



## Tagesordnung

Gremium: Verbandsversammlung

Sitzungstag: 20.09.2012

Sitzungsnummer: VV/7./IV.

<b>TOP</b>	<b>Betreff</b>		
<b>Öffentlicher Teil der Sitzung</b>			
1.	Mitteilungen des Verbandsversammlungsvorsitzenden	0472-2012/DDN	
2.	Anträge und Anfragen (Sachstand)	0473-2012/DDN	
3.	Bericht des Vorstandsvorsitzenden	0474-2012/DDN	
4.	Konsequenzen Prüfbericht 2010	0459-2012/DDN	
5.	Systemvergleich Schienenanbindung Ostkreis	0460-2012/DDN	
6.	Ausschreibung Dreieichbahn	0465-2012/DDN	
7.	Neue Liniennummerierung	0468-2012/DDN	
8.	Prüfung eines Tangentialverkehrs zwischen Darmstadt-Arheilgen und Weiterstadt - Antrag der CDU-Fraktion	0475-2012/DDN	
9.	Busverbindung Innenstadt - Ostbahnhof ab Dezember 2012 - Antrag der CDU-Fraktion	0476-2012/DDN	
10.	Kapazitätserweiterung Odenwaldzüge ab Dezember 2015 - Antrag der CDU-Fraktion	0477-2012/DDN	
11.	Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (Landgraf-Georg-Straße) - Anfrage der CDU-Fraktion	0478-2012/DDN	
12.	Verkehr des Linienbündels LDD-Darmstadt/Dieburg (Fa. Werner) - Anfrage der CDU-Fraktion	0479-2012/DDN	

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0472-2012/DDN vom 04.09.2012**Verfasser: **DADINA**

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Verbandsversammlung	Ö	Zur Kenntnisnahme

Betreff:

**TOP 1****Mitteilungen des Verbandsversammlungsvorsitzenden****Verbandsversammlungsvorsitzender Alexander Ludwig berichtet mündlich.**

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0473-2012/DDN vom 04.09.2012**Verfasser: **DADINA**

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff:

**TOP 2  
Anträge und Anfragen (Sachstand)****1. Nachfrage zum geänderten Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 28.02.2012 über die „zukunftsfähige Entwicklung der Main-Neckar-Bahn“ (VV/5./IV.5)**

Zu der Nachfrage hat der RMV wie folgt Stellung genommen:

„Die Linie 60 wird neu ausgeschrieben mit dem Ziel der Betriebsaufnahme zum Dezember 2016. Das künftige Linienkonzept und der Ausschreibungsfahrplan sind abgestimmt. Es ist vorgesehen, die Züge auf der Main-Neckar-Bahn künftig in Mannheim-Friedrichsfeld zu flügeln. Die dafür benötigte Infrastruktur muss noch hergestellt werden. Die hohe Verkehrsnachfrage in der Hauptverkehrszeit und die Längenbegrenzung der Bahnsteige im Bereich des VRN infolge der Bahnhofsumbauten für einen S-Bahn-Betrieb erfordern auch künftig den Einsatz von Doppelstockzügen zu bestimmten Zeiten. Außerhalb der Verkehrsspitze können die Kapazitätsvorgaben auch mit einstöckigen Fahrzeugen erfüllt werden. Im Rahmen der Gestaltungsmöglichkeiten werden ausreichend dimensionierte Mehrzweckbereiche vorgesehen.“

Des Weiteren hat der RMV in der Vergangenheit schon des öfteren ausgeführt, dass die Main-Neckar-Bahn – u. a. wegen des Güterverkehrs – so stark belegt ist, dass die Züge zwischen Darmstadt und Mannheim nicht in andere Zeitlagen verschoben werden können.

**2. Stellungnahme zum Antrag der CDU-Fraktion vom 28.02.2012 zur „Sonntagszugverbindung Odenwaldbahn“ (VV/4./IV./4)**

Hierzu hat der RMV wie folgt Stellung genommen:

„Für die angefragten Sonntagszugverbindungen 6:07 Uhr und 8:07 Uhr ab Erbach nach Darmstadt Hbf (an 7:18 und 9:18 Uhr) sind ca. 68-70 Tsd. € / Jahr zu veranschlagen. Nach Abzug eines pauschalen Einnahmeanteils von 12% und bei Anwendung der Partnerschaftsfinanzierung würden auf die DADINA knapp 20 Tsd. € / Jahr und auf die OREG etwas über 10 Tsd. € / Jahr entfallen. Eine Verrechnung der Kapazitätsminderung des Zuges 7:07 Uhr ab Erbach mit einer neu entstehenden Leerüberführung ist dabei bereits berücksichtigt.“

Der Vorstand sieht hier zurzeit aus finanziellen Gründen keine Möglichkeit einer Zusatzbestellung.

