



DADINA

Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Darmstadt Dieburger Nahverkehrsorganisation Europaplatz 1 64293 Darmstadt

Europaplatz 1
64293 Darmstadt

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

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

Geschäftsstelle
02.11.2022
jg - kh

Einladung zur Sitzung des Fahrgastbeirates

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie zur FBR/4.I Sitzung des Fahrgastbeirates für

**Mittwoch, den 16.11.2022, um 17:00 Uhr,
im Kreistagssitzungssaal,
des Kreishauses Darmstadt,
Jägertorstraße 207,
64289 Darmstadt**

ein.

Die Tagesordnung mit Beratungsunterlagen liegt bei. Die Niederschrift der Sitzung FBR/3.I ist ebenfalls beigelegt, falls die Zustellung nicht bereits zu einem früheren Zeitpunkt erfolgt ist.

Mit freundlichen Grüßen

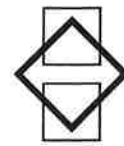
-gez.-

Uwe Schuchmann
Vorsitzender

Anlagen

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

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



Tagesordnung

Gremium: Fahrgastbeirat
Sitzungstag: 16.11.2022
Sitzungsnummer: FBR/4./I.

TOP	Betreff		
Öffentlicher Teil der Sitzung			
1.	Begrüßung	1622-2022/DDN	
2.	Regularien	1623-2022/DDN	
2.1.	Kenntnisnahme der Niederschrift FBR/3.I.	1624-2022/DDN	
3.	Sachstand Anträge und Anfragen	1625-2022/DDN	
4.	Berichte	1626-2022/DDN	
5.	Anträge	1529-2022/DDN	
5.1.	Auskömmliche Finanzierung des ÖPNV-Betriebs durch Land und Bund (18_I)	1628-2022/DDN	
5.2.	Haltestellen-Umbenennung im Edelsteinviertel (19_I)	1629-2022/DDN	
5.3.	Neue Straßenbahnverbindung durch das Martinsviertel (20_I)	1630-2022/DDN	
6.	Anfragen	1633-2022/DDN	
6.1.	Standortsuche nach neuem Straßenbahndepot (2_2022)	1634-2022/DDN	
6.2.	Park & Ride am Nordbahnhof Darmstadt (3_2022)	1635-2022/DDN	
6.3.	Vollständiger Übergangstarif (4_2022)	1636-2022/DDN	
6.4.	Ausschreibungsnetze und Lautstärkenregelung (5_2022)	1637-2022/DDN	
6.5.	Fragen zum DadiLiner (6_2022)	1638-2022/DDN	
7.	Schwerpunktthema: Baustellenverkehre und Anschlusssicherung	1639-2022/DDN	
8.	Verschiedenes	1640-2022/DDN	
8.1.	SEV Darmstadt	1641-2022/DDN	



Vorlage-Nr.: **1625-2022/DDN** vom 25.10.2022

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

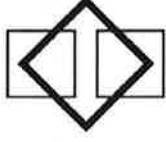
<i>Nr.</i>	<i>Gremium</i>	<i>Status</i>	<i>Zuständigkeit</i>
1.	Fahrgastbeirat	Ö	Zur Kenntnisnahme

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

Sachstand Anträge und Anfragen.

Anlage:

- Übersicht: Anträge Fahrgastbeirat der Arbeitsperiode I



DADINA

Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

September 2022

Überblick: Anträge Fahrgastbeirat der Arbeitsperiode I

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

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

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

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

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

		<p>werden soll. Es sei ebenfalls positiv zu bewerten, dass die Plangeberin die Umsetzbarkeit einer Straßenbahnhaltestelle im Bereich des Marienplatzes prüfe. Sollte die Haltestelle realisiert werden, ginge somit auch eine bessere ÖPNV-Erschließung des östlich der Heidelberger Straße gelegenen Innenstadtbereichs rund um das Staatstheater einher.</p> <p>Ferner werde im Kontext einer etwaigen vertiefenden Planung auf die in § 28 Abs. 3 Satz 1 PBefG eröffnete Option, bereits im Rahmen der Bauleitplanung die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer neuen Straßenbahnhaltestelle zu schaffen, hingewiesen.</p> <p>Darmit wurde dem vorliegenden Antrag sowie einer schriftlichen Anregung eines Fahrgastbeiratsmitglieds, die im Vorfeld der o.g. Stellungnahme bei der Geschäftsstelle eingegangenen war, bereits Rechnung getragen. Über dies hat die Geschäftsstelle dem für die Prüfung der Umsetzbarkeit zuständigen Mobilitätsamt der Stadt Darmstadt den Inhalt der Anregung zur Kenntnis gegeben, sodass die darin vorgetragenen Hinweise im Prüfprozess berücksichtigt werden können.</p> <p>Nach Ansicht der Geschäftsstelle ist eine darüber hinausgehende Stellungnahme im Rahmen der förmlichen Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 BAUGB obsolet, da die wesentlichen Punkte des Antrags bereits in das noch laufende Aufstellungsverfahren als Abwägungsmaterial eingebracht wurden.</p>		
7_1	<p>Buslinie H Bioversum</p> <p>Der DADINA Vorstand wird aufgefordert, sich bei der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der HEAG Mobilo nachdrücklich für eine zeitnahe Verlängerung der H-Buslinie zum Bioversum/Jagdschloss Kranichstein einzusetzen.</p>	<p>Die Geschäftsstelle wird hierzu eine Stellungnahme der Stadt Darmstadt einholen.</p>	<p>Die ursprünglich einmal angedachte Wendeschleife auf dem Vorplatz des Bioversum ist nicht in der Form realisierbar wie zunächst geplant. Da der Oberbau der bestehenden Vorplatzfläche in Form einer wassergebundenen Decke für die Belastung durch Gelenkbusse nicht geeignet</p>	✓

