

DADINA

Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Darmstadt Dieburger Nahverkehrsorganisation Europaplatz 1 64293 Darmstadt

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

Europaplatz 1
64293 Darmstadt

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

Geschäftsstelle
07.03.2024
AI-kh

Einladung zur Sitzung der Verbandsversammlung

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie zur VV/10./VI. Sitzung der Verbandsversammlung für

Mittwoch, den 20.03.2024, um 17:00 Uhr,
im Kreishaus Darmstadt,
Da-2010c Sitzungszimmer Kasino, Jägertorstraße 207,
64289 Darmstadt

ein.

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

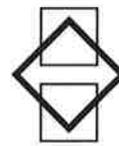
Mit freundlichen Grüßen

Maximilian Schimmel
Stellvertr. Vorsitzender

Anlagen

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

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



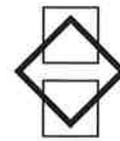
Tagesordnung

Gremium: Verbandsversammlung

Sitzungstag: 20.03.2024

Sitzungsnummer.: VV/10./VI.

TOP	Betreff		
Öffentlicher Teil der Sitzung			
1.	Regularien	1836-2024/DDN	
2.	Wahl einer oder eines Vorsitzenden der Verbandsversammlung	1837-2024/DDN	
3.	Wahl eines oder einer stellvertretenden Vorsitzenden der Verbandsversammlung	1859-2024/DDN	
4.	Anträge und Anfragen (Sachstand)	1838-2024/DDN	
5.	Bericht des Vorstandsvorsitzenden	1839-2024/DDN	
6.	Jahresbericht 2022	1840-2024/DDN	
7.	Antrag der Fraktion Klimaliste WGD zum Abfahrtspunkt nach Weiterstadt (9_VI_33)	1841-2024/DDN	
8.	Antrag der Fraktion Klimaliste WGD zum Fahrtantritt mit Streifenkarten als Alternative zu Abos (10_VI_37)	1842-2024/DDN	
9.	Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN zum Infrastrukturausbau Odenwaldbahn (10_VI_38)	1843-2024/DDN	
10.	Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN Aus Erfahrung des DadiLiners für die Neuausrichtung des OnDemand-Angebotes ab 2025 lernen (10_VI_39)	1844-2024/DDN	



Vorlage-Nr.: **1838-2024/DDN** vom 26.02.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Verbandsversammlung	Ö	Zur Kenntnisnahme

Betreff: **TOP 4**
Anträge und Anfragen (Sachstand)

Beantwortung der ausstehenden Anträge und Anfragen:

Antrag: Personalmangel Management (9_VI_32)

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.

Antwort:

Hierzu antwortet der RMV:

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.

Anfrage: Ausbau Dreieichbahn (9_VI_35)

Die Optimierung der Dreieichbahn mit einem Halbstundentakt und dem Ausbau eines Kreuzungsbahnhofes in Eppertshausen ist eine konkrete Verbesserung für die Pendlerinnen und Pendler, die täglich mobil sein wollen und müssen. Am 15.12.2020 wurde hierzu die Dietzenbacher-Dieburger Erklärung zum Ausbau der Dreieichbahn verabschiedet, die u.a. den Ausbau des Bahnhofs Eppertshausen zum Kreuzungsbahnhof, die Elektrifizierung der Strecke und eine eingleisige Neubaustrecke von Dietzenbach nach Urberach vorsieht. Die DADINA-Verbandsversammlung wurde mit der Vorlage 1467-2021 darüber in Kenntnis gesetzt. Ende 2022 unterstrich ein Bündnis aus Kommunen mit Landrat Klaus Peter Schellhass, Claudia Jäger (Erste Kreisbeigeordnete des Kreises Offenbach) und

den Bürgermeistern aus den beiden Landkreisen und die IHKs Darmstadt und Offenbach diese Forderung zum Ausbau der Dreieichbahn. Die SPD-Fraktion bittet um einen Sachstandsbericht incl. der Nennung möglicher Verwirklichungszeiträume für

- a) Den Bau des Kreuzungsbahnhofs Eppertshausen
- b) Die Elektrifizierung der Strecke
- c) den Bau der Neubaustrecke Dietzenbach-Urberach

Antwort:

Hierzu antwortet der RMV:

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 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.
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.
2. Elektrifizierung der Strecke: Für den Zeitraum mit der Neuvergabe 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.
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.

Anfrage Umsetzung des Beschaffungsgesetzes (SaubFahrzeugBeschG) (9_VI_36)

Vorbemerkung:

Hessen hat sich der länderübergreifenden Branchenvereinbarung zur Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes im Busbereich“ angeschlossen. Diese Ver-

einbarung 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.

Daraus ergeben sich folgende Fragen:

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

4.

Inwieweit sind die angemeldeten und geplanten Anschaffungen durch die jetzt beschlossene Haushaltssperre der Bundesregierung betroffen?

Antwort:

Zu 1. – 3.:

Die DADINA hat ein Gutachten zur Beurteilung des zukünftigen Einsatzes von Elektrobusen 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.

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.

Zu 4.:

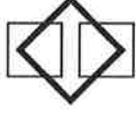
Da für die Linienbündel der privaten Verkehrsunternehmen noch keine Anschaffungen angemeldet oder konkret geplant sind, bestehen dort zurzeit noch keine Auswirkungen durch die Haushaltssperre der Bundesregierung. Bei den zukünftigen Beschaffungen der HEAG mobiBus kann es durchaus Auswirkungen geben.

Anlage:

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

Anlage:

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



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

Laufende Nr.	Antrag/Anfrage	Beschluss	Bearbeitungsstatus
1_VI_1	Anfrage: Software zur Planung von Linienführung und Fahrzeiten		Beantwortung erfolgt in der Niederschrift VI/2./VI. ✓
2_VI_2	Anfrage: Haushaltsführung		Beantwortung erfolgt in der Niederschrift VI/2./VI. ✓
2_VI_3	Anfrage: Nahverkehrsplan		Beantwortung erfolgt in der Niederschrift VI/2./VI. ✓
2_VI_4	Antrag: Odenwaldbahn	<ol style="list-style-type: none">Der DADINA-Vorstand wird beauftragt mit dem RMV und dem Land Hessen zu prüfen, unter welchen Bedingungen ein täglicher RB-Stundentakt Frankfurt Hbf-Darmstadt Ost-Erbach umsetzbar wäre.Der DADINA-Vorstand wird beauftragt mit dem RMV und dem Land Hessen zu prüfen, unter welchen Bedingungen ein täglicher RE-Stundentakt Darmstadt Hbf-Darmstadt Ost-Erbach (auch am Wochenende und täglich bis 23:00 Uhr) umsetzbar wäre.Der DADINA-Vorstand wird beauftragt mit dem RMV und dem Land Hessen zu prüfen, unter welchen Bedingungen eine mindestens zweiteilige Traktion für alle Darmstadt-Ost berührenden Zugfahrten umsetzbar wäre.	Beantwortung erfolgt in der Sitzung VI/4./VI durch den RMV: ✓ 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. Die mit der Erbacher Erklärung verbundene Planung des Zielkonzepts ist so gestaltet, dass sie maximalen Vorteil (längere Züge, Stundentakt bis Eberbach) bei möglichst geringen kostenintensiven infrastrukturellen Maßnahmen bietet. Das Platzangebot der jeweiligen Züge geht auf Zählungen und Erfahrungswerte zurück. Generalisierende Vorgaben wie in Punkt 3 alle Fahrten, die in Darmstadt

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

			ist, d. h. morgens in Richtung Odenwald und nachmittags zurück. Die Kosten dafür wären relativ gering, die DADINA wird die Umsetzung prüfen.	
3_VI_6	Antrag: Geschäftsordnung der DADINA		Abgelehnt in VV/3./VI	✓
3_VI_7	Anfrage: Infrastrukturausbau Odenwaldbahn		<p>Beantwortung durch RMV erfolgt in Sitzung VV/4./VI: Zu 1. In welchen Jahren sollen die verlängerten Bahnsteige und Kreuzungsbahnhöfe in Betrieb gehen (Mühltal, Hetzbach), und auf welcher Seite wird der Zugang zum weiteren Bahnsteig entstehen?</p> <p>Für die Kreuzungsbahnhöfe liegen technische Lösungsvorschläge mit der Bearbeitungstiefe einer Machbarkeitsstudie vor. Für Mühltal ist demnach der Bau eines Außenbahnsteigs am neuen Streckengleis und eines Personensteigs mit Treppe und Aufzug als Bahnsteigzugang vorgesehen. Für Hetzbach ist ein Mittelbahnsteig mit stirnseitigem Zugang von Süden mit Zuwegung über einen Reisendenübergang über ein Streckengleis vorgesehen. Die abschließende Umsetzung kann von dieser Konzeption abweichen, wenn sich bei der weiteren Planung entsprechende Erfordernisse zeigen.</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 Auffistung 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 Böllentalfor (sowohl Tram als auch Bus)? 	<p>Beantwortung erfolgt in der Sitzung VV/4./VI:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zurzeit befinden sich insgesamt 796 Haltestellen (als Haltestelle ist immer ein Haltestellensteig gemeint) im direkten Zugriff der DADINA, dabei handelt es sich um Bushaltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Für die Bus-Haltestellen in der Stadt Darmstadt ist die Stadt Darmstadt zuständig, für die Straßenbahnhaltestellen ist die HEAG mobilio zuständig. 2. Von den in 1. genannten Haltestellen im direkten Zugriff der DADINA sind 452 nicht barrierefrei ausgebaut, davon sollen 309 Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Die restlichen Haltestellen sind zurzeit aus Gründen der baulichen Gegebenheiten oder geringerer Fahrgastnachfrage nicht für den Ausbau vorgesehen. 3. In den Wirtschaftsplänen der DADINA sind nur Mittel für den Ausbau von Haltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg enthalten. Im Wirtschaftsplan 2022 sind für den Haltestellenausbau € 400.000 enthalten. Die verbleibenden Kosten nach der Landesförderung werden zu jeweils 50% von den beteiligten Kommunen und von der DADINA (Landkreis) getragen. Es können im Landkreis Darmstadt-Dieburg zurzeit ca. 30 Haltestellen pro Jahr barrierefrei ausgebaut werden. 4. Für die noch auszubauenden Bushaltestellen in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg geht es um ein Bauvolumen von insgesamt ca. € 20,75 Mio., hier sind dann noch die Fördermittel des Landes Hessen in Höhe von ca. 80% gegenzurechnen. Für den Ausbau der Straßenbahnhaltestellen sind die Kosten nicht bekannt. 5. Antwort Stadt Darmstadt: Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten ist ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle "Böllentalfor" kurzfristig nicht realisierbar. Langfristig soll die Haltestelle im Zuge einer möglichen Verlagerung des HEAG-Depots barrierefrei ausgebaut und als wichtiger Umsteigepunkt qualitativ erweitert werden. In der Zwischenzeit prüft die Stadt Darmstadt, einzelne Haltepunkte mit temporären Lösungen barrierefrei zu gestalten. Ein genauer
--------	-----------------------------------	---	--

