

Anlage zu Sachstand September 2022

Stellungnahme der Geschäftsstelle zum Antrag „Fahrplanabstimmung“

(Az. 12_2_1)

Die Planung der Umsteigeverbindungen hängt maßgeblich davon ab, ob sich die zubringenden bzw. abbringenden Züge am Umsteigebahnhof begegnen (sog. „Vollanschluss“). Ist dies nicht der Fall, so werden die Busfahrpläne so gestaltet, dass die wichtigste Verkehrsrichtung angebunden wird. Dabei wird dann meist einem Umstieg mit kurzer Wartezeit zu / von Zügen aus Richtung Darmstadt oder Frankfurt der Vorzug gegeben. In der Gegenrichtung gibt es auch Umsteigemöglichkeiten, aber mit längerer Wartezeit.

Vor diesem Hintergrund werden die geplanten Anschlüsse an den genannten Bahnhöfen erläutert:

Babenhausen

Babenhausen ist ein wichtiger Umsteigebahnhof im DADINA-Gebiet. Die Züge aus den Richtungen Aschaffenburg, Darmstadt, Frankfurt und Odenwald treffen sich zur vollen und halben Stunde und es gibt mit den Buslinien BA1, BA2, BA3, BA4, BG1, BG2 und BG3 vielfältige Umsteigemöglichkeiten.

Bickenbach

Hier zeigt sich, dass durch eine Verbesserung des Zugangebotes (Einführung RE Frankfurt – Darmstadt – Mannheim im Stundentakt) die Anschlusssituation maßgeblich verbessert wurde. Früher gab es Richtungsanschlüsse von / zur Regionalbahn Frankfurt – Darmstadt – Schwetzingen / Wiesloch-Walldorf mit Umsteigemöglichkeiten aus Richtung Frankfurt in Richtung der Bergstraßengemeinden. Der RE ermöglicht nun eine Umsteigemöglichkeit auch aus Richtung Mannheim, da sich die RE-Züge aus den beiden Fahrtrichtungen zwischen Bickenbach und Darmstadt fahrplanmäßig begegnen. Die DADINA hat daher die Fahrpläne der Linien BE1 und BE2 grundlegend umgestaltet und auf kurze Umsteigezeiten von / zum RE ausgerichtet.

Dieburg

In Dieburg begegnen sich die Züge nicht. Somit gibt es hier richtungsbezogene Umsteigezeiten aus Richtung Darmstadt (RB 75) und v.a. der Dreieichbahn (RB 61) in Richtung Groß-Umstadt (Linie GU2) und Groß-Zimmern / Roßdorf (Linie 672). Weiterhin wird darauf geachtet, dass die Buslinien MD und 679 nicht parallel zu den Zugfahrten der Linie 61 verkehren. Somit gibt es mehr Fahrtmöglichkeiten aus Richtung Darmstadt nach Münster.

Groß-Umstadt

Als Zu- und Abbringer fungieren die Linien GU1, GU2 und GU3, wobei die Fahrtzeiten der Linien GU1 und GU2 durch vorgegebenen Anschlüsse an anderen Bahnhöfen wenig veränderbar sind. Die Linie GU1 dient am Bahnhof Otzberg-Lengfeld als Verbindung zwischen den Ortsteilen der Gemeinde Otzberg sowie von der Regionalbahn in Richtung der Ortsteile. Die Linie GU2 ist hingegen v.a. Abbringer von der Linie 61 am Bahnhof Dieburg.

Somit bietet die Linie GU1 nur wenige nutzbare Anschlussverbindungen am Bahnhof Groß-Umstadt. Die Linie GU2 ermöglicht Umsteigemöglichkeiten zur Regionalbahn Richtung Hanau und zum RE Richtung Odenwald. Die Linie GU3 ist hingegen recht flexibel und bindet den Ortsteil Heubach an die RE-Züge von / nach Frankfurt an. Weiterhin ist für diese Linie auch die Schaffung guter Weiterfahrtmöglichkeiten am Bahnhof Groß-Umstadt Wiebelsbach relevant.

Messel

Die Züge begegnen sich hier an Montagen bis Freitagen jeweils in Etwa zu den Minuten 15 und 45. Somit ist es möglich, sowohl aus Darmstadt wie auch aus Aschaffenburg in Richtung Messel umzusteigen. Bei der Fahrplangestaltung ist weiterhin zu beachten, dass die Linie FU auch Zubringerfunktion zur RB61 am Bahnhof „Rödermark-Urberach“ von / nach Frankfurt übernimmt.