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

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

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

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

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

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

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

	<ol style="list-style-type: none"> 3. Zwei Fahrten pro Stunde der heutigen Buslinie 671, jedoch nur noch zwischen Darmstadt Innenstadt und Dieburg Hochschule, 4. Verlängerung der Buslinie X78 halbstündlich zum Hbf Darmstadt und von Groß-Zimmern über Semd nach Groß-Umstadt, 5. Verlängerung von bisher in Ober-Roden endenden Regionalbahn-Fahrten der Dreieichbahn (RB61) bis Dieburg, bei diesen Zusatzfahrten ggf. auch ohne Verkehrshalte in Eppertshausen und Münster, 6. Neue Buslinie GUX von Dieburg Bahnhof nach Mömlingen, in Dieburg mit Anschlüssen zu den vorgenannten zusätzlichen Regionalbahnfahrten Richtung Dreieich/Frankfurt, 7. Durchbindung der bestehenden Buslinie GU2 und neuen Buslinie GUX von Mömlingen nach Oberburg-Eisenfeld Bahnhof in Kooperation mit der VAB, 8. Neue Buslinie GU53 von Otzberg Bahnhof über Groß-Umstadt, Klein-Umstadt, Kleestadt nach Schaafheim, ab dort Durchbindung nach Aschaffenburg in Kooperation mit der VAB, 9. Neue Buslinie GU86 von Groß-Umstadt nach Babenhausen. 		
16_1	<p>Ausbau der Odenwaldbahn/Gersprenztalbahn</p> <p>Der DADINA-Fahrgastbeirat unterstützt das Konzept "123 km Zukunft" aus dem September 2018, welches u. a. folgende Fahrplanmaßnahmen und Infrastrukturmaßnahmen vorsteht (Link: http://www.schienebauend-nis.de/123-km-zukunft-180630.pdf):</p>	<p>Die Geschäftsstelle wird zu den ersten fünf Punkten eine Stellungnahme des RMV einholen.</p> <p>Der letzte Punkt soll nicht umgesetzt werden. Es gibt klare Gremienbeschlüsse in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg zur Planung einer Straßenbahnlinie (Meterspur) von Darmstadt nach Roßdorf und Groß-Zimmern, die federführend von der Stradadi GmbH weiter</p>	<p>Zu 1.: Die Verdichtung auf den Stundenplan des RE Erbach – Darmstadt ist erst mit einem Ausbau des Haltepunktes Mühlthal aus Fahrplanstabilitätsgründen möglich.</p> <p>Zu 2.: Dem RMV sind keine Fahrplanlücken im Leistungsangebot der</p>

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

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

dichem Takt durch zahlreiche Buslinien erschlossen. Ein zusätzlicher Halt der SEV-Linie 5E an benannten Haltestellen wird daher als nicht ziel führend und nicht notwendig angesehen.

zu 3) siehe Punkt 2)

zu 4.) und 5.): Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 ist Mo-Fr auf der Linie 6 ein 10-Minutentakt zwischen Arheilgen und Eberstadt sowie ein 20-Minutentakt zwischen Eberstadt und Alsbach vorgesehen. Samstags soll zwischen 6 und 20 Uhr ein 20-Minutentakt zwischen Arheilgen und Alsbach gefahren werden.

zu 6) Im Zuge der weiteren Optimierung und Verbesserung des Bussystems in der Wissenschaftsstadt Darmstadt ist vorgesehen, diese Maßnahme umzusetzen. Die Umsetzung der Takterweiterung erfolgt in Abhängigkeit der notwendigen Genehmigungsbeschlüsse und der Finanzierungsmöglichkeiten.

Zu 7): Die Schließung von Taktlücken zwischen Darmstadt und Aschaffenburg an Mo-Fr wird von der BEG für den bayerischen Abschnitt nicht mitgetragen bzw. nicht mitfinanziert. Eine Verkürzung der RB nur auf den hessischen Abschnitt ist Verkehrlich nicht sinnvoll.



Vorlage-Nr.: **1628-2022/DDN** vom 25.10.2022

Verfasser:

Az./Antrag: **18_I**

Beschlusslauf:

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

Betreff:

TOP 5.1
Auskömmliche Finanzierung des ÖPNV-Betriebs durch Land und Bund

Beschlussvorschlag:

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

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

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

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

Begründung:

Begründung erfolgt mündlich.

Uwe Schuchmann

Beschlussempfehlung:

Der HA empfiehlt, dem Antrag so zuzustimmen.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1629-2022/DDN** vom 25.10.2022

Verfasser:

Az./Antrag: 19_I

Beschlusslauf:

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

Betreff:

**TOP 5.2
Haltestellen-Umbenennung im Edelsteinviertel****Beschlussvorschlag:**

Der Dadina-Vorstand wird gebeten, im Benehmen mit der Stadt Darmstadt auf Änderungen von Haltestellennamen im Edelsteinviertel hinzuwirken, wie sie im Ideenvorschlag 584 von Herrn Prümmer zum Bürgerhaushalt 2022 vorgeschlagen werden (siehe sein Text in der Begründung).