				Zeitpunkt zur Umsetzung der Maßnahme kann derzeit nicht genannt werden.	✓
4_VI_9	Antrag zur Softwareausarbeitung für öffentliche Verbindungsversuche für die Verbesserung ÖPNV			Abgelehnt in VI/4.MI	✓
4_VI_10	Antrag zum Klimaticket für das gesamte DADINA-Gebiet			Abgelehnt in VI/4.MI	✓
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 VI/5.MI. Der RMV nimmt dazu wie folgt Stellung: Für die Elektrifizierung der Pfungstadtbahn würden Fördermittel benötigt. Alleine die Elektrifizierung einer Strecke führt aber zu keinem veränderten bzw. verbesserten Angebot mit mehr Verkehrsnahefrage 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 Dieselpetrieb 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 VI/4.MI	✓
4_VI_13	Antrag zur Kaufmöglichkeit des Schüller: 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.	✓

		<p>für die Ausweitung des Schüler:innen-tickets für alle Personen zwischen 18 und 21 Jahre zu erkundigen. Die Verbandsversammlung ist zu informieren</p>	<p>In der VV/5./VI. hält Vvert. Großmann die Beantwortung durch den RMV für nicht ausreichend und bittet die DADINA, dort erneut nach-zuhaken. Nach erneuter Nachfrage beim RMV hat dieser mitgeteilt, dass er für eine genauere Antwort Zahlen über den betroffenen Alterskreis von 18 – 21 Jahren, die ein Schüler:in-ticket Hessen besitzen, benötigt. Die DADINA wird bei der HEAG mobilo nachfragen, ob dort entsprechende Zahlen vorhanden sind.</p>
<p>4_V_14</p>	<p>Anfrage zur Werbung an Bus-sen in Tarnfleck</p>	<p>In Darmstadt waren zuletzt Busse mit großflächiger Werbung in Tarnfleck zu sehen. Diese ist derart gestaltet, dass die gesamte sonst lackierte Fläche mittels stilisiertem Tarnfleck ver-sehen wurde. Der öffentliche Raum sollte Men-schen jedoch ein Gefühl der Sicher-heit geben. Insbesondere geflüchtete Menschen mit Kriegs- und Gewalt-erfahrungen werden hier möglicher-weise ohne Not mit ihren Traumata konfrontiert. Für Kinder und Jugendli-che wird der Beruf des oder der Sol-dat*in banalisiert oder gar als Aben-teuer dargestellt. Dieses Zur-Schau-Stellen von Militär trägt zur Normali-sierung kriegerischer Auseinander-setzungen bei. Motiviert von dieser Kritik an der Präsenz der Bundes-wehr im öffentlichen Raum frage ich: 1. Würden Busse von durch die Da-DiNa beauftragten Verkehrsunter-nehmen mit stilisiertem Tarnfleck be-klebt? Wenn ja, wieviel Busse wur-den insgesamt derart beklebt? Für welchen Zeitraum ist diese Bekle-bung gebucht? 2. Welche Regelungen bzgl. der Ver-wendung von Werbung liegen den</p>	<p>Beantwortung erfolgt in VV/4./VI Zu 1.: Es wird zurzeit ein Bus der Fa. Fischele mit der genannten Be-klebung eingesetzt, es könnten aber auch noch ein oder zwei Busse dazu kommen. Die Beklebung ist erstmal bis zum 1.12.2022 ge-bucht. Zu 2. und 3.: Werbeanbringungen am oder im Fahrzeug sind nur zu-lässig, wenn sie den Grundsätzen und Verhaltensregeln des Deut-schen Werberates entsprechen. Sie dürfen den Zielen des ÖPNV nicht grob zuwiderlaufen. Es dürfen maximal 20% der Fensterflä-chen eines Fahrzeuges (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 Darm-stadt-Dieburg beschlossen worden. Zu 5.: Üblicherweise entscheidet das Verkehrsunternehmen im Rah-men der o. g. Regelungen, die auch Teil der Verkehrsverträge mit den Unternehmen sind. Im Zweifelsfall entscheidet die Geschäfts-stelle, ggf. in Rücksprache mit den Vorstandsvorsitzenden. In die-sem Fall war kein Eingreifen erforderlich, da es sich um zulässige Werbung für eine staatliche Institution handelt.</p>

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

			<p>Es sind bisher keine zusätzlichen Kosten bei der DADINA entstanden. Einnahmenausfälle sollen durch den Bund und das Land ausgeglichen werden, erste Abschlagszahlungen hat die DADINA bereits erhalten. Mehrbestellungen auf den lokalen Linien sind nicht erfolgt. Bei der HEAG mobilio ist ein zusätzlicher Vertriebsaufwand entstanden, dieser wird aber auch in einer festgelegten Höhe bei den Ausgleichszahlungen berücksichtigt.</p>	
5_VI_16	<p>Antrag: Fahrplanänderungen während Bauzuständen Darmstadt-Mitte</p>	<p>Der DADINA-Vorstand wird beauftragt im Rahmen der Bauzustände Darmstadt-Mitte - überliegend Frankfurt Straße im Bereich Herrgarten - folgende Fahrplanänderungen über die HEAG mobilio und Beauftragte zu beantragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Schienenersatz-Buslinie Nordbad im Anschluss an die Straßenbahnfahrten, hier: Halt immer an Heinheimer Straße und Pützerstraße. 2. Verlängerung der Buslinie L von der Heinheimer Straße bis zum Nordbad im normalen Takt der Buslinie L (so wie vor Eröffnung der Straßenbahnlinie nach Kranichstein). 3. Schienenersatz-Buslinie Nordbahnhof - Luiseplatz im Anschluss an die Straßenbahnfahrten, hier: Halt an den Unterwegshaltestellen, soweit möglich) Wenn die Straßenbahn im 15-Min-Takt fährt, dann alle 15 Minuten plus Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit zum 7,5-Min-Takt und b) Wenn die Straßenbahn im 10-Min-Takt fährt, dann fährt die Schienenersatzlinie alle 10 Min. 	<p>Antrag wird als erledigt beschlossen.</p>	✓
5_VI_17	<p>Anfrage: Fahrpreisentwicklung</p>	<p>1. Welche Möglichkeiten der Kostenreduktion bzw. -einfrierung wird aktuell in der DADINA diskutiert?</p>	<p>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>	✓

		<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 Bezahl-system?</p> <p>4. In welchen vorgenannten Bereichen (Ticketvertrieb, Fahrpersonal, Service, Führ-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> <p>Beantwortung erfolgt in VW/6./M</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>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 Iino-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 Neuzüge 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“ beziehen sich auf beide Fahrzeugtypen. Es gab auch keine Tests. Bei den Iino 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 mobil 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>Vertrag in VV/6./VI – Beantwortung erfolgt in VV/7./VI</p> <p>Verbandsversammlungsvorsitzender Ludwig lässt über den Antrag, den Beschluss zu vertragen und einen Sachstandsbericht der Geschäftsstelle abzufordern, abstimmen.</p> <p>Sachstandsbericht der DADINA:</p> <p>Die DADINA hat bei den von ihr ausgebauten Haltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg bisher keine Beleuchtungen installiert. Üblicherweise werden Haltestellen so angelegt, dass sie von der vorderen Straßenbeleuchtung mit beleuchtet werden, dies liegt aber in der Zuständigkeit der Kreiskommunen. Es gibt hierüber für den Landkreis Darmstadt-Dieburg keine Datenerhebungen.</p> <p>Ähnliches gilt für den Bereich der Stadt Darmstadt, in der 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 mobil 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>	✓

