Stellen- übersicht Planjahr	Stellennummer
AT	0	1	1	1
15	2	0	0	
14				
13				
12	1	1	1	2
11	6,5	6,5	6	3-8
10				
9				
8	1	1	1	9
7				
6	3	2,28	4	10-13
5				
4				
Praktikanten Auszubildende	1	0	0	
Summe	14,50	11,78	13,00	

Vergütungsgruppe nach dem TVöD

Vergütungs- gruppe	AT	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	Azubi	Summe 2025	Summe 2024	bes. Stellen 30.06.2024
Stellen- anzahl	1,00			1,00	6,00			1,00		4,00			0,00	13,00	14,50	11,78

IX. Abkürzungsverzeichnis

€	Euro
a.d.	aus dem
AB	Aschaffenburg
Abgg. Verm. o. Verk.	Abgang Vermögen ohne Verkauf
Abs.	Absatz
AfA	Absetzung für Abnutzung
AG	Aktiengesellschaft
AMINA	Aschaffenburg Miltenberg Nahverkehrsgesellschaft mbH
Angest.	Angestellte
AST	Anrufsammeltaxi
Aufl.	Auflösung
Aufw.	Aufwand
Basisl.	Basisleistung
BergStr	Bergstraße
bes.	besetzt
Besch.	Beschäftigte
betr.	betriebliche
bewegl.	beweglich
Bf	Bahnhof
BGA	Betriebs- und Geschäftsausstattung
BSZ	Berufsschulzentrum
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
DA	Darmstadt
DADINA	Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation
DB	Deutsche Bahn
DI	Dieburg
Div.	Diverse
EAV	Einnahmenaufteilungsverfahren
EBG	Eigenbetriebsgesetz
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
Einr.	Einrichtungen
Ertr.	Erträge
E-Ticket	elektronisches Ticket
ff.	folgende
FGI	Fahrgastinformation
Fr	Freitag
FS	Fischle + Schlienzen
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GSI	Gesellschaft für Schwerionenforschung
GWG	geringwertiges Wirtschaftsgut
HEAG	Hessische Elektrizitäts-Aktiengesellschaft
Hst.	Haltestelle
Hst.-schilder	Haltestellenschilder
IK-Ausgleich	Infrastrukturkostenausgleich
Inanspruchn.	Inanspruchnahme
Infra.	Infrastruktur
Invzuw.	Investitionszuweisung
Kalk.	Kalkulation bzw. kalkuliert
KGG	Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit
KSVG	Künstlersozialversicherungsgesetz
KVG	Kreisverkehrsgesellschaft
kw	künftig wegfallend
LDD	Landkreis Darmstadt-Dieburg
lfd.	laufende

LGG	Landkreis Groß-Gerau
LK	Landkreis
LKR Mil.	Landkreis Miltenberg
LNVG	Lokale Nahverkehrsgesellschaft
LokVk	Lokalverkehr
MA	Materialaufwand
Mehrl.	Mehrleistung
Mio.	Million
Mo	Montag
Mobi	Mobilitätszentrale
Mod.	Modernisierung
Mrd.	Milliarde
nördl.	nördliche
Nr.	Nummer
OF	Offenbach
öff.	öffentlich
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
periodenfr.	periodenfremd
Pers. aufw.	Personalaufwand
QMS	Qualitätsmanagementsystem
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegVk	Regionalverkehr
RMV	Rhein-Main Verkehrsverbund
SOD	Shuttle-On-Demand
sonst.	sonstige
Sopo	Sonderposten
SV	Sozialversicherung
TU	Technische Universität
TvöD	Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst
u,	und Ähnlichem
u.a.	unter Anderem
u.ä.	und
üb.	übrige
VAB	Verkehrsgemeinschaft am bayerischen Untermain
VJ	Vorjahr
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
VZÄ	Vollzeitaquivalent
Weiterl.	Weiterleitung
WP	Wirtschaftsplan
z.B.	zum Beispiel
Zusatzbest.	Zusatzbestellung
Zusch.	Zuschuss
zusstl.	zusätzlich
ZVK	Zusatzversorgungskasse
Zw.	Zweck

**Liquiditätsplanung gemäß Hinweis Nr. 7 zu § 105 HGO zur
Ermittlung des genehmigungsfähigen Höchstbetrages der Liquiditätskredite**

Eintragungen bitte nur in den blau hinterlegten Feldern und in Euro vornehmen
Zahlungsmittelbestand, Liquiditätskreditbestand, Einzahlungen und Auszahlungen bitte als positiven Wert eintragen

1.) Betrachtung laufende Verwaltungstätigkeit des Haushaltsjahres
Einzahlungen und Auszahlungen beziehen sich nur auf die laufende Verwaltungstätigkeit