Begründung:

Klaus von Prümmer, Rosenquarzweg 17, 64287 Darmstadt
Tel.06151-781143 mobil 0175-2461505 E-Mail mail@kvp-darmstadt.de

Vorschlag zum Bürgerhaushalt 2023 (Idee 584) Umbenennung von Haltestellen:

Vor einigen Jahren wurde die Haltestelle „Am Busenberg“ umbenannt in „Rosenhöhe“. Ich habe die damaligen Dezernentin Cornelia Zuschke darauf hingewiesen, dass es von dieser Haltestelle keinen Zugang zum Park Rosenhöhe gibt. Ortsunkundige, die von hier aus die Rosenhöhe besuchen wollen, müssen tatsächlich entweder zurück bis fast zur Haltestelle am Ostbahnhof oder weiter stadtauswärtig an der Haltestelle „Hofgut“ vorbei und in den Römheldweg einbiegen.

Frau Zuschke versprach damals, den zuständigen Stellen zu empfehlen, die Haltestelle Ostbahnhof

(bei der man den Eingang zur Rosenhöhe direkt vor Augen hat) als Doppelhaltestelle „**Ostbahnhof/Rosenhöhe**“ auszuweisen und die jetzige Haltestelle Rosenhöhe in „**Edelsteinviertel**“ umzubenennen.

Offenbar hatte Frau Zuschke nicht mehr die Zeit, diesen sehr guten Vorschlag zu verwirklichen. Auch wenn ich vielleicht der einzige bin, den der heutige Zustand stört, würde ich mich freuen, wenn darüber noch einmal nachgedacht würde. Anlässlich eines Fahrplanwechsels wären die Kosten für die Umstellung sicherlich nicht sehr hoch.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1630-2022/DDN** vom 25.10.2022

Verfasser:

Az./Antrag: 20_I

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 5.3**
Neue Straßenbahnverbindung durch das Martinsviertel**Beschlussvorschlag:**

Der Dadina-Vorstand wird gebeten, im Benehmen mit der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo, respektive der Stradadi GmbH, auf eine Projektuntersuchung hinzuwirken, wie sie im Ideenvorschlag 594 zum Bürgerhaushalt 2022 vorgeschlagen wird. Dieser Vorschlag soll vom Fahrgastbeirat mit Beschlussfassung unterstützt werden und wird in der Begründung weitergehend verdeutlicht.

Ideenvorschlag 594 aus dem Bürgerhaushalt 2022:*Profilname: Leknud 16.10.2022 um 23:36**Themenbereich: Mobilität und ÖPNV**Stadtteil: Darmstadt-Mitte**Zeitraum des Verfahrens: 2. Halbjahr 2022***Straßenbahnverbindung Schloss Martinsviertel Kranichstein prüfen**

Mehr in den ÖPNV investieren, das 49€-Ticket kommt, es braucht mehr Kapazitäten. Warum, ist ja klar...

Eine Straßenbahnverbindung Bessungen - Schloss - Martinsviertel - Nordbad - Kranichstein wäre ein toller Lückenschluss, nicht nur bei langen Bauarbeiten, wie jetzt in der Frankfurter Str. Es sollte ein Netz mit mehr Möglichkeiten entstehen.

Mit einer Strecke über Landgraf-Georg-Str. und Pützerstr. könnte man das Jugendstilbad, das Elisabethenstift und die Mathildenhöhe erreichen. Weiter gehts über die Heinheimer- und Arheilger Str. zum Nordbad nach Kranichstein oder Arheilgen, je nachdem wo mehr Potential ist.

Menschen fahren lieber Bahn als Bus, dazu gibt es Studien. Mit der Umsetzung der Traminie könnte man bestimmt auch Buslinien anders organisieren und Kapazitäten gewinnen. Klar geht es nur im bestehenden Straßenraum und damit zu Lasten des Kfz-Verkehrs, aber wenn es gute Angebote gibt, können mehr Menschen umsteigen!

Der Vorschlag ist vielleicht etwas groß für den Bürgerhaushalt, aber als Denkanstoß für eine Machbarkeitsstudie.

Begründung:

Der vorstehende Vorschlag bestätigt eine seit langem in meinem Kopf bestehende Idee eines Lückenschlusses im Straßenbahnnetz mit einer parallelen Ausweichstrecke durch das Martinsviertel.

Die derzeitigen Probleme im Zuge der Baumaßnahme Frankfurter Straße, aber auch die in der Vergangenheit immer wieder aufgetretenen Betriebsstörungen durch Unfälle und Behinderungen machen eine Parallelstrecke über lange Distanz, wie sie jetzt auch durch den Lückenschluss durch das Ludwigshöviertel realisiert wird, äusserst sinnvoll, zumal eine verbesserte Erschließung eines dichtbesiedelten Stadtteils als auch Flexibilität und neue Direktverbindungen im Liniennetz damit einher gehen.

So ist denkbar je eine Linie im 20'Takt von Arheilgen und Kranichstein durch das Martinsviertel (dort 10'Takt) zum Schloss zu führen und im Fall von Betriebsstörungen eine effektive Umleitungsmöglichkeit zu haben.

Die Trasse würde bei geschickter Lage möglicher Haltestellen eine direkte Erschließung des Martinsviertels mit guter Verknüpfung zu vorhandenen Buslinien ermöglichen. Zudem ergeben sich nahe Wege zu zwei Kliniken (Alicehospital und Elisabethenstift), mehreren Ärzthäusern, dem Weltkulturerbe Mathildenhöhe und eine mögliche Verknüpfung zu den Regionallinien in den Ostkreis am Jugendstilbad.