		Neuerichtung einer Haltestelle oder bei Instandhaltungs- und Umbau-maßnahmen soll LED-Beleuchtung verwendet werden und ebenso auf die unter 1. genannten Kriterien geachtet werden.	wird, können keine genauen Angaben über den Stromverbrauch der Leuchten gemacht werden. Die DADINA könnte das Anliegen des Antrags mit der Empfehlung der Umsetzung an die Kreiskommunen, die Stadt Darmstadt und die HEAG mobilo weiter geben. In der VV/7./VI.-Sitzung nebenstehenden neuen Beschluss gefasst, der umgesetzt wurde.	
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 kurzzeit 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. Ludwigshöfviertel-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 (angestrebt 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 aus unserer 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 DadlLiner		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 Takttrassen auf der Main-Neckar-Bahn (Frankfurt – Heidelberg) zur Verfügung. Zudem erfordert der Ausbau des Leistungsangebotes auf der Pfungstadtbahn zusätzliche Finanzmittel, die dem RMV derzeit nicht zur Verfügung stehen. 2... Ein 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 vorzusehen. 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.	✓

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

<p>8_VI_28</p> <p>Anfrage: Barrierefreiheit Haltestelle Böllentalltor</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Welche temporären Maßnahmen werden geplant, um die Situation für die Fahrgäste im Hinblick auf <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Beleuchtung, Wetterschutz und Unterstände 1.2. die Nutzbarkeit der Toilettenanlagen 1.3. Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen beim Hören und Sehen 1.4. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu verbessern? 2. Wann sollen die Maßnahmen jeweils umgesetzt werden? 	<p>Stellungnahme der Stadt Darmstadt:</p> <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 darstellen, musste die öffentliche Toilettenanlage an der Haltestelle "Böllentalltor" - 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 "Böllentalltor" kurzfristig nicht realisierbar.</p> <p>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 "Böllentalltor" kurzfristig nicht realisierbar. Ein genauer Zeitpunkt zur Umsetzung der Maßnahme kann derzeit nicht genannt werden.</p> <p>2. Siehe Antworten zu 1.</p>	<p>✓</p>
<p>8_VI_29</p> <p>Anfrage: Auskünfte zu verspäteten und ausgefallenen Verbindungen auf der Odenwaldbahn</p>	<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 -) Babenhäusen - 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>✓</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 Wiesbach-Heubach 95 % (April) und 91 % (Mai), in Richtung Babenhäusen 97 % (April) und 95 % (Mai) der Verspätungen bis zu 10 Minuten.</p> <p>In 2023 lag der Anteil bei 93 % (April) bzw. 92 % (Mai) in Fahrtrichtung Babenhäusen. In die Gegenrichtung waren es auf der Linie 94 % (April) und 95 % (Mai).</p> <p>Zugausfälle sind hauptsächlich auf die angespannte Personalsituation im Bereich der Triebfahrzeugführer bei der VIAS zurückzuführen. Die VIAS bildet bereits seit Jahren Personal aus und unternimmt alle Anstrengungen, um neues Personal zu akquirieren, aber auch hier macht sich der bundesweite Fachkräftemangel in der Branche bemerkbar. Davon betroffen ist auch die DB Netz: Hier führen die aufgrund von Personalknappheit zuweilen nicht ausreichend besetzten Stellwerke vereinzelt zu Ausfällen auf der Odenwaldbahn. Zudem kamen Ende April/Anfang Mai 2023 Ausfälle aufgrund von deutschlandweiten Bahnstreiks im Rahmen der Gewerkschaftsverhandlungen hinzu.</p> <p>Anmerkung RMV zur Vergleichbarkeit zwischen Odenwaldbahn und Taunusbahn:</p> <p>Auf der Taunusbahn RB15 kam es nach Jahreswechsel über einen längeren Zeitraum teilweise zu einer Ausfallquote von über 50 %.</p> <p>Für das verbleibende Fahrtenangebot standen zudem zunächst temporär keine Prognosedaten zur Verfügung. Die Situation im Odenwaldnetz ist eine völlig andere. Die Betroffenheit des Odenwaldnetzes vom deutschlandweiten Personalmangel ist bedauerlich, allerdings entsprechend keineswegs außergewöhnlich. Personalbedingte ausfallenden Fahrten zwischen Groß-Umstadt und Hanau wurden im April und Mai 2023 sogar überwiegend von der Betreiberin VIAS durch Busse ersetzt und werden sie noch immer regelmäßig – angesichts der Aufwände und begrenzten Verfügbarkeiten von Busfahrzeugen und -fahrer keineswegs selbstverständlich</p>
--	--	---	--

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

		<p>Hanau - Wiebelsbach 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 vorzieht, 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 Gratstfahrt wegen des "Wasserstoffzug-Desasters" (DE 02.06.23) angekündigt. Befürwortet die DADINA eine vergleichbare oder ähnliche Aktion für die Strecke Hanau - Wiebelsbach?</p>	<p>1: Nein. 2: Im Jahr 2025 soll eine neue RMV-Fahrgastzählung durchgeführt werden.</p>	✓
8_VI_31	Anfrage: Linie 2	<p>1. Gibt es eine Fahrgastzählung durch den RMV der Linie 2 (Lichtwiesenbahn)?</p>	<p>1: Nein. 2: Im Jahr 2025 soll eine neue RMV-Fahrgastzählung durchgeführt werden.</p>	✓

		<p>2. Wann wurde eine solche Zählung durchgeführt oder wann wird eine solche in absehbarer Nähe durchgeführt werden?</p> <p>3. Wie hoch sind die Fahrgastzahlen von der Lichtwiese (TU Darmstadt) zur Jahnstraße während eines gewöhnlichen (Schul) Tages (keine [Semester] Ferien)?</p>	<p>3: Gemäß den Berechnungen nach dem Verkehrsmodell der Wissenschaftsstadt Darmstadt gibt es ca. 6.700 Ein- und Aussteiger pro Tag, die mit der Straßenbahn an- und abreisen. Eine Fahrgastzählung hat noch nicht stattgefunden (siehe Antworten zu 1 und 2)</p>
<p>9_VI_32</p>	<p>Antrag: Personalmangel Management</p>	<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 angehäufte kurzfristige Fahrausfälle informiert, bleiben offensichtlich jedoch tatenlos.</p>	<p>Antwort des RMV: 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 Verteilung 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, Erzhäusen unter Beteiligung der Kommunen Weiterstadt, Erzhäusen, 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 Michae-lisstraße (ohne Hastraße) im Halbstundentakt nach Weiterstadt zu betrachten, 	
---------	--	--	--

		<p>4. eine Pendellinie für die nicht bedienten Haltestellen 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 Stadlinien, 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.</p> <p>Die derzeit ab/bis Oberwaldhaus verkehrenden Fahrten der Buslinie F könnten ab Moldenhauerweg unter Auslassung der Haltestellen "Im Haras", "Kölnener 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 Babenhäusen, Erzhäusen, 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*innen b. aktive Nutzer*innen (mindestens eine Fahrt im betrachteten Monat) c. Anzahl erfolgter Routen/Verbindungsabfragen d. Poolingquote (relativ und absolut); Hinterlegung der genutzten Definition e. Anzahl von Fahrten mit mehr als einer beförderten Person f. Anzahl Beförderte Erwachsene und Kinder g. Anzahl beförderter Personen mit Mobilitätseinschränkungen, die den Einsatz eines barrierefreien Fahrzeuges notwendig machen h. Anzahl Fahrgäste mit Zeitkarte i. 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>	
--	--	--

Jahre 2018 bis 2022 in Monatswerten für die einzelnen Gemeinden getrennt auf:

- a. Anzahl der Fahrten mit mehr als einer Person
- b. Anzahl beförderte Erwachsene und Kinder
- c. Anzahl beförderte Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die den Einsatz eines barrierefreien Fahrzeuges notwendig machten
- d. Anzahl Fahrgäste mit Zeitkarte
- e. Einnahmen (kassentechnisch)

3. Für welche der oben genannten Werte lagen Prognosen vor Inbetriebnahme bzw. Ausschreibung vor? Wenn möglich, diese in geeigneter Weise ebenfalls aufführen. Bitte führen Sie Daten getrennt für die einzelnen Kommunen auf.

4. Welche Werbemaßnahmen wurden bisher umgesetzt? Wie hoch waren die jeweiligen Kosten der Maßnahme? Kann der jeweiligen Maßnahme eine spezifische Veränderung in der Nachfrage zugeordnet werden? Bitte führen Sie Daten getrennt für die einzelnen Kommunen auf.

5. Wie viele Kilometer wurden durch die eingesetzten Fahrzeuge zurückgelegt? Wie hoch war der Anteil Leerkilometer? Darstellung bitte in Monatswerten seit Betriebsbeginn. Bitte führen Sie Daten getrennt für die einzelnen Kommunen auf.