Verbesserungswürdig sind die Anschlussmöglichkeiten in Messel in Richtung des Welterbezentrums.

Generell werden am Bahnhof Messel an Montagen bis Freitagen gute Anschlüsse hergestellt. Am Wochenende ist dies nicht immer der Fall, da dann der Takt sowohl der Linie FU wie auch der Linie 75 reduziert ist.

Mühltal

Hier ist die Problematik, dass es keine Buswendemöglichkeit am Bahnhof gibt und somit die Fahrgäste einen Fußweg zur Bushaltestelle „Mühltal Bf“ zurücklegen müssen. Durch Herstellung einer Treppenanlage wurde dieser seitens der Gemeinde verkürzt.

In Überarbeitung des Fahrplans der Linie NE plant die DADINA die Einrichtung von Richtungsanschlüssen am Bahnhof Mühltal von / zur Regionalbahn aus Richtung Darmstadt / Frankfurt. Die Fahrplansituation der Linie NE lässt es nicht zu, dass ein Umstieg auch aus Richtung Odenwald möglich ist.

Ober-Ramstadt

Die Fahrpläne der Stadtbuslinie OR1 und MO1 liegen ca. 30 Minuten auseinander. Somit ist es zu den meisten Tageszeiten möglich, sowohl aus Richtung Darmstadt / Frankfurt wie auch aus Richtung Odenwald umzusteigen. Dies vor dem Hintergrund, dass sich die Züge der Odenwaldbahn am Bahnhof Ober-Ramstadt begegnen. Etwas problematisch ist die Infrastruktur, da die Bushaltestelle an einer Ortsstraße liegt, was die Anschlusssicherung erschwert.

Reinheim

Hier gibt es richtungsbezogene Anschlussverbindungen aus Richtung Darmstadt und Frankfurt in Richtung Groß-Bieberau, Fischbachtal, Gesprenztal und Modautal mit den Linien MO2 und MO3. Es werden fast alle Züge in dieser Verkehrsrichtung angebunden. Die Umsteigesituation ist ideal, da sich die Bushaltestelle in Sichtweite des Bahnhaltes befindet

Anschlusssicherung

Die DADINA legt Wert auf eine gute Anschlusssicherung zwischen den Fahrzeugen. Es wurde mit den Verkehrsunternehmen die sog. „5-Minuten-Regel“ vereinbart. Das abbringende Fahrzeug hat somit die Abfahrtszeit um bis zu fünf Minuten zu verzögern, um umsteigende Fahrgäste aufzunehmen. Dies wurde mit Nennung der verschiedenen Umsteigeverbindungen auch in den Verkehrsverträgen verankert.

Bei den Bus- und Straßenbahnlinien ist es möglich, die Anschlusssicherung automatisch zu regeln. Dies bedeutet, dass das Personal des abbringenden Fahrzeugs über den Bordrechner eine Information erhält, die Abfahrt um eine bestimmte Zeitspanne zu verzögern, um den Anschluss herzustellen. In Ausnahmefällen ist es durch Weisung der Leitstelle möglich, die Abfahrt noch länger zu verzögern.

Schwierig stellt sich die Situation bei den Umsteigebeziehungen zwischen den Bahnverkehren und den lokalen Busverkehren dar. Bisher ist es nicht möglich, die Daten der Bahnbetreiber seitens der Leitstelle der HEAG mobilo zu übernehmen. Faktisch bleibt dem Personal aktuell nur der Blick auf die Echtzeitauskunft des RMV, um die Fahrplanlage des zubringenden Zuges zu prüfen.

Abhängigkeiten

Die Busfahrpläne der DADINA-Linien bewegen sich in einer Vielzahl von Abhängigkeiten wie z.B. die Wendezeit an den Endhaltestellen, anderen Umsteigemöglichkeiten entlang des Fahrtweges oder auch der beschränkten Infrastruktur der Bushaltestellen an den Bahnhöfen. Faktisch ist es meist nur möglich, maximal fünf Minuten auf verspätete Zubringerfahrzeuge zu warten.