Mögliche Trassenführung:

Blau Grundvariante (Länge 1,75 km)

Die Trasse könnte im Kreisel in der Kreuzung Alsfelder und Arheilger Straße mit einem Gleisdreieck angeschlossen werden, entlang der Arheilger Straße auf dem ursprünglich ja für die Strecke nach Kranichstein vorgesehenen Mittelstreifen mit Haltestelle kurz vor dem Rhönring verlaufen.

Danach zur Umfahrung des Rhönrings links in die Vogelsbergstraße abknicken, um am Hahne-Schorsch-Platz entlang den Rhönring in die Heinheimer Straße zu queren, weiter entlang der Heinheimer Straße, um dann rechts ab der Alexanderstraße bis zum Cityring zu folgen. Dort wäre ein Anschluss an die vorhandenen Gleisanlagen der Schlossumfahrt möglich.

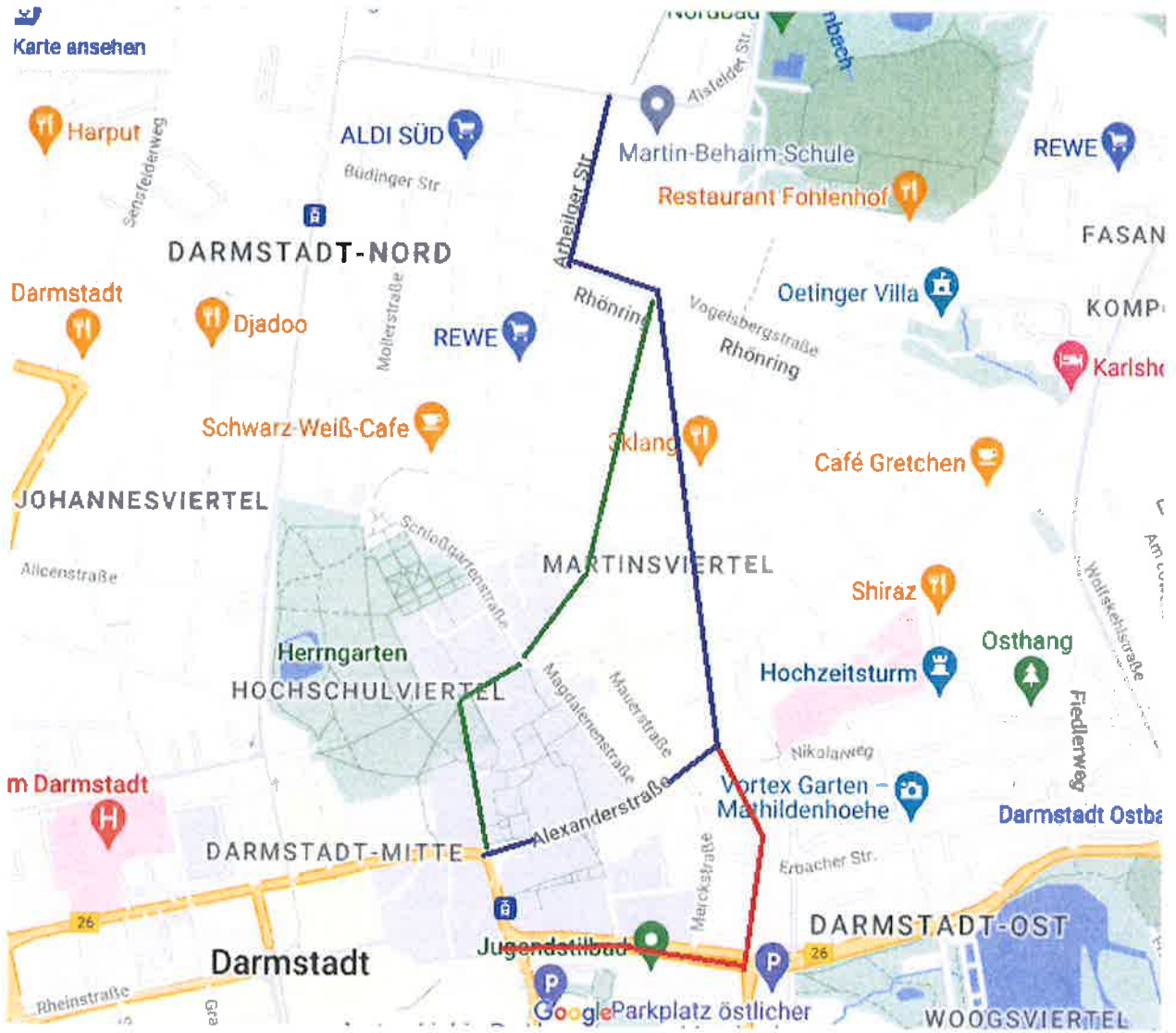
Rote Alternativvariante (Länge 2,10 km)

Alternativ könnte die Trasse statt über die Alexanderstraße weiter geradeaus über die Pützerstraße führen, um durch die Haltestelle Jugendstilbad die Landgraf-Georg-Straße hinunter an der „Krone“ an die vorhandene Gleistrasse Richtung Schloss anzuschließen.

Bei Realisierung einer Straßenbahntrasse in den Ostkreis über die Landgraf-Georg-Straße bietet sich diese Variante an, weil ein Trassenanschluss dann schon verkürzt (**Länge 1,65 km**) mit Gleisdreieck am Jugendstilbad möglich wäre.