		<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>	<p>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>
<p>9_VI_35</p>	<p>Anfrage: Ausbau Dreieichbahn</p>	<p>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</p>	

	<p>Erklärung zum Ausbau der Dreieichbahn verabschiedet, die u.a. den Ausbau des Bahnhofs Eppertshausen zum Kreuzungsbahnhof, die Elektrifizierung der Strecke und eine eingeleitete Neubaustrecke von Dietzenbach nach Urberach vorsieht. Die DADINA-Vorbandsversammlung 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 Kreisbeordnete 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> <ul style="list-style-type: none"> a) Den Bau des Kreuzungsbahnhofs Eppertshausen b) Die Elektrifizierung der Strecke c) den Bau der Neubaustrecke Dietzenbach-Urberach 	<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> <ol style="list-style-type: none"> 2. Elektrifizierung der Strecke: Für den Zeitraum mit der Neugabe 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 Vollektrifizierung des Streckenabschnittes wäre mit einer möglichen Zusammenführung mit dem Projekt der Verlängerung der Linie S2 von Dietzenbach bis Dieburg denkbar. 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</p>	<p>Anfrage Umsetzung des Beschaffungsgesetzes (Saubere-FahrzeugBeschG)</p>	<p><u>Vorbemerkung:</u> Hessen hat sich der länderübergreifenden Branchenvereinbarung zur Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes 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. 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 jeweiligen notwendigen Ladefortgang bereitgestellt werden, wo und wann ist dies vorgehen? 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.: 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 Batteriebussen 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. Das „Saubere-Fahrzeug-Beschaffungsgesetz“ 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. Zu 4.: 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 mobilBus 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>	
--	--	--	--

kr 05.03.2024



DADINA

Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Vorlage-Nr.: **1839-2024/DDN** vom 26.02.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Verbandsversammlung	Ö	Zur Kenntnisnahme

Betreff:

TOP 5
Bericht des Vorstandsvorsitzenden

1. Sachstand DadiLiner

Die Fahrgastzahlen haben sich im Dezember 2023 wieder auf die Größenordnung von Oktober 2023 eingependelt. Der DadiLiner soll zukünftig einige zusätzliche Haltestellen in Darmstadt (Mathildenplatz, Nordbahnhof, Klinikum, Südbahnhof) anfahren, was die Nachfrage weiter steigern wird. An Ostern wird für eine Woche eine Marketing-Aktion stattfinden, bei der alle Fahrten nur 1 Euro kosten werden. Zurzeit laufen die Planungen für eine Weiterführung des DadiLiners ab 2025. Hierzu sind noch einige Fragen zu klären, v. a. ob es weiterhin eine Landesförderung für die On-Demand-Projekte geben wird. Auf einigen schwächer frequentierten Fahrten im Landkreis werden zurzeit Zählungen durchgeführt, um festzustellen, ob diese ggf. durch den DadiLiner ersetzt werden können. Im Fall des Ersatzes von Linienverkehren soll der DadiLiner mit normalen RMV-Fahrkarten nutzbar sein.

2. Genehmigung Wirtschaftsplan 2024

Das RP Darmstadt genehmigte mit Schreiben vom 24.01.2024 (siehe Anlage) den Wirtschaftsplan 2024 und die vorgesehenen Höchstbeträge für Investitionskredite und Liquiditätskredite. Dem RP Darmstadt ist bei seiner Prüfung ein Darstellungsfehler im Finanzplan des Jahres 2027 aufgefallen. Der entsprechend korrigierte Finanzplan wird der Verbandsversammlung in der Anlage noch einmal zur Kenntnis gegeben. Der Wirtschaftsplan 2024, der Jahresabschluss 2022, der Beschluss der Verbandsversammlung und die Genehmigung des Regierungspräsidiums Darmstadt wurden am 8.2.2024 öffentlich bekannt gemacht und in der Zeit vom 12. bis einschließlich 29. Februar 2024 öffentlich ausgelegt.

3. Sachstand Nahverkehrsplan 2025 – 2030

Die Bearbeitung des Gemeinsamen Nahverkehrsplans 2025 – 2030 der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg mit dem Büro Cramer Consult aus Rosenheim hat begonnen. Die Fa. ioki aus Frankfurt wird in Kooperation mit dem Büro Cramer Consult dafür ein Verkehrsmodell erstellen. Eine erste Beteiligungsrunde mit dem NVP-Beirat wird vorbereitet.

4. Neuer Stellvertreter Fahrgastbeirat

Als neuer Stellvertreter für Pro Bahn wurde Herr Robert Schäfer für den ausscheidenden Markus Gottsleben benannt.

5. Sachstand Deutschlandticket

Der Zuschussbedarf für das Deutschlandticket ist – auch bei der DADINA – niedriger als erwartet. Der Bund will Restmittel aus 2023 nach 2024 übertragen. Voraussichtlich stehen damit für 2024 – auch ohne eine Anhebung des Ticketpreises - ausreichende Mittel bereit. Eine Nachschusspflicht wurde aber nicht vereinbart, sodass noch ein Restrisiko für die kommunale Ebene verbleibt.

6. Vorsitz Verbandsversammlung

Herr Alexander Ludwig ist zum 1.3.2024 aus der DADINA-Verbandsversammlung ausgeschieden und steht damit auch nicht mehr als Verbandsversammlungsvorsitzender zur Verfügung. Herr Martin Möllmann verbleibt in der Verbandsversammlung, steht aber nicht mehr als stellvertretender Vorsitzender der Verbandsversammlung zur Verfügung.

Anlagen:

- Genehmigung des Wirtschaftsplans 2024
- Geänderter Finanzplan 2024



Regierungspräsidium Darmstadt . 64278 Darmstadt

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

Unser Zeichen: **RPDA - Dez. I 16-03 u 02/12-2018/9**
Dokument-Nr.: **2024/102246**
Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Ihr Ansprechpartner: Kerstin Herbert
Zimmernummer: 2.41
Telefon / Fax: 06151 12 5614 / 06151 12 4610
E-Mail: kerstin.herbert@rpd.a.hessen.de
Datum: 24. Januar 2024

Wirtschaftsplan für das Wirtschaftsjahr 2024 des Zweckverbandes „Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation“ (DADINA), Darmstadt

Die Verbandsversammlung hat den Wirtschaftsplan am 28. November 2023 beschlossen. Die Vorlage erfolgte mit E-Mail vom 22. Dezember 2023. Weitere Unterlagen und Informationen wurden zuletzt am 23. Januar 2023 übermittelt.

I. Genehmigung

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

- den Gesamtbetrag der im Beschluss der Verbandsversammlung vom 28. November 2023 über den Wirtschaftsplan des Zweckverbandes „Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA)“ für das Wirtschaftsjahr 2024 vorgesehenen Kredite in Höhe von

10.000 €

(i. W.: „zehntausend Euro“),

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

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

35.000.000 €

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

gemäß § 105 Abs. 2 HGO.

Regierungspräsidium Darmstadt
Luisenplatz 2, Kollegiengebäude
64283 Darmstadt

Internet:
www.rp-darmstadt.hessen.de

Servicezeiten:
Mo. – Do.
Freitag

8:00 bis 16:30 Uhr
8:00 bis 15:00 Uhr

Telefon:
Telefax:

06151 12 0 (Zentrale)
06151 12 6347 (allgemein)

Fristenbriefkasten:
Luisenplatz 2
64283 Darmstadt

Öffentliche Verkehrsmittel:
Haltestelle Luisenplatz



II. Feststellungen zum Wirtschaftsplan 2024

Der Erfolgsplan des Wirtschaftsjahres 2024 schließt - unter Einbeziehung der Verbandsumlage - ausgeglichen ab. Ohne deren Berücksichtigung ergibt sich ein Jahresverlust in Höhe von rd. 27,8 Mio. €. Damit wird sich die Verbandsumlage um rd. 0,6 Mio. € erhöhen.

Der beschlossene Vermögensplan hat ein Volumen von rd. 152,5 Tsd. €. Die Investitionsausgaben belaufen sich auf rd. 55,5 Tsd. €. Die Finanzierung soll in erster Linie durch Abschreibungen und im Übrigen durch eine Kreditaufnahme in Höhe von 10,0 Tsd. € erfolgen. Hierbei handelt es sich laut telefonischer Auskunft des Zweckverbandes um einen gerundeten Betrag. Tatsächlich beläuft sich der Kreditbedarf auf rd. 9,1 Tsd. €.

Die Rückzahlung der vorgesehenen Kreditmittel soll in den Jahren 2025 bis 2027 erfolgen. Die Finanzierung der aus der Kreditaufnahme resultierenden Zins- und Tilgungsleistungen ist sichergestellt.

Auf Grund der Geringfügigkeit des Kürzungsbetrags wurde auf eine aufsichtsbehördliche Kürzung des Gesamtbetrags der Kredite verzichtet. Im Rahmen des Vollzugs des Wirtschaftsplans ist die Aufnahme von Investitionskrediten jedoch auf den tatsächlichen Finanzierungsbedarf zu beschränken.

In den weiteren Planungsjahren sind ebenfalls keine größeren Investitionen vorgesehen. Die im Jahr 2025 eingeplante Kreditaufnahme von rd. 114,9 Tsd. € dient der Umschuldung.

Darüber hinaus ist das Jahr 2027 nicht ausgeglichen dargestellt. Während sich die Deckungsmittel auf rd. 86,6 Tsd. € belaufen sollen, werden nur Ausgaben von rd. 48,3 Tsd. € geplant. Laut telefonischer Auskunft des Zweckverbandes ist dies auf einen Buchungsfehler auf Seiten der Deckungsmittel zurückzuführen. Tatsächlich beläuft sich das Volumen auf rd. 48,3 Tsd. €.

Der entsprechend korrigierte Finanzplan ist der Versammlung zur Kenntnis zu geben. Dies bitte ich mir nachzuweisen.

Zudem entsprechen sowohl der Finanz- als auch der Vermögensplan nicht dem Erlass des Hessischen Innenministeriums vom 23. Februar 2018 zur Finanzplanung der Eigenbetriebe. Da dies in den zurückliegenden Jahren aufsichtsbehördlich nicht beanstandet wurde, wird die Darstellung in diesem Jahr letztmals akzeptiert. Der Zweckverband sagte bereits telefonisch die Verwendung der Muster des Hessischen Innenministeriums ab dem Jahr 2025 zu.