Liquiditätsplanung für das Haushaltsjahr **2025**

Gemäß Haushaltssatzung vorgesehener Höchstbetrag Liquiditätskredite **39.000.000 €**

Monate	Zusätzliche Parameter	Einzahlungen	Auszahlungen	Saldo/Monat	Liquiditätsbedarf zum Monatsende unter Berücksichtigung vorhandener Liquidität und Liquiditätskrediten
Zahlungsmittelbestand zum 31.12. des Vorjahres	0				
Bestand an Liquiditätskrediten zum 31.12. des Vorjahres	31.131.954				
Differenz	-31.131.954				
Januar		8.078.919 €	3.400.236 €	4.678.683 € -	26.453.270 € Differenz (Zahlungsmittelbestand-Liquiditätskreditbestand) zzgl Saldo/Monat
Februar		2.780.657 €	12.808.536 €	10.027.879 € -	36.481.149 € Vormonat zzgl. Saldo/Monat
März		1.732.384 €	1.594.036 €	138.348 € -	36.342.801 €
April		11.954.948 €	3.543.402 €	8.411.546 € -	27.931.255 €
Mai		13.983.384 €	25.052.129 €	11.068.745 € -	39.000.000 €
Juni		22.410.531 €	1.164.036 €	21.246.495 € -	17.753.505 €
Juli		11.598.919 €	3.687.336 €	7.911.583 € -	9.841.921 €
August		2.780.657 €	12.808.536 €	10.027.879 € -	19.869.801 €
September		3.649.051 €	5.400.702 €	1.751.652 € -	21.621.452 €
Oktober		9.607.192 €	2.260.236 €	7.346.956 € -	14.274.496 €
November		2.807.742 €	15.670.544 €	12.862.803 € -	27.137.299 €
Dezember		6.677.323 €	5.115.702 €	1.561.621 € -	25.575.678 €
Summe		98.061.707 €	92.505.432 €	5.556.275 €	
Werte gemäß Haushaltsplan					
Differenz		98.061.707 €	92.505.432 €		
höchster monatsbezogener Zahlungsmittelbedarf				12.862.803 €	
höchster monatsbezogener Liquiditätskreditbedarf					39.000.000 €

2. nachrichtliche Betrachtung Liquiditätskreditstand aus Vorjahren - Zwischenfinanzierungen

Liquiditätskreditbestand zum davon für	31.12.	2024	31.131.953,64	wird von oben stehender Berechnung übernommen
Zwischenfinanzierung Investitionen	Kreditermächtigung wird voraus-sichtlich in Anspruch genommen am:		2024	
Zwischenfinanzierung Investitionen	Kreditermächtigung wird in Anspruch genommen am:		2023	Kreditermächtigung erlischt nach 103 Abs. 3 mit Inkrafttreten der Haushalts- satzung des aktuellen Haushaltsjahres
Zwischenfinanzierung Investitionen	vor		2023	Kreditermächtigung nach § 103 erloschen, neue Finanzierung notwendig
Zwischenfinanzierung von öffentlich-rechtlichen Forderungen (nachrichtliche Angabe, da die Auszahlungen oben bei der laufenden Verwaltungstätigkeit berücksichtigt sind)				
Verbleibender Liquiditätskreditbestand aus Vorjahren			31.131.953,64	("echte" Kassenkredite aus Vorjahren)

3. Betrachtung der Kredittilgungen und Zwischenfinanzierung von Investitionen des Haushaltsjahres

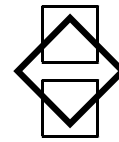
Saldo lfd. VwT gem Haushaltssatzung	2025	5.556.275,37	bitte Vorzeichen beachten (Ergebnis Verwaltungstätigkeit GuV)
vorgesehene belastende Tilgung (Tilgungszuschüsse im Rahmen von Sonderprogrammen sind zu berücksichtigen)		37.594,24	Tilgung bitte als positiven Betrag eintragen
verbleibender Saldo		5.518.681,13	
Beitrag zur Hessenkasse			
Differenz		5.518.681,13	
vorgesehene Auszahlungen für Investitionen		200.000,00	

4. Betrachtung der Liquiditätsreserve

Berechnung Liquiditätsreserve gem. § 106 Abs. 1 HGO

Auszahlungen laufende Verwaltungstätigkeit				
Vorjahr	Planzahl	2024	93.901.854,34	bitte als positiven Betrag eintragen
Vorvorjahr	Ist	2023	82.145.697,65	bitte als positiven Betrag eintragen
3. Vorjahr	Ist	2022	70.003.408,95	bitte als positiven Betrag eintragen
Summe			246.050.960,94	
Durchschnitt			82.016.986,98	
davon 2 v. H. als Liquiditätsreserve			1.640.339,74	
voraussichtlicher Zahlungsmittelbestand zum 1.1. des Haushaltsjahres		0	-31.131.953,64	wird von oben übernommen
Vorgaben des § 106 Abs. 1 HGO erfüllt			nein	

nachrichtlich:	Haushaltsjahr	
Höchstbetrag Liquiditätskredite	2024	35.000.000,00
höchste Inanspruchnahme	2024	35.000.000,00