Grüne Alternativvariante (Länge 1,60 km)

Diese Variante ist unter anspruchsvollen Rahmenbedingungen denkbar, hätte den kürzesten Weg und würde das Martinsviertel optimal erschließen, insbesondere im Bereich Kantplatz und TU. Sie würde entlang der Pankrätiusstraße, über den Kantplatz, entlang der Hochschulstraße und mit kurzem Abschnitt entlang oder durch den Herrngarten zwischen Kollegiengebäude und Welcome-Hotel auf den Schlossgraben treffen. Im Martinsviertel ist ein kurzer eingleisiger Abschnitt zwischen Liebfrauen- und Müllerstraße oder eine eingleisige Parallelführung durch Arheilger und Pankrätiusstraße denkbar



Thomas Wende

Beschlussempfehlung des HA:

Der HA empfiehlt, dem Antrag zuzustimmen.



Vorlage-Nr.: **1634-2022/DDN** vom 25.10.2022

Verfasser:

Az./Antrag: **2_2022**

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Fahrgastbeirat	Ö	Zur Kenntnisnahme

Betreff: **TOP 6.1**
Standortsuche nach neuem Straßenbahndepot (2_2022)

Anfrage:

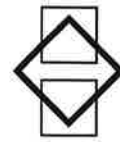
Standortsuche nach neuem Straßenbahndepot

Die Darmstädter Stadtverordnetenversammlung hat am 20. Oktober 2022 die Aufhebung der Entwicklungsmaßnahme „Wixhausen Ost“ beschlossen. Damit ist der Bau eines neuen kompletten HEAG-Mobilo Betriebsstandortes im Norden Darmstadts als ein wesentliches Planungsziel aufgegeben worden. Andererseits wird damit gerechnet, dass ab Mitte 2023 die ersten neuen ST 15 mit einer Länge von 44m ausgeliefert werden.

Dazu bitte ich um Beantwortung folgender Fragen:

- Gibt es konkrete Planungen für eine Verlagerung des HEAG-Mobilo Standortes vom Böllenfalltor. Wenn ja, welche Alternativen kommen dafür in Frage.
- Wird von HEAG-Mobilo auch eine Teilverlagerung nur des Straßenbahndepots an einen anderen Standort geprüft, so dass Busdepot, Einsatzzentrale und Verwaltung am Böllenfalltor verbleiben können.
- Wie wird die Wartung der ST 15 ab Mitte 2023 sichergestellt?

Bernd Rohrmann



Vorlage-Nr.: **1635-2022/DDN** vom 25.10.2022

Verfasser:

Az./Antrag: **3_2022**

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Fahrgastbeirat	Ö	Zur Kenntnisnahme

Betreff: **TOP 6.2**
Park & Ride am Nordbahnhof Darmstadt

Anfrage:

Park & Ride am Nordbahnhof Darmstadt

Der Vorplatz am Nordbahnhof wurde kürzlich neu gepflastert und die Verkehrsfläche aufgeteilt. Es wurden geordnete Fahrradabstellmöglichkeiten und 10 PKW-Parkplätze geschaffen.

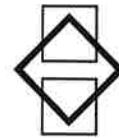
Kurze Zeit später wurde ein unbemannter „TEO“-Supermarkt-Container von tegut auf der Parkfläche aufgestellt und die 3 verbliebenen Parkplätze für dessen Kunden für 30 Minuten Parkzeit während des Einkaufs ausgewiesen. Damit wurden die ohnehin begrenzten Möglichkeiten vollends beseitigt.

Zwischen dem Bahnhofsvorplatz und der Shell-Tankstelle befindet sich seit Jahrzehnten ein brachliegendes Grundstück. Der Nordbahnhof entwickelt sich zunehmend zu einer wichtigen regionalen Nahverkehrsdrehscheibe. Im Sinne der sinnvollen Verknüpfung der Verkehrsmittel wäre es sinnvoll und wünschenswert dort eine vernünftige Fläche für Park&Ride als auch Kiss&Ride zu haben.

Zu diesem Thema bitte ich um Beantwortung folgender Fragen:

- Sieht die Stadt Darmstadt Zugriffsmöglichkeiten auf das genannte Grundstück?
- Falls ja, wie steht die Stadtplanung dazu, dieses zu nutzen?
- Falls nein, gibt es Überlegungen beim weiteren geplanten Ausbau des Bahnhofsvorplatzes mit Verlegung der ÖPNV-Haltepositionen und Fahrstuhlzugängen zu den Bahnsteigen ausreichende Flächen für Park&Ride zu schaffen?
- Wann ist mit dem endgültigen Ausbau der Verkehrssituation zu rechnen?

Thomas Wende



Vorlage-Nr.: **1636-2022/DDN** vom 25.10.2022

Verfasser:

Az./Antrag: **4_2022**

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Fahrgastbeirat	Ö	Zur Kenntnisnahme

Betreff: **TOP 6.3**
Vollständiger Übergangstarif

Anfrage:

Vollständiger Übergangstarif aus dem ganzen Dadina-Gebiet zwischen RMV und VRN bis Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen

Vorbemerkung: Bereits vor ca. 10 Jahren haben Dadina-Verbandsversammlung oder Dadina-Fahrgastbeirat die vollständige Realisierung eines RMV-VRN-Übergangstarifs gefordert, der spätestens mit Betriebsaufnahme der Doppelstock-Triebzüge auf der Main-Neckar-Bahn realisiert werden sollte. Umgesetzt wurde dieser nicht. Die Fahrgäste benötigen daher aus dem Dadina-Gebiet ins VRN-Gebiet bis zu drei Fahrkarten, wenn sie Bus, Zug und Bus nutzen möchten.