Der Höchstbetrag der Liquiditätskredite wurde gegenüber dem Wirtschaftsplan 2023 um 1,0 Mio. € auf nunmehr 35,0 Mio. € reduziert. Der Bedarf berechnet sich im Wesentlichen aus der Vorfinanzierung der Einnahmen/Ausgaben-Verrechnung des RMV. Eine Rückführung ist damit mittelfristig sichergestellt, so dass der vorgesehene Höchstbetrag genehmigt werden konnte.

Um weitere Veranlassung gemäß § 18 Abs. 2 KGG und § 1 Abs. 2 EigBGes i. V. m. § 97 Abs. 4 HGO wird gebeten. Zudem ist diese Verfügung gemäß § 7 Abs. 2 KGG i. V. m. § 50 Abs. 3 HGO der Verbandsversammlung in geeigneter Form mitzuteilen. Beides bitte ich, mir nachzuweisen.

III. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Horst Kreher



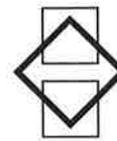
VII. Finanzplan

Übersicht über die Entwicklung der Ausgaben und der Deckungsmittel des Vermögensplans (§ 19 Nr. 1 EBG) in €

Nr.	Bezeichnung	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	<u>Deckungsmittel (Mittelherkunft)</u>						
1	kalk. Einnahmen	376.477	142.479	10.000	10.000	10.000	10.000
2	Zuweisung aus Erfolgsplan	0	0	38.302	38.302	38.302	0
3	Verkaufserlös	0	0	0	0	0	0
4	Rücklagenentnahme	0	0	0	0	0	0
5	Rückstellungsentnahme	0	0	0	0	0	0
6	Kreditaufnahme	300.240	10.000	114.906	0	0	0
Summe		676.717	152.479	163.208	48.302	48.302	10.000
	<u>Ausgaben (Mittelverwendung)</u>						
1	Zuführung zur Rücklage	0	943	0	0	0	0
2	Rückstellung für Verlust	0	0	0	0	0	0
3	Erwerb v. bewegl. Sachen des	584.050	55.536	10.000	10.000	10.000	10.000
4	Zuschüsse	0	0	0	0	0	0
5	Tilgung von Krediten	92.667	96.000	153.208	38.302	38.302	0
6	Zuführung a.d. Erfolgsplan	0	0	0	0	0	0
7	Kapitalaufstockung	0	0	0	0	0	0
Summe		676.717	152.479	163.208	48.302	48.302	10.000

Übersicht über die Entwicklung der Ausgaben und der Deckungsmittel des Erfolgsplans (§ 19 Nr. 2 EBG) in €

Nr.	Bezeichnung	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	<u>Deckungsmittel (Mittelherkunft)</u>						
1	kalk.Einnahmen	0	0	0	0	0	0
2a	Zuweisung zum Erfolgsplan Landkreis Darmstadt-Dieburg	13.614.022	13.609.357	13.509.500	13.902.500	14.293.500	14.683.500
2b	Zuweisung zum Erfolgsplan Stadt Darmstadt	13.535.519	14.199.069	14.639.500	15.069.500	15.499.500	15.930.500
3	Verkaufserlös	0	0	0	0	0	0
4	Rücklagenentnahme	0	0	0	0	0	0
5	Rückstellungsentnahme	0	0	0	0	0	0
Summe		27.149.541	27.808.426	28.149.000	28.972.000	29.793.000	30.614.000
	<u>Ausgaben (Mittelverwendung)</u>						
1	Zuführung zur Rücklage	0	0	0	0	0	0
2	Rückstellung für Verlust	0	0	0	0	0	0
3	Verwaltung	2.299.277	3.024.756	3.176.000	3.335.000	3.502.000	3.677.000
4	Bestellung Verkehrsleistungen	24.757.597	24.687.670	24.819.792	25.598.698	26.252.698	26.937.000
5	Tilgung von Krediten	92.667	96.000	153.208	38.302	38.302	0
6	Zuführung a.d. Erfolgsplan	0	0	0	0	0	0
7	Kapitalaufstockung	0	0	0	0	0	0
Summe		27.149.541	27.808.426	28.149.000	28.972.000	29.793.000	30.614.000



Vorlage-Nr.: **1840-2024/DDN** vom 26.02.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff:

TOP 6
Jahresbericht 2022

Der beigefügte Jahresbericht 2022 wird zur Kenntnis genommen. Der Vorstand wird den Jahresbericht 2022 in geeigneter Weise veröffentlichen.

Anlage:

- Jahresbericht 2022

Jahresbericht 2022 der DADINA nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007

1 Dokumentationspflicht nach VO (EG) 1370/2007

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

2 Zuständigkeit der DADINA

Die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA) ist nach § 6 (1) Hess. ÖPNVG und gemäß ihrer Satzung als Aufgabenträgerorganisation verantwortlich für die Planung, Organisation und Koordination des lokalen ÖPNV bei Busverkehren im Landkreis Darmstadt-Dieburg (außer Stadtverkehre) sowie bei zwischen der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg verkehrenden Linien.

Für die Linien im Stadtverkehr Darmstadt, die in der Zuständigkeit der Stadt Darmstadt liegen, führt die DADINA Bestellungen und Abrechnungen durch. Für regionale Busverkehre im Zuständigkeitsgebiet der DADINA liegt die Verantwortlichkeit beim Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), wobei die DADINA mitwirkende Gestaltungsmöglichkeiten beim Erstellen der Fahrpläne hat und Zusatzleistungen bestellen kann. Abrechnungsstelle ist der RMV.

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

3 Zusammenstellung der Busverkehre

Linie	Linienweg	Betreiber	Laufzeit der Genehmigung
A	Da.-Arheilgen Bf – Da.-Kranichstein Steinstr.	HEAG mobiBus	Dezember 2026
AH	Da.-Arheilgen Bf – Da.-Arheilgen Kornweg	HEAG mobiBus	Dezember 2026
AIR	Darmstadt Kongresszentrum – Ffm. Flughafen Terminal 1	HEAG mobiBus	Dezember 2026
BA1	Schaafheim Sporthalle – Babenhausen Bf	Jungermann	Dezember 2029
BA2	Babenhausen Bf – Bab. Im Erloch – Babenhausen J.-Schumann-Str,	Jungermann	Dezember 2029
BA3	Babenhausen Bf – Bab. J.-Schumann-Schule – Babenhausen J.-Schumann-Str. / Harreshausen	Jungermann	Dezember 2029
BA4	Babenhausen Bf – Babenhausen Aschaffenburg Str.	Jungermann	Dezember 2029

BE1	Da.-Eberstadt Wartehalle – Bickenbach Bf	HEAG mobiBus	Dezember 2026
BE2	Hähnlein Neue Schule – Bickenbach Bf	HEAG mobiBus	Dezember 2026
BE3	Steigerts Ohlystr. – Seeheim Schuldorf	HEAG mobiBus	Dezember 2026
BG1	Rodgau-Dudenhofen Bf – Kleinwallstadt Bf	Jungermann	Dezember 2029
BG2	Babenhausen Bf – Schaafheim Rathaus	Jungermann	Dezember 2029
BG3	Babenhausen Bf – Mosbach Lindenfelschule	Jungermann	Dezember 2029
EB	Pfungst. Major-K.-Plagge-Kaserne – Da.-Eberstadt Wartehalle	HEAG mobiBus	Dezember 2026
F	Da. Haasstr. – Da. Oberwaldhaus	HEAG mobiBus	Dezember 2026
FU	Da. Haasstr. – Da. Oberwaldhaus – Messel – Röderm.-Urberach Bf	HEAG mobiBus	Dezember 2026
G	Da.-Arheilgen Dreieichweg / Da.-Wixhausen Bf – Da. Wixhausen Merianstr./GSI	HEAG mobiBus	Dezember 2026
GA	Altheim Feuerwehrhaus – Groß-Umstadt Mitte Bf	Jungermann	Dezember 2025
GB	Darmstadt Hbf – Groß-Bieberau Schule	FS Omnibus	Dezember 2025
GU1	Ober-Klingen Volkshaus – Schaafheim Sporthalle	Jungermann	Dezember 2025
GU2	Dieburg Bf – Mömlingen Gh. z. schönen Aussicht	Jungermann	Dezember 2025
GU3	Wiebelsbach Sportplatz – Groß-Umstadt Mitte Bf	Jungermann	Dezember 2025
GU4	Otzberg-Lengfeld Bf – Ober-Nauses Wasserschloss	Jungermann	Dezember 2025
H	Da. Anne-Frank-Str. – Da.-Kranichstein Kesselhutweg	HEAG mobiBus	Dezember 2026
K	Da. Anne-Frank-Str. – Da. Alfred-Messel-Weg	HEAG mobiBus	Dezember 2026
KU	Da. Willy-Brandt-Pl. – Da. TU-Lichtwiese/Mensa (Entfall zum April 2022)	HEAG mobiBus	Dezember 2026
L	Da. TU-Lichtwiese – Da. Heinheimer Str.	HEAG mobiBus	Dezember 2026
MD	Dieburg Aubergenviller Allee – Münster Schule auf der Aue	Jungermann	Dezember 2025
ME	Altheim Feuerwehrhaus – Eppertshausen Mitte	Jungermann	Dezember 2025
MO1	Darmstadt Hbf – Rohrbach Brunnenstr.	FS Omnibus	Dezember 2026
MO2	Reinheim Bf – Reichenbach Lautertalhalle	FS Omnibus	Dezember 2026
MO3	Reinheim Bf – Ernsthofen Schule	FS Omnibus	Dezember 2026
MO4	Webern – Neutsch Denkmal	FS Omnibus	Dezember 2026
N	Da. Böllenfalltor – Nieder-Ramstadt Gewerbepark	HEAG mobiBus	Dezember 2026