Daher ist es für eine funktionierende Anschlusssicherung zwingend notwendig, dass der Bahnverkehr mit einer hohen Betriebsqualität bedient wird, um den Kunden eine funktionierende Reisekette zu ermöglichen. Aktuell ist es zu beobachten, dass Züge teilweise mit deutlicher Verspätung verkehren oder auch ausfallen. Dann kann die Reisekette nicht mehr optimal gewährleistet werden.

Dies hat mit Sicherheit auch Ursachen in der beschränkten Infrastruktur, aber durchaus auch in der Fahrplangestaltung. So übertragen sich oftmals Verspätungen von der Hinfahrt auf die Rückfahrt, wenn z.B. im Fall des RE 60 am Bahnhof Frankfurt weniger als zehn Minuten Wendezeit geplant sind.

Die DADINA wird die Situation mit dem RMV als Besteller des Schienenregionalverkehrs besprechen und erläutern, dass eine funktionierende Reisekette das Engagement aller Beteiligten erfordert.

Halbstundentakt Landkreis (15_I)

1. Für den RMV ein 1.200-Euro-Jahresticket für Alle nach dem Vorbild des Rhein-Neckar-Tickets des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar

Nach dem Auslaufen des 9-Euro-Tickets hat die Diskussion um ein bundesweites Nachfolgemodell zu einem allerdings deutlich höheren Preis (ca. 49 – 69 Euro) Fahrt aufgenommen. Es werden hierzu aber Ausgleichszahlungen des Bundes bzw. des Landes benötigt. Bei einer Einigung ist zu erwarten, dass das Ticket deutlich unter 1.200 Euro liegen wird, und nicht nur verbundweite, sondern bundesweite Gültigkeit haben wird. Auch ein Ticket in diesem Preisbereich hätte gravierende Auswirkungen auf den RMV-Tarif, da zurzeit bereits eine Monatskarte der Preisstufe 2 bei über 70 Euro liegt.

2. Vier Expressbusfahrten pro Stunde zwischen Darmstadt Hbf und Groß-Umstadt, von denen eine ohne Halt zwischen Darmstadt Ostbahnhof und Groß-Umstadt verkehren soll, die anderen drei in Dieburg ohne Halte an der Hochschule (Linien X71 und X 70), zwei der Fahrten weiter nach Wiebelsbach und Heubach

Dies ist weitgehend bereits seit Dezember 2021 umgesetzt. Besteller ist der RMV, welcher das geplante Angebot wegen der Verfügbarkeit von Zuschussmitteln nicht vollständig umsetzen konnte. Wir sollten abwarten, wie sich das neue Angebot am Markt bewährt.

Für die DADINA ist es wichtig, dass es weiterhin eine Durchbindung nach Wiebelsbach zumindest alle zwei Stunden gibt. Den vorgeschlagenen alternativen Linienweg Groß-Umstadt – Wiebelsbach – Heubach statt Groß-Umstadt – Heubach – Wiebelsbach präferieren wir nicht. Für den Ortsteil Heubach ergibt sich eine vermeidbare Fahrtzeitverlängerung und es sind relevante Steigerungen bei den Bestellkosten wegen des Umwegs gegeben. Eine Erweiterung des Angebotes auf das Wochenende erachten wir prinzipiell als sinnvoll, sie ist aber eine Frage der Finanzierung.

Durch eine Verknüpfung der Linien GU2 und GU3 am Bahnhof Groß-Umstadt gibt es vertretbare Fahrtmöglichkeiten zwischen Dieburg und Heubach. Bei der Linie GU3 sollten Taktlücken an Montagen bis Freitagen perspektivisch geschlossen werden.

3. Zwei Fahrten pro Stunde der heutigen Buslinie 671, jedoch nur noch zwischen Darmstadt Innenstadt und Dieburg Hochschule

Mit dem Fahrplan 2022 wird dies weitgehend umgesetzt. Die Linie 671 verkehrt teilweise sogar im 20-Minuten-Takt.

4. Verlängerung der Buslinie X78 halbstündlich zum Hbf Darmstadt und von Groß-Zimmern über Semd nach Groß-Umstadt

Die aktuelle Verkehrsbedienung der Linie im Abschnitt Groß-Zimmern – Semd ist ausbaufähig, ebenso wie eine Verlängerung nach Groß-Umstadt, dies ist aber eine Frage der Finanzierung. Wenn dies realisiert würde, könnte zusammen mit der Linie GU2 ein Halbstundentakt zwischen Semd und Groß-Umstadt ermöglicht werden.