1. Befürwortet der Dadina-Vorstand einen vollständigen Übergangstarif zwischen RMV und VRN, um Fahrten mit einer Fahrkarte aus dem Dadina-Gebiet u. a. nach Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen zu ermöglichen?
2. Welche Schritte hat der Dadina-Vorstand in den vergangenen Jahren unternommen bzw. welche plant er zu unternehmen, um endlich einen Übergangstarif bis in die Oberzentren im Rhein-Neckar-Raum herzustellen?

Uwe Schuchmann

Antwort der DADINA:

Zu 1. und 2.:

Die Frage des vollständigen Übergangstarifs bis Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen liegt in der Zuständigkeit der beiden Verkehrsverbünde RMV und VRN. Die DADINA hat in den letzten Jahren diesbezüglich verschiedentlich beim RMV vorgesprochen. Da es bei den Verkehren aber um nicht unerhebliche Tarifeinnahmen geht, war eine Einigung zwischen den Verbänden dazu bisher nicht möglich. Da voraussichtlich im nächsten Jahr ein bundesweit gültiges 49-Euro-Ticket eingeführt wird, wird es dann zumindest für den Monats- und Jahreskartenbereich eine durchgängige Lösung geben.



Vorlage-Nr.: **1637-2022/DDN** vom 25.10.2022

Verfasser:

Az./Antrag: **5_2022**

Beschlusslauf:

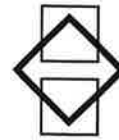
Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Fahrgastbeirat	Ö	Zur Kenntnisnahme

Betreff: **TOP 6.4**
Ausschreibungsnetze und Lautstärkenregelung

Anfrage:

1. Ab wann wirken die absehbaren Neuausschreibungen im SPNV für die Main-Rhein-Bahn (RB 75), Pfungstadtbahn (RB 66), Odenwaldbahn (RE 80, RE 85, RB 81, RB 82, RB 86)? Bitte den Dezember des Fahrplanwechsels angeben.
2. Ist für diese Neuausschreibungen die Vorgabe einer "adaptiven Lautstärkeregelung für Türen-Warntöne im SPNV" vorgegeben?
3. Wie beurteilt der RMV die Antwort des RMV auf einen Elektrischen Betrieb auf der Pfungstadtbahn (siehe Vorlage 1602/2022/DDN vom 28.06.22), insbesondere bei einem möglichen Einsatz akku-elektrischer Fahrzeuge, die dann nicht nur elektrisch fahren könnten, sondern auch während des Aufenthalts nachgeladen werden könnten für die Fahrt in den Odenwald?
4. Befürwortet der DADINA-Vorstand eine Voll- oder Teilelektrifizierung der Odenwaldbahn, wenn ja, welche Abschnitte?
5. Wie bewertet der DADINA-Vorstand einen wasserstoffbasierten Betrieb der Odenwaldbahn und Pfungstadtbahn, und hält er den vollständigen Einsatz "grünen Wasserstoffs", der ausschließlich aus regenerativen Quellen umgewandelt wird, für realistisch, auch unter Berücksichtigung der Steigungen im Odenwald?
6. Wie schätzt der DADINA-Vorstand eine Verlängerung einer S-Bahn-Linie nach Pfungstadt ein; ist dies aus Sicht der Vorstands besser als der heutige Betrieb mit teilweise Durchbindung auf die Odenwaldbahn?
7. Mit welchem Jahr des Baubeginns rechnet der DADINA-Vorstand für die S-Bahn-Neubaustrecke Dietzenbach - Urberach unter günstigsten Umständen?
8. Mit welchem Jahr des Baubeginns rechnet der DADINA-Vorstand für die Straßenbahnstrecke nach Groß-Zimmern unter günstigsten Umständen?
9. Mit welchem Jahr des Baubeginns rechnet der DADINA-Vorstand für den Kreuzungsbahnhof Mühlital unter günstigsten Umständen?

Uwe Schuchmann



Vorlage-Nr.: **1638-2022/DDN** vom 25.10.2022

Verfasser:

Az./Antrag: **6_2022**

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Fahrgastbeirat	Ö	Zur Kenntnisnahme

Betreff:

TOP 6.5
Fragen zum DadiLiner

Anfrage:

1. Wenn nicht die HeinerLiner-App sondern eine andere App eingesetzt wird, ist diese App gerade für sinnesbehinderte Menschen barrierefrei?
2. Zu welchen Zeiten können die Fahrzeuge auch telefonisch bestellt werden?
3. Wie wird bezahlt?
4. Halten die Fahrzeuge auch direkt an den Bushaltestellen des ÖPNV?
5. Können Rollstuhl- und Rollatornutzer*innen mitfahren? In Darmstadt hat es über ein Jahr gedauert, bis entsprechende Fahrzeuge verfügbar waren.

Die Sachverhalte sind m. E. entscheidend, ob das Angebot die Kriterien der Barrierefreiheit erfüllt.

Frank Schäfer

Anwort der DADINA:

Zu 1.:

Es wird die RMV On-Demand-App eingesetzt, die barrierefrei ist.

Zu 2.:

Die telefonische Bestellung ist in den Betriebszeiten des DadiLiner, also Sonntag bis Donnerstag von 5 Uhr morgens bis 1 Uhr nachts sowie Freitag, Samstag und vor Feiertagen von 5 Uhr morgens bis 3 Uhr nachts möglich.

Zu 3.:

Bei telefonischer Bestellung wird mit der GiroCard oder der Kreditkarte im Fahrzeug bezahlt. Bei Buchung über die App muss dort ein Zahlungsweg (z. B. Paypal oder Kreditkarte) hinterlegt werden.