NE	Da. Böllenfalltor – Da.-Eberstadt Wartehalle / Neutsch Denkmal	HEAG mobiBus	Dezember 2026
NHX	Da. Mathildenplatz – Niedernhausen Linde	FS Omnibus	Dezember 2025
O	Da. Böllenfalltor – Brandau Feuer- wehr	HEAG mobiBus	Dezember 2026
P	Da.-Eberstadt Wartehalle – Pfungstadt – Pfungstadt Bf	HEAG mobiBus	Dezember 2026
PE	Da.-Eberstadt Wartehalle – Pfungs- tadt – Hahn – Eich – Eschollbrücken – Pfungstadt Pfungstädter Kreuz	HEAG mobiBus	Dezember 2026
PG	Da.-Eberstadt Wartehalle – Pfungstadt – Hahn – Gernsheim Bf	HEAG mobiBus	Dezember 2026
R	Da. Böllenfalltor – Da. Nordbf	HEAG mobiBus	Dezember 2026
RH	Darmstadt Hbf – Ueberau Karl-Marx- Str.	FS Omnibus	Dezember 2025
WE1	Darmstadt Schloss – Weiterstadt – Gräfenhausen – Erzhausen Bf	HEAG mobiBus	Dezember 2026
WE2	Darmstadt Schloss – Weiterstadt – Worfelden Siedlung Hesselrod	HEAG mobiBus	Dezember 2026
WE3	Darmstadt Hbf – Weiterstadt Hallen- bad	HEAG mobiBus	Dezember 2026
WE4	Da. Hbf – Weiterstadt – Büttelborn – Groß-Gerau Kreisklinik	HEAG mobiBus	Dezember 2026
WX	Da.-Arheilgen Dreieichweg – Da.-Wixhausen Brückengasse	HEAG mobiBus	Dezember 2026
8N	Da.-Eberstadt Wartehalle – Hähnlein Neue Schule	HEAG mobiBus	Dezember 2026

Zum Dezember 2021 lief der Verkehrsvertrag mit der Firma Spahn + Roth aus. Die Verkehrsleistung des Linienbündels „Babenhausen“ mit den Losen „Babenhausen“ und „Bachgau“ wurde nach einer europaweiten Ausschreibung an das Verkehrsunternehmen Jungermann aus Groß-Umstadt vergeben.

Relevante Fahrplanänderungen gab es zum April 2022 auf den Linien im Gebiet der Stadt Darmstadt, wo die neue Straßenbahnstrecke zur TU-Lichtwiese in Betrieb genommen wurde. Die Angaben zu den Linienführungen bei den Linien H, K und L stellen den Stand nach Umsetzung des neuen Konzeptes dar.

Neu eingerichtet wurde zum 5. November 2022 das neue, bedarfsorientierte Verkehrsangebot „DadiLiner“: Eine Flotte von acht On-Demand-Shuttles ermöglicht die flexible Fahrtrmöglichkeiten ohne Fahrplanbindung in den Landkreiskommunen Babenhausen, Erzhausen, Griesheim, Pfungstadt und Weiterstadt. In Babenhausen bedient der DadiLiner ausschließlich das Stadtgebiet, während im westlichen Bediengebiet auch Fahrten zwischen den Kommunen und zu ausgewählten Haltestellen im Gebiet der Stadt Darmstadt möglich sind.

4 Grundlagen der Ausgleichszahlung

- Betrieb des ÖPNV mit Bussen auf den unter 3 dargestellten Linien mit insgesamt 10.568.950 Wagenkilometern unter Einsatz von 131 Fahrzeugen (Summe der eingesetzten Standard- und Gelenkbusse):
Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Verkehrsleistung um ca. 1,23 Mio. Wagenkilometer (10,8 %) und um acht Omnibussen erhöht. Im Landkreis Darmstadt-Dieburg ist dies weitgehend der Umsetzung des neuen Linienbündels „Babenhausen“ geschuldet. Die neue Linie BG1 wurde eingerichtet und im Stadtgebiet Babenhausen der Verkehr neu geordnet. Auch das Buskonzept in der Stadt Darmstadt wurde mit Umsetzung der Straßenbahnlinie zur TU-Lichtwiese angepasst und erweitert. So verkehren die Linien H und L jetzt montags bis freitags im 10-Minuten-Takt, und die Linie K bedient zusätzlich zur Linie H die Heimstättensiedlung.
- Anwendung des RMV-Tarifs
- Erfüllung der Qualitätsanforderungen des bei der Vergabe gültigen Nahverkehrsplans

5 Höhe der Ausgleichszahlung

Betreiber	Anzahl eingesetzter Fahrzeuge	Gefahrene Nutzkilometer	Ausgleichszahlung in €
FS Omnibus	22	1.938.903	4.040.181
HEAG mobiBus	88	6.830.986	21.325.535
Jungermann	21	1.749.609	3.730.096
Summe Linienverkehr	131	10.519.498	29.095.812

Linienverkehr

Im Vergleich zum Vorjahr ist eine deutliche Steigerung des Ausgleichs gegenüber den Verkehrsunternehmen zu verzeichnen. Die Ausgleichszahlungen haben sich von 21,23 Mio. € um 8,77 Mio. € auf 29,10 Mio. € erhöht, was einem Plus von ca. 37 % entspricht.

Neben der Verbesserung des Verkehrsangebotes lag das vor allem an den stark gestiegenen Beschaffungskosten für Treibstoffe, die in erster Linie der Krieg in der Ukraine verursacht hatte. Dadurch mussten Kostensteigerungen von 45 % im Vergleich zum Vorjahr in Kauf genommen werden.

Entlastungen brachten die Fortführung des „Corona-Rettungsschirmes“ im Jahr 2022 sowie eine Zahlung des Landes Hessen, mit der Mehrkosten aus einer überproportionalen Steigerung des Lohntarifes für das Fahrpersonal aus dem Jahr 2020 kompensiert wurde. Nach Abzug der Drittmittel waren 17,27 Mio. € von den Aufgabenträgern zu finanzieren.

Bedarfsverkehr

Für den Bedarfsverkehr DadiLiner entstanden für die Monate November und Dezember Ausgleichszahlungen in Höhe von 242.570 € für die Fa. Clevershuttle und die Miete für die Bereitstellung von Fahrzeugen an die HEAG mobilo.

Weitere Kosten sind für die Einrichtung der Software und für Kommunikationsmaßnahmen entstanden. Dem gegenüber erhielt die DADINA Zuschüsse des Bundes aus dem Programm „Luftreinhaltung“ und von den beteiligten Kommunen.

6 Verwendung der Zuschüsse der Aufgabenträger

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

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

Das Jahresergebnis der DADINA ist ausgeglichen, da die dargestellten Aufwendungen über eine Umlage durch den Landkreis Darmstadt-Dieburg und die Stadt Darmstadt finanziert werden. Im Jahr 2022 betrug die Umlage 20.167.011 € und lag um ca. 5 Mio. € höher als im Vorjahr. Im Vergleich zum Wirtschaftsplan des Jahres 2022 ist ein Minderaufwand von ca. 3,20 Mio. € zu verzeichnen.

Die Steigerung der Zweckverbandsumlage resultiert weitgehend aus der Finanzierungsbelastung für die lokalen Verkehre. Im Vergleich zum Jahresabschluss 2021 mussten dafür 4,20 Mio. € mehr an Mitteln bereitgestellt werden. Weitere Mehrkosten gab es bei der Bestellung von Straßenbahnverkehrsleistungen bei der HEAG mobilo GmbH (HEAG mobilo) durch die Umsetzung des neuen Verkehrskonzepts zum April 2022, mit einem Finanzierungsanteil von 0,60 Mio. €. Diese Bestellkosten betrafen nur den Landkreis Darmstadt-Dieburg, da die für die Stadt Darmstadt anfallenden Bestellkosten von der HEAG mobilo direkt mit der Stadt abgerechnet wurden.

Der hohe Minderaufwand von ca. 3,20 Mio. € beim Abgleich der Zweckverbandsumlage mit dem Wirtschaftsplan begründet sich weitgehend aus der Fortführung des „Corona-Rettungsschirmes“ im Jahr 2022 in Höhe von 3,34 Mio. €. Bei der Erstellung des Wirtschaftsplans wurde davon ausgegangen, dass es keine Zahlungen aus dem Rettungsschirm geben würde.

Die Mittel wurden wie folgt verwendet:

Verwaltungstätigkeit inkl. Personalkosten	1.558.347 €
Lokale Busverkehre	15.488.868 €
Lokale Straßenbahnverkehre	850.273 €
Regionale Bahn- und Busverkehre	1.767.031 €
Infrastrukturkostenausgleiche	307.720 €
Tarifbezuschung	932 €
Bezuschung Infrastruktur und Sonstiges	193.839 €

7 Veränderung Aufwand und Ertrag vom Jahr 2021 zum Jahr 2022

Die Bestellkosten sind insgesamt gegenüber dem Vorjahr von 36,04 Mio. € auf 43,64 Mio. € gestiegen. Die Steigerung betrug 7,60 Mio. € (21,1 %). Diese deutliche Steigerung der Bestellkosten begründet sich je etwa hälftig aus Angebotsverbesserungen und aus Kostensteigerungen für die Bestandsverkehre.