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1996-2024/DDN** vom 28.11.2024

Verfasser:

Az./Antrag: 11_VI_41

Beschlusslauf:

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

TOP 11Betreff: **Antrag des Fahrgastbeirats auf Änderung der Geschäftsordnung des FBR für den elektronischen Unterlagenversand (11_VI_41)****Beschlussvorschlag:**

Die Verbandsversammlung möge beschließen:

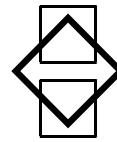
Damit der Fahrgastbeirat die Möglichkeit erhält, Einladungen, Protokolle und sonstige Arbeitsmaterialien digital von der Geschäftsstelle der DADINA zu erhalten bzw. versenden zu lassen, muss die Geschäftsordnung des Fahrgastbeirats angepasst werden. Das obliegt laut §15 der Satzung der DADINA der Verbandsversammlung. Der Fahrgastbeirat bittet daher die Verbandsversammlung, die Geschäftsordnung an den beiden entsprechenden Stellen wie folgt anzupassen (Änderungen sind gefettet):

3. Aufgaben der DADINA

(...) Die DADINA unterstützt den Fahrgastbeirat durch Übernahme der notwendigen Schreib- und Büroarbeiten, das **schriftliche oder elektronische Bereitstellen** von Einladungen, Protokollen und sonstiger Arbeitsmaterialien.

5. Organisation

(...) Die Einladung erfolgt **schriftlich oder elektronisch** zwei Wochen vor dem Sitzungstermin, sie wird gemeinsam mit der Tagesordnung versandt.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1993-2024/DDN** vom 27.11.2024

Verfasser:

Az./Antrag: 11_VI_42

Beschlusslauf:

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

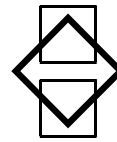
TOP 12Betreff: **Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen zum
Trassensicherungsvertrag (11_VI_42)****Beschlussvorschlag:**

Die DADINA-Verbandsversammlung möge beschließen:

Die DADINA wird beauftragt sicherzustellen, dass der Trassensicherungsvertrag für die ÖPNV-Trasse nach Roßdorf und Groß-Zimmern über das Jahr 2025 hinaus verlängert wird.

Begründung:

Im Zuge der Diskussionen über eine Straßenbahnverlängerung nach Roßdorf bzw. nach Groß-Zimmern Anfang der 2000er Jahre wurde für die ehemalige Eisenbahntrasse ein Trassensicherungsvertrag abgeschlossen. Da allseits politische Einigkeit über das Ziel einer Verlängerung der Straßenbahn nach Roßdorf und Groß-Zimmern besteht, wird die DADINA beauftragt, eine langfristige Verlängerung der Trassensicherung sicherzustellen.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1994-2024/DDN** vom 27.11.2024

Verfasser:

Az./Antrag: 11_VI_43

Beschlusslauf:

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

TOP 13Betreff: **Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen zur NKU der
Straßenbahnverlängerung ins Ried (11_VI_43)****Beschlussvorschlag:**

Die DADINA-Verbandsversammlung möge beschließen:

1. Der DADINA-Vorstand wird beauftragt, bis zur nächsten Verbandsversammlung eine grobe Kostenermittlung und einen möglichen Zeitplan zur Erarbeitung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für die Verlängerung der Straßenbahn ins Ried zu erstellen. Angesichts der unklaren Verbindlichkeit seitens des Kreises Groß-Gerau soll ein zweistufiges Vorgehen geprüft werden:

a. für einen ersten Schritt zur Verlängerung von Griesheim/Platz Bar-LeDuc bis zum Ortsende von Griesheim mit einer Mobilitätsstation,

b. für eine Verlängerung von Griesheim/Platz Bar-LeDuc bis Riedstadt-Goddellau.

2. Zur Finanzierung der NKU ist nach Gebietsaufteilung eine Vereinbarung mit dem Kreis Groß-Gerau abzuschließen und so viel Drittfinanzierung wie möglich zu akquirieren.

Begründung:

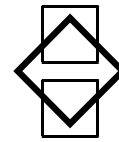
Besonders schienengebundene Verkehre sind aufgrund ihrer Reisezeit-, Komfort- und Qualitätsvorteile geeignet, um Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen.