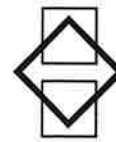
Zu 4.:

Ja, die Fahrzeuge halten auch an den regulären Bushaltestellen.

Zu 5.:

In allen Fahrzeugen wird es möglich sein, zusammenklappbare Rollstühle mitzunehmen. In einem Fahrzeug, dass ab dem Betriebsbeginn am 5.11.2022 zur Verfügung stehen

wird, ist auch die Mitnahme von nicht zusammengeklappten Rollstühlen möglich. Dieses Fahrzeug wird im westlichen Bediengebiet (Griesheim, Pfungstadt, Weiterstadt und Erzhäusen) eingesetzt.



Vorlage-Nr.: **1641-2022/DDN** vom 25.10.2022

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 8.1**
SEV Darmstadt

siehe Anlagen.

Anlage:

- 1. Linie 5E: Neue Linienführung über Frankfurter Straße bzw. Kasinostraße
- 2. Linie 8E: Neueinrichtung einer Haltestelle
- 3. Pressebericht

DADINA-Fahrgastbeirat
E-Mail: info@dadina.de

20.10.2022

Linie 8E: Neueinrichtung einer Haltestelle

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bitte Sie darum, folgenden Antrag in der kommenden Sitzung des DADINA-Fahrgastbeirates am 16.11.2022 zur Beratung und Abstimmung zu stellen bzw. folgenden Antrag an den DADINA-Vorstand auf die Tagesordnung zu setzen.

Antrag:

Beantragt wird folgender Beschluss des Fahrgastbeirats:

Der DADINA-Vorstand wird aufgefordert, auf die HEAG mobilo einzuwirken, dass für den Schienenersatzverkehr der Linie 8E (eingesetzt ab 31.10.22, aktuell noch 4E) eine zusätzliche Haltestelle in der Bismarckstraße auf Höhe der Straßenbahn- und Bushaltestelle Kasinostraße eingerichtet wird.

Die Haltestelle Kasinostraße der Linie 8E kann in Fahrtrichtung Luisenplatz am Straßenrand vor dem Haus Bismarckstraße 66 eingerichtet werden (aktuell ein Parkstreifen). Im Falle der Führung der Linie 8E in Richtung Arheilgen über die Kasinostraße (bei Sperrung der Frankfurter Straße für den SEV in Richtung Norden) ist auch in dieser Richtung ein Halt an der Haltestelle Kasinostraße auf der gegenüberliegenden Seite einzurichten.

Begründung:

Fahrgäste, die aus Arheilgen, von der Fa. Merck oder vom Rhönring zum Hauptbahnhof fahren wollen, können derzeit erst am Willy-Brandt-Platz in die Linien zum Hauptbahnhof umsteigen. Dadurch fahren sie aktuell ohne Halt an den Haltestellen Kasinostraße und Klinikum vorbei und nach dem Umstieg die gleiche Strecke wieder zurück. Das bedeutet einen unnötigen Fahrzeitverlust.

Für Ihre Unterstützung und Ihr Engagement bedanke ich mich.

Mit freundlichen Grüßen
Michael Scholz-Woywoldt

Presseveröffentlichung im Darmstädter Echo vom 26.10.2022, Seite 9

Fahrgastbeirat fordert Nachbesserung

Ersatzbusse der Linie E5 sollten direkt am Kranichsteiner Bahnhof halten und durchs Martinsviertel fahren, schlägt das Gremium vor

DARMSTADT (bif).

Die Diskussion um den Straßenbahn-Ersatzverkehr nach Kranichstein und Arheilgen hält an.

Wie berichtet, hat Heag Mobilo angekündigt, ab kommender Woche die Straßenbahnschaukel zwischen Arheilgen und Kranichstein bis zum kommenden Herbst einzustellen und stattdessen dauerhaft Direktbusse in die beiden nördlichen Stadtteile einzusetzen.

Grund sind Beschaffungsprobleme bei den Ersatzteilen für die Straßenbahnen, die durch den Krieg in der Ukraine bedingt sind und durch mehrere Unfälle von Straßenbahnen in jüngster Zeit verschärft wurden. Heag Mobilo hatte die Wiederaufnahme der umsteigefreien Direktverbindung nach Arheilgen und Kranichstein mit Ersatzbussen auch eine Reaktion auf die Wünsche und Anregungen aus den nördlichen Stadtteilen genannt, da das Umsteigen am Nordbad nun entfalle.

Der Fahrgastbeirat der Dadina äußert Verständnis für die Beschaffungsprobleme und begrüßt, dass durch diese Entscheidung „dringend benötigte Straßenbahnen für das restliche Gesamtnetz verfügbar“ sind, wie der Vorsitzende Bernd Rohrman mitteilt.

Allerdings kritisiert der Fahrgastbeirat schon seit Beginn der Bauarbeiten auf der Frankfurter Straße und dem deshalb eingerichteten Ersatzverkehr durch Busse, es sei „völlig unverständlich, dass die Linie 5E vom Nordbad ohne Halt bis zum Luisenplatz durchfährt“.

Ein Stopp an den Haltestellen Heinheimer Straße und Pützerstraße würde Martinsviertlern und Kranichsteinern direkte Beziehungen zum Beispiel zu Alice-Hospital, E-Stift und Mathildenhöhe ermöglichen – die seien jetzt nur über den Luisenplatz erreichbar.