Angebotsverbesserungen gab es vor allem beim Linienbündel „Darmstadt / Vorderer Odenwald“ (hier: vornehmlich Stadtverkehr Darmstadt) und dem Linienbündel „Babenhausen“ mit den Losen „Babenhausen“ und „Bachgau“ im Zuge der Neuvergabe der dortigen Linien. Im Bestandsverkehr stiegen die Kosten für Treibstoff deutlich.

Die testierten Fahrgeldeinnahmen lagen in 2022 mit 39,17 Mio. € unter dem bereits niedrigen Niveau des Jahres 2021 (39,70 Mio. €). Dabei sind die Auswirkungen durch das Angebot des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni bis August 2022 zu beachten. Dieses günstige Angebot führte im Aktionszeitraum zu relevanten Einnahmerückgängen, welche durch eine Steigerung der Einnahmen in den anderen Monaten nicht kompensiert werden konnten.

Insgesamt stieg im Vergleich zum Vorjahr die Nachfrage deutlich, da die während der Corona-Pandemie verhängten Kontaktbeschränkungen sukzessive zurückgenommen wurden. Im Vergleich zum Vor-Pandemie-Jahr 2019 konnten 87 % des damaligen Nachfrageaufkommens erreicht werden.

Die Steigerungen im Jahr 2022 waren über alle Segmente zu beobachten. Eine besondere Rolle spielte das bereits genannte 9-Euro-Ticket mit ca. 3 Mio. Nutzungen bei 165.000 verkauften Tickets im DADINA-Gebiet. Aber auch bei den meisten anderen Sortimentsarten wurde ein Zuwachs erreicht.

Relevante Veränderungen gab es bei den Zeitkarten Auszubildende (ca. + 60 %) und beim Hessenticket (ca. + 70 %), Nachfragerückgänge dagegen bei der Monatskarte 65+, was aber durch deutliche Zuwächse beim „Seniorenticket“ mehr als kompensiert wurde. Bei den Jahreskarten gewann die monatliche Abbuchung im Vergleich zur einmaligen an Bedeutung.

Ab dem Abrechnungsjahr 2017 erfolgt die Einnahmenaufteilung des RMV auf Grundlage der Nutzungsdaten, die in der verbundweiten Verkehrserhebung im Jahr 2015 generiert wurden. Für das Jahr 2022 wurden Einnahmen von 30,33 Mio. € zugeteilt, was um 0,23 Mio. € (ca. 0,7 %) über dem Vorjahreswert liegt. Mit dem Corona-Rettungsschirm wurden durch den Bund und das Land Hessen die Mindereinnahmen in Höhe von 10,70 Mio. € vollständig kompensiert.

Dessen ungeachtet weisen wir weiterhin auf die seit Jahren unbefriedigende Mittelausstattung der lokalen Ebene zur Finanzierung der Verkehrsleistungen hin, da die entsprechenden Zuschüsse seit dem Jahr 2005 stagnieren.

8 Marktstellung und Ausblick für das Jahr 2023

Der durch die Corona-Pandemie ausgelöste Nachfragerückgang für den öffentlichen Nahverkehr wurde im Jahr 2022 überwunden, nicht zuletzt durch das Aktionsangebot 9-Euro-Ticket für die Monate Juni bis August. Eine Nachfolgelösung gab es mit der Einführung des Deutschlandtickets zum Mai 2023.

Die günstige und bundesweit gültige Monatskarte zu einem Preis von 49 € wurde maßgeblich durch Zuschüsse des Bundes und der Länder getragen. Damit gab es eine Strukturänderung bei der Finanzierung des lokalen Verkehrs, der erstmals im hohen Maße durch Bundes- und Landesmittel kofinanziert wurde. Mit diesen Mitteln werden weiterhin Einnahmeverluste aus den Folgen der Pandemie ausgeglichen. Zusätzlich gibt es ab 2023 auch einen Ausgleich für Angebotsverbesserungen, was auch als Meilenstein für die Finanzierung der lokalen Ebene aus anderen staatlichen Finanzquellen qualifiziert werden kann.

Der Förderzeitraum des Projekts DadiLiner ist bis zum Jahresende 2024 befristet, und es ist in 2024 zu klären, ob oder in welcher Form das Projekt ab dem Jahr 2025 fortgeführt werden könnte.

Bei der HEAG mobiBus GmbH & Co. KG (HEAG mobiBus) werden inzwischen auch Elektrofahrzeuge eingesetzt. Im Jahr 2023 werden daher die bislang auf den Einsatz von Dieselnissen ausgerichteten Sollkostensätze der mit der HEAG mobiBus vereinbarten Verkehrsverträge überarbeitet. Die DADINA hat ein Gutachten hinsichtlich einer Systementscheidung zwischen Batterie- und Wasserstoffantrieb in Auftrag gegeben.

Die Auswirkungen des Klimawandels sind in den letzten Jahren deutlicher geworden, Gegenstrategien damit dringlicher. Dem ÖPNV kommt dabei eine wichtige Rolle zu. Ein weiterer Ausbau des Verkehrsangebotes wird aktuell durch die schwierige Finanzsituation der öffentlichen Haushalte gehemmt. Umso wichtiger ist es, dass sich der Bund und das Land Hessen im relevanten Maße auch für die Sicherstellung eines funktionierenden lokalen ÖPNV engagieren.

Dennoch konnte das Verkehrsangebot durch die nächste Stufe des neuen Verkehrskonzeptes im Bedienungsgebiet der HEAG mobilo und der HEAG mobiBus auch im Jahr 2023 ausgeweitet werden. Im Straßenbahnverkehr betrifft dies mit der

Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg beide Gebietskörperschaften, da auch im Landkreis Taktverbesserungen realisiert wurden, vor allem auf der Linie nach Alsbach.

Beim Busverkehr konzentriert sich im Jahr 2023 der Angebotsausbau vorrangig auf das Gebiet der Stadt Darmstadt mit Taktverdichtungen auf den Linien H, L und R sowie der Neustrukturierung der Angebote auf den Linien G und WX zum August 2023. Im Landkreis Darmstadt-Dieburg liegt der Fokus aktuell darauf, das in den letzten Jahrzehnten sukzessiv ausgebaute Angebot zu erhalten.

Der Ausbau des Straßenbahnnetzes wird von der Stadt Darmstadt und der Stradadi GmbH geplant und von der DADINA fachlich begleitet.

Zunehmend problematisch stellt sich die Verfügbarkeit von Fahrpersonal bei den Verkehrsunternehmen dar. Dies hemmt sowohl die sichere Bedienung der bestehenden Verkehre als auch den eigentlich zur Steigerung der Fahrgastzahlen notwendigen Ausbau des Angebots.

9 Qualität

Die DADINA prüft ständig die Pünktlichkeit der im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzten Fahrzeuge und erfragt zudem in der Regel mehrmals im Jahr die Zufriedenheit der Fahrgäste zum Angebot. In 2022 wurde aufgrund der Corona-Pandemie allerdings keine Befragung durchgeführt.

Die Ergebnisse dieser Erhebungen stellen einen wichtigen Indikator für die Qualität des angebotenen ÖPNV dar und bilden die Basis für zukünftige Verbesserungen sowie Anpassungen der vergebenen Leistungen. Einen Überblick über die erhobenen Daten zur Pünktlichkeit geben die nachfolgenden Auflistungen.

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

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

Damit bedeutet eine Pünktlichkeit von z. B. 85 Prozent, dass 85 Prozent aller gemessenen Fahrten an den Messpunkten keine Verfrühung und nicht mehr als 3 Minuten Verspätung (bei RMV-Bahnlinien teilweise 5 Minuten) hatten.

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

Pünktlichkeit der Buslinien 2022

Linienbündel	Linien	2021 in %	2022 in %
Bergstraße	BE1, BE2, BE3	80,35	80,47 %
Reinheim	GB, RH, MO2,NHX	75,41	71,41 %
Darmstadt/ Vorderer Odenwald	F, K, FU, KU, L, N, NE, O	81,93	80,01 %
Darmstadt Nord	A, AH, AIR, G, H, R, WX	84,45	83,23 %
Eberstadt/ Pfungstadt	EB, P, PE, PG,8N	80,96	80,36 %
Babenhausen*	BA1, BA2, BA3, BA4	-	- %
LDD Darmstadt-Oden- wald**	X69, 671, 678, X71, 693	89,70	92,80 %
LDD Darmstadt- Dieburg**	672, 673, 674, 679, X74, X78	92,91	91,48 %
Darmstadt/ Ober-Ramstadt	MO1, MO3, MO4	78,33	72,75 %
Groß-Umstadt	GU1, GU2, GU3, GU4, ME, GA, MD	79,50	78,07 %
Weiterstadt	WE1, WE2, WE3, WE4	79,26	74,60 %

*Beim Linienbündel Babenhausen konnten keine ausreichende Zahl von Pünktlichkeitsdaten erfasst werden, da teilweise Fahrzeuge eingesetzt wurden, welche nicht mit den entsprechenden Bordgeräten ausgestattet waren. Außerdem gab es im Jahr 2022 eine hohe Anzahl von ausgefallenen Fahrten u. a. durch Personalmangel.