Eine Verlängerung der Straßenbahn verbessert für die Menschen im Westen Griesheims den Zugang zum ÖPNV deutlich und stellt bestenfalls einen Lückenschluss der Schienenverbindung zwischen der Riedbahn und Griesheim bis Darmstadt her. Jedoch erfordern neue Schienenstrecken einen langen Planungs- und Realisierungszeitraum.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Straßenbahn ins Ried bestätigt dies. Es ist aus unserer Sicht deshalb erforderlich, zügig zu einer mit allen beteiligten Partner:innen abgestimmten Vorzugsvariante zu kommen und diese dann durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung auf ihre Förderfähigkeit hin zu untersuchen.

Wünschenswert ist und bleibt aus unserer Sicht eine Verlängerung bis nach Riedstadt-Goddelau. Es ist erstrebenswert, diese „in einem Zug“ zu planen und umzusetzen. Die Verlängerung könnte jedoch auch schrittweise umgesetzt werden. Eine erste Ausbaustufe könnte bis zum Ortsende von Griesheim realisiert werden.

Mit unserem Antrag wollen wir zeitnah eine Klärung erreichen, welche Kosten für welche Variante entstehen. Auf dieser Grundlage kann ermittelt werden, ob eine Planungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Verlängerung bis Riedstadt-Goddelau zustande kommt oder zunächst nur der erste Schritt betrachtet wird.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **TOP 141995-2024/DDN** vom 27.11.2024

Verfasser:

Az./Antrag: 11_VI_44

Beschlusslauf:

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

TOP 14Betreff: **Gemeinsame Anfrage der Fraktionen Klimaliste/WGD und Die Linke zur Gewinnung von Fachkräften (11_VI_44)**

Wir, die Fraktionen Klimaliste/WGD und Die Linke, wenden uns an Sie mit der Bitte um Informationen über die Hinzugewinnung von Fachkräften im Fahrdienst, insbesondere zur Zahl möglicher Absolventinnen und Absolventen, sowie Quereinsteigerinnen und Quereinsteiger in diesem Berufszweig. Angesichts der Herausforderungen, die der Fachkräftemangel auch für die DADINA mit sich bringt, möchten wir die Datenlage zur Fachkräfte Entwicklung in diesen essenziellen Bereich besser verstehen.

Fragen

1. Wir bitten Sie um aktuelle Zahlen der Absolventinnen und Absolventen, die ihre Ausbildung zur Fahrgastbeförderung erfolgreich abgeschlossen haben,

a) für den Busverkehr,

b) für den Schienenverkehr. Zudem würde uns interessieren, wie sich diese Zahlen in den letzten Jahren entwickelt haben, um ein besseres Bild der gegenwärtigen Situation zu erhalten.

2. Wir bitten Sie um aktuelle Zahlen von Quereinsteigerinnen und Quereinsteigern für die Fahrgastbeförderung,

a) für den Busverkehr,

b) für den Schienenverkehr.

Zudem würde uns interessieren, wie sich diese Zahlen in den letzten Jahren entwickelt haben, um ein besseres Bild der gegenwärtigen Situation zu erhalten

3. Wir bitten Sie um aktuelle Zahlen der Abwanderung bzw. Hinzugewinnung von Fachpersonal für die Bereiche

a) für den Busverkehr,

b) für den Schienenverkehr.

4. Wir bitten Sie um aktuelle Zahlen der möglichen Übernahme von Ausbildungskosten, insbesondere Führerschein und weitere mögliche Kosten, wie Prämie u.a.,

a) für den Busverkehr,

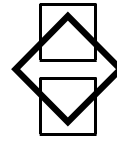
b) für den Schienenverkehr.

Zudem würde uns interessieren, inwiefern sich diese beiden Fachkräftegruppen in den Anforderungen und ggfs. Kostenübernahmen unterscheiden.

Begründung:

Wir haben zur Kenntnis genommen, dass die DADINA verschiedene Maßnahmen zur Bekämpfung des Personalmangels ergreift, wie etwa gezielte Rekrutierungsinitiativen, internationale Anwerbung und spezialisierte Ausbildungsprogramme. Vor diesem Hintergrund wären für uns auch Zahlen über die Anzahl der Neu- und Quereinsteiger in den letzten Jahren von großem Interesse.

Diese Informationen sind für uns von besonderem Interesse, da die Sicherstellung eines funktionierenden, klimafreundlichen öffentlichen Nahverkehrs ein gemeinsames Ziel ist, das nur durch genügend qualifiziertes Personal realisiert werden kann. Wir danken Ihnen im Voraus für Ihre Zeit und Mühe, uns Einblicke in die Entwicklungen in diesem Bereich zu gewähren.



DADINA

Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Vorlage-Nr.: **1992-2024/DDN** vom 20.11.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff:

TOP 15
Verschiedenes