Der Fahrgastbeirat bezweifelt, dass die „maximal zweiminütige Verlängerung der Umlaufzeiten“ diese Stopps unmöglich mache, denn nach seiner Beobachtung hätten an den Endstationen der Ersatzlinien 8E und 5E bisher regelmäßig zwei Busse in Warteposition gestanden.

„Nicht nachvollziehbar ist auch die Tatsache, dass die 5E-Busse nicht direkt am Kranichsteiner Bahnhof halten“, an einer vorhandenen Bedarfs-Bushaltestelle der DB, heißt es weiter. Stattdessen müssten die Fahrgäste zum Umstieg auf die Regionalbahn schon an der Schleifmühle aussteigen und 300 Meter laufen.

Der Fahrgastbeirat fordert daher „nochmals nachdrücklich auf, diese einfachen Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenbedienung für die einjährige Laufzeit des Schienenersatzverkehrs kurzfristig umzusetzen“.

Hastes Eilig Als Gelaafe

AKW-Projektgruppe der IGAB zur vollständigen Streichung des Straßenbahnverkehrs im Darmstädter Norden



Gerade haben Arheilger und Kranichsteiner Gefallen daran gefunden, dass mit der Linie 4-Schaukelbahn die nördlichen Stadtteile besser miteinander und Kranichstein mit dem Nordbahnhof verbunden wurde – da streichen HEAG-mobilo und Stadt ab 31. Oktober diese Straßenbahn gänzlich. Die millionenschwere Investition in das Gleisdreieck Arheilger Straße muss nun als nutzlos abgeschrieben werden. Es war als Vorbereitung zur Schaukelbahn für die Zeit der Baumaßnahmen in der Frankfurter Straße hergestellt worden.

Die Umsteigerei im Bürgerpark wurde nicht grundsätzlich kritisiert. Anstoß erregte vielmehr: Während in dichtem Takt eine Bus-Armada die Menschen aus der Stadt in den Bürgerpark transportierte, musste dort bis zu einer Viertelstunde gewartet werden, ehe eine der seltenen Schaukelbahnen vorbeikam. Nur zwei Fahrzeuge mehr, und es wäre ein 10-Minutentakt möglich gewesen. Früher waren beide Stadtteile in einem noch viel dichteren Takt von den Linien 6, 7, 8, 4 und 5 angefahren worden.

Nun wird dauerhaft ein Busersatzverkehr angeboten, der auf keinen der Wünsche eingeht, die von ÖPNV-Nutzern vielfach geäußert wurden. Hier die drei wichtigsten Schwächen des Ersatzverkehrskonzepts:

Wixhausen wird wieder einmal vergessen

Wenn nun wieder die Bus-Ersatzlinie 8E vom Luisenplatz nach Arheilgen fahren soll, wäre es ein Leichtes, diese Busse bis nach Wixhausen durchfahren zu lassen. Stattdessen mutet man den Wixhäusern das Bus-zu-Bus-Umsteigen an der ehemaligen Straßenbahn-Endhaltestelle Dreieichweg zu.

Kranichstein West wird abgehängt

Unmittelbar vor der „Senioren-Residenz“ in der Kranichsteiner Borsdorffstraße gibt es eine mit Hochbordsteigen ausgebaute Bushaltestelle, die früher von den Kranichsteiner Buslinien angefahren wurde. Doch das aktuelle Busersatzkonzept klammert diese Haltestelle – wie schon in den vergangenen Sommerferien – aus. Die alten Leute sollen nun wieder den langen Weg zur Jägertorstraße zurücklegen, um dort an einem ungeeigneten Haltestellenprovisorium mit ihren Rollatoren in den Bus zu klettern – sie haben es inzwischen aufgegeben. Auch die Kreisverwaltung mit ihrem regen Beschäftigten- und Kundenverkehr hat das Nachsehen. Ebenso die Bewohner im Westen Kranichsteins, weil sie weit jenseits des für Busse üblichen 300 m-Radius um eine Haltestelle wohnen.

Verbindungen zum Martinsviertel sind bei HEAG und Stadt unerwünscht

Eine Verbindung Arheilgens zum Martinsviertel ist durch die Route der Ersatzlinie 8E außen ums Johannesviertel herum vollständig verloren gegangen. Wie kommen nun die Merck-Beschäftigten aus den Werkwohnungen im Martinsviertel ohne ÖPNV an ihre Arbeitsplätze? Mit dem Auto.

Aus Kranichstein bieten nur noch die H-Busse eine Verbindung zum Martinsviertel an, die aber nur den östlichen Teil Kranichsteins anfahren. Die Kranichsteiner Busersatz-Hauptlinie 5E kennt nur ein Ziel: die Stadtmitte. Netzverknüpfungen finden nicht statt. Rigoros fährt diese Linie durch das gesamte Martinsviertel hindurch. Sie steht dort zwar im Stau und vor allerlei Ampeln – doch Halte sieht das Buskonzept hier nicht vor. Wer also dorthin will, müsste zum Luisenplatz fahren und dann z.B. mit der Buslinie L die ganze Strecke wieder zurück. Ebenso schlecht wird die Verknüpfung von Kranichstein und Arheilgen: Auch dieser Weg führt künftig nur noch über den Luisenplatz.

Die Beschwichtigung durch den „Mobilitätsdezernenten“ Kolmer, diese Lösung käme „den Menschen im Darmstädter Norden entgegen“ ist also völlig substanzlos. Vielmehr senden HEAG und Stadt ein fatales Signal aus, das von einer Nutzung des ÖPNV im Darmstädter Norden abschreckt. Daran wird auch ein 49 €-Ticket nichts ändern. Der Umstieg zurück aufs Auto ist die Folge.