5. Verlängerung von bisher in Ober-Roden endenden Regionalbahn-Fahrten der Dreieichbahn (RB61) bis Dieburg, bei diesen Zusatzfahrten ggf. auch ohne Verkehrshalte in Eppertshausen und Münster

Stellungnahme des RMV: Eine Verlängerung der angesprochenen RB-Fahrten ohne Zwischenhalte ist verkehrlich nicht sinnvoll und führt darüber hinaus aufgrund der nur eingleisigen Infrastruktur zu Instabilitäten im Fahrplan. Die Verdichtung des RB-Angebotes der Linie 61 auf dem Abschnitt zwischen Rödermark-Ober Roden und Dieburg erfordert den Ausbau des Haltepunktes Eppertshausen zu einem Kreuzungsbahnhof. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit dieser Infrastrukturmaßnahme wird derzeit geprüft.

6. Neue Buslinie GUX von Dieburg Bahnhof nach Mömlingen, in Dieburg mit Anschlüssen zu den vorgenannten zusätzlichen Regionalbahnfahrten Richtung Dreieich/Frankfurt

7. Durchbindung der bestehenden Buslinie GU2 und neuen Buslinie GUX von Mömlingen nach Obernburg-Elsenfeld Bahnhof in Kooperation mit der VAB

Stellungnahme zu 6. und 7.: Dies entspricht dem aktuellen Angebot. Eine Verdichtung am Wochenende v.a. während der Einkaufszeiten zu einem Stundentakt könnte sinnvoll sein, ist aber eine Frage der Finanzierung.

Die Verlängerung nach Obernburg-Elsenfeld liegt im Verantwortungsbereich benachbarter Aufgabenträger. Aktuell verkehrt die Linie 68 auf dem Abschnitt Aschaffenburg – Großostheim – Mömlingen – Obernburg-Elsenfeld. Es stellt sich die Frage, ob der Wegfall einer Direktverbindung nach Aschaffenburg zu Gunsten einer Direktverbindung nach Dieburg und Groß-Umstadt für den Landkreis Miltenberg einen Vorteil darstellt. Generell würde die Linie GU2, welche mit etwas über 30 Kilometer einen sehr langen Linienweg hat, noch verlängert, dies kann Probleme hinsichtlich der betrieblichen Stabilität mit sich bringen.

8. Neue Buslinie GU53 von Otzberg Bahnhof über Groß-Umstadt, Klein-Umstadt, Kleestadt nach Schaafheim, ab dort Durchbindung nach Aschaffenburg in Kooperation mit der VAB

Eine Verdichtung des Angebotes zwischen Groß-Umstadt und Schaafheim erachten wir nicht als notwendig. Im Innerortsverkehr z.B. zwischen Groß-Umstadt und Richen wäre ein Halbstundentakt aber durchaus überlegenswert.

Eine Verdichtung im Nachbarortsverkehr zwischen Otzberg und Groß-Umstadt sollte aus unserer Sicht eher in eine Verbindung zwischen Reinheim und Groß-Umstadt integriert werden. Im Detail wäre zu klären, ob eine solche Linie über Lengfeld Bahnhof oder über den – direkten – Linienweg Reinheim – Spachbrücken – Habitzheim – Groß-Umstadt geführt werden sollte. Aber auch hierfür stehen zurzeit keine finanziellen Mittel zur Verfügung.

Eine Verlängerung nach Großostheim erachten wir als nicht zielführend. Es gibt mit den Linien BG1, BG2 und BG3 bereits drei gut nachgefragte Linien zwischen Großostheim und Schaafheim mit jeweiliger Weiterführung zum Bahnknoten Babenhausen. Zur Umsetzung Ihres Vorschlages müsste eine der Linien vom Zielort Babenhausen zum Zielort Groß-Umstadt umgelenkt werden. Da die Nachbarortsnachfragen zwischen Schaafheim und Babenhausen die zwischen Schaafheim und Groß-Umstadt deutlich übersteigt, entspricht dies nicht dem Interesse der Fahrgäste.

9. Neue Buslinie GU86 von Groß-Umstadt nach Babenhausen

Stellungnahme: Das würde einen Parallelverkehr zur Bahnlinie RB86 bedeuten. Eine Umsetzung können wir somit nur zu den Randzeiten als Ergänzung empfehlen. Aktuell wird diese Nachfrage über Fahrten der Linie 671 abgedeckt.