** Angaben RMV (Regionale Buslinienbündel). Im Linienbündel LDD Darmstadt/Odenwald wurde die nicht mehr existierende Bezeichnung „ERB 30“ entfernt und durch die im Bündel enthaltene Linienbezeichnung X69 ersetzt.

Pünktlichkeit der Zuglinien 2021

Linien	2021 in %	2022 in %
S3 (Bad Soden – Frankfurt – Langen – Darmstadt)	95,28	91,96 %
S4 (Kronberg – Frankfurt – Langen – Darmstadt)	97,43	95,17 %
60/67/68 (Frankfurt – Darmstadt – Mann- heim/Heidelberg)	88,04	78,85 %
61 (Dieburg – Ober- Roden – Buchschlag – Frankfurt)	91,91	87,80 %
80/81/82 (Eberbach – Er- bach – Wiebelsbach –	87,48	81,60 %

Reinheim – Darmstadt / Frankfurt)		
85/86 (Erbach – Wiebelsbach – Babenhausen – Hanau – Frankfurt)	86,73	84,31 %
66 (Darmstadt – Pfungstadt)	94,34	91,30 %
75 (Aschaffenburg – Darmstadt – Mainz – Wiesbaden)	90,26	86,77 %

Wie üblich werden ausgefallene Leistungen nicht bei der Berechnung der Pünktlichkeit berücksichtigt. Die Pünktlichkeitsbewertung erfolgte an den verkehrsvertraglich festgelegten Messpunkten.

Beurteilungen der Fahrgäste

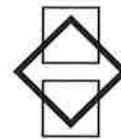
Aufgrund der Corona-Pandemie wurden in 2022 keine Fahrgastbefragungen durchgeführt. Für 2024 ist eine neue Befragung beauftragt.

10-Minuten-Garantie

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

Seit Juni 2017 gibt es eine verbundweite 10-Minuten-Garantie des RMV. Fahrgäste können bei einer Verspätung ab 10 Minuten eine anteilige Fahrpreiserstattung erhalten. Die Garantie wird am 1.2.2024 enden, da laut RMV mit Einführung des Deutschland-Tickets die Anzahl der Anträge drastisch gefallen ist. Bereits 2022 war die Anzahl der Reklamationen im DADINA-Gebiet deutlich geringer als im Vorjahr.

	2021	2022
Anzahl der Reklamationen	14.315	2.093
Auszahlungsbetrag in €	30.784 inkl. Taxikosten	4.069 inkl. Taxikosten
Nicht abgeholte Reklamationen	270	479
in €	493	846



Vorlage-Nr.: **1841-2024/DDN** vom 26.02.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

TOP 7

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

Beschlussvorschlag:

Die DADINA-Verbandsversammlung möge beschließen:

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,
4. eine Pendellinie für die nicht bedienten Haltestellen ist zu konzipieren.

Begründung:

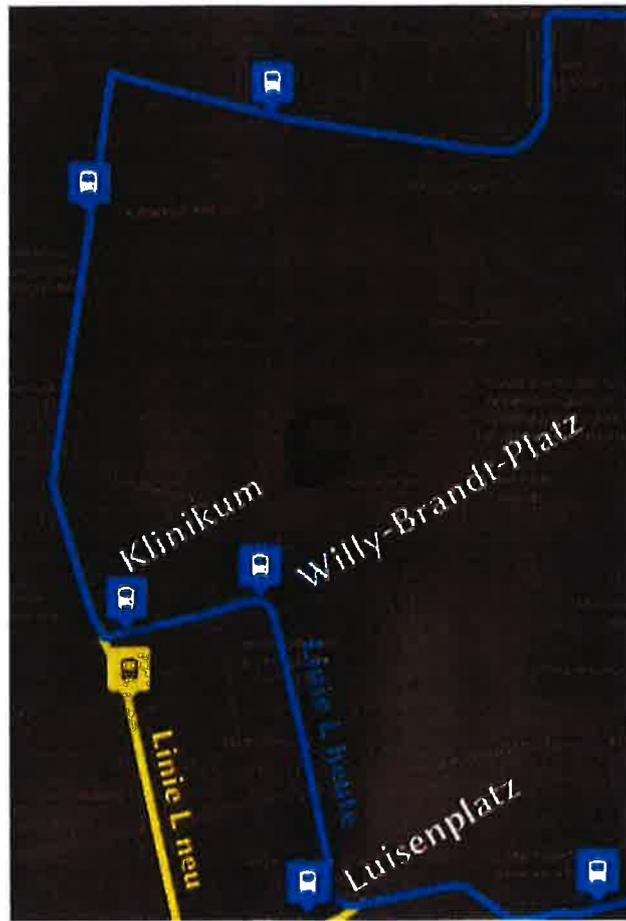
Weiterstadt gehört zu den einwohnermäßig drei größten Kommunen im Landkreis und benötigt weiterhin eine Direktverbindung zum Luisenplatz, wie im gültigen Nahverkehrsplan festgelegt. Eine Weg-Verlegung zum Mathildenplatz verlängert nicht nur den Umsteigeweg zu den Stadtlinien, sondern auch zu den Buslinien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

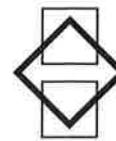
Die derzeit ab/bis Oberwaldhaus verkehrenden Fahrten der Buslinie F könnten ab Moldenhauerweg unter Auslassung der Haltestellen "Im Harras", "Kölner Straße", "Haasstraße" weiter nach Weiterstadt im Halbstundentakt fahren.

Anlage:

- Linienführung Linie L

Anlage zu TOP 7





Vorlage-Nr.: **1842-2024/DDN** vom 26.02.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

TOP 8

Betreff: **Antrag der Fraktion Klimaliste WGD zum Fahrtantritt mit Streifenkarten als Alternative zu Abos (10_VI_37)**

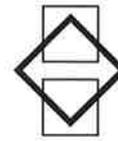
Beschlussvorschlag:

Die DADINA-Verbandsversammlung möge beschließen:

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.

Begründung:

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 digitales Endgerät, Cash- oder Barmitteln. Der Verkauf von Ticketstreifen sichert im Vorhinein die Einnahmeseite, sowie die Feststellung Anzahl mögliche zukünftige Nutzende des Verkehrsmittels.



Vorlage-Nr.: **1843-2024/DDN** vom 26.02.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

TOP 9

Betreff:

**Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN zum
Infrastrukturausbau Odenwaldbahn (10_VI_38)**

Anfrage:

Infrastrukturausbau Odenwaldbahn

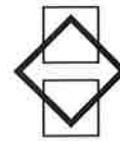
Die Odenwaldbahn ist zentraler Bestandteil der ÖPNV-Anbindung vom Odenwald in den Ballungsraum Rhein-Main und umgekehrt. Sie hat dadurch Einfluss u. a. auf den Wirtschaftsstandort, auf umweltfreundliche Mobilität, auf die Lebensqualität im ländlichen und städtischen Raum, auf den Erhalt der Attraktivität 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.

Fragen:

1. Wann ist mit dem Abschluss der Aktualisierung der Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Kreuzungsbahnhöfe Mühlthal und Hetzbach sowie der Verlängerung der Bahnsteige auf der Odenwaldbahn zu rechnen?
2. Wann ist mit dem Abschluss einer entsprechenden Planungsvereinbarung zwischen dem Land und der DB-Netz zu rechnen?
3. Wie ist die weitere zeitliche Planung zur Umsetzung der unter 1. genannten Maßnahmen?
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?

5. Die Abkehr von Diesel-Loks hin zu einem umweltfreundlicheren Antrieb ist dringend erforderlich. Wann können voraussichtlich Fahrzeuge mit neuer Antriebstechnologie zum Einsatz kommen?

6. Gibt es Planungen, die Bahnsteige auf der Strecke der Odenwaldbahn über die in der Erbacher Erklärung vereinbarte Länge von 170 m hinaus zu verlängern?



Vorlage-Nr.: **1844-2024/DDN** vom 26.02.2024

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 10**
Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN Aus Erfahrung des DadiLiners für die Neuausrichtung des OnDemand-Angebotes ab 2025 lernen (10_VI_39)

Anfrage:

Aus den Erfahrungen des DadiLiners für die Neuausrichtung des OnDemand-Angebotes ab 2025 lernen

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/On-Demand-Verkehres und zur Neuausrichtung des selbigen hilfreich und erforderlich das bisherige Angebot genauer 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.

Wir bitten um eine tabellarische Darstellung der folgenden Daten:

1. Verbindungsrelationen und Fahrgastzahlen/Inanspruchnahme
2. Vorhaltung des Angebotes/Fahrzeuge nach Wochentag und Uhrzeit
3. Inanspruchnahme des Angebots/Fahrgäste nach Wochentag und Uhrzeit.

Anlage:

- Vorschläge zur tabellarischen Darstellung

Fahrgastzustiege nach Wochentag&Uhrzeit ab 1.11.23

	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
5 - 6 Uhr							
6 - 7 Uhr							
7 - 8 Uhr							
8 - 9 Uhr							
9 - 10 Uhr							
10 - 11 Uhr							
11 - 12 Uhr							
12 - 13 Uhr							
13 - 14 Uhr							
14 - 15 Uhr							
15 - 16 Uhr							
16 - 17 Uhr							
17 - 18 Uhr							
18 - 19 Uhr							
19 - 20 Uhr							
21 - 22 Uhr							
22 - 23 Uhr							
23 - 24 Uhr							
24 - 1 Uhr							
1 - 2 Uhr							
2 - 3 Uhr							