**3. Stellungnahme zur Anfrage der CDU-Fraktion vom 31.05.2012 zur "Nutzung der geplanten P+R-Anlage am Darmstädter Nordbahnhof"**

Hierzu hat die Stadt Darmstadt wie folgt Stellung genommen:

"Zu 1. bzw. zur Vorbemerkung:

Es gibt grundsätzliche Überlegungen bei der Stadt, die P & R - Situation am Nordbahnhof zu verbessern; konzeptionell ist angedacht die Flächen im süd-westlichen Teil der Straße 'Am Nordbahnhof' neu zu ordnen und bezüglich eines P & R-Angebotes zu optimieren. Es gibt dafür aber derzeit weder Haushaltsmittel noch einen konkreten Planungsauftrag an ein Ingenieurbüro. (Es liegt offensichtlich ein Missverständnis vor. Die Aussage von Herrn Stoll vom Straßenverkehrs- und Tiefbauamt bezog sich sicherlich nur auf das unmittelbare Bahnhofsumfeld; siehe Antwort zu 2.)

Zu 2. und 3.:

Es gibt einen Planungsauftrag der Stadt in Verbindung mit dem RMV die Frankfurter Straße im Bereich Umfeld Nordbahnhof bezüglich Anbindung Bus- und Straßenbahn bzw. Radverkehr, Kiss & Ride, Taxi, Parkplätze für Fahrzeuge von mobilitätseingeschränkten Personen, etc. zu überplanen. Ebenso soll generell die Überquerbarkeit der Frankfurter Straße in diesem Bereich verbessert werden.

Im Vordergrund steht insbesondere den Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln für mobilitätseingeschränkte Personen zu erleichtern.

(Zeitgleich hat auch die DB AG Planungen begonnen in ihrem Zuständigkeitsbereich den Zugang zu den DB-Gleisen entsprechend zu verändern).

Die Herstellung von Bike & Ride Abstellmöglichkeiten sowie auch von Fahrradboxen ist grundsätzlich vorgesehen; Art, Anzahl und Ort sind jeweils im derzeitigen Planungsstand aber noch nicht festgestellt.

Zu 4.:

Planungen zu P & R erfolgen derzeit nicht (siehe zu 1.).

Zu 5.:

Die Haltestelle Nordbahnhof wird derzeit von den Straßenbahnlinien 6,7,8 und der Buslinie R angefahren. Eine Ausweitung des jeweiligen Fahrplantaktes ist derzeit nicht vorgesehen und wäre entsprechend auch finanziell nicht darstellbar."

Auch auf der Odenwaldbahn sind zurzeit keine Angebotsausweitungen vorgesehen.

**Anlage:**

- Anträge und Anfragen der DADINA-Verbandsversammlung 2011-2016

**Anträge und Anfragen der DADINA-Verbandsversammlung 2011 – 2016**

Laufende Nr.	Antrag/Anfrage	Beschluss	Bearbeitungsstatus
5./IV.1	Anfrage: Tarif Babenhausen – Hanau	Der DADINA-Vorstand wird gebeten, die Kapazität in den Zügen auf der RB 75 gemeinsam mit dem RMV anhand von aktuellen <b>Zählungen</b> zu überprüfen und auch mit den Fahrgastzahlen vor Beginn des aktuellen Ausschreibungzeitraums zu vergleichen. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Kurse zu richten, die aktuell mit einem 2-Wagen-Zug bedient werden.  Sofern Kapazitätsprobleme festgestellt werden, wird der DADINA-Vorstand weiterhin gebeten, Vorschläge für Veränderungen inklusive Abschätzung des nötigen Mittelbedarfs zu erarbeiten.	In Bearbeitung.
5./IV.2	Antrag: Verlängerung der Züge auf der RB 75	Der DADINA-Vorstand wird gebeten, die Kapazität in den Zügen auf der RB 75 gemeinsam mit dem RMV anhand von aktuellen <b>Zählungen</b> zu überprüfen und auch mit den Fahrgastzahlen vor Beginn des aktuellen Ausschreibungzeitraums zu vergleichen. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Kurse zu richten, die aktuell mit einem 2-Wagen-Zug bedient werden.  Sofern Kapazitätsprobleme festgestellt werden, wird der DADINA-Vorstand weiterhin gebeten, Vorschläge für Veränderungen inklusive Abschätzung des nötigen Mittelbedarfs zu erarbeiten.	Beantwortung erfolgt Niederschrift VV/6./IV. am 27.6.2012. Beantwortung der Nachfrage steht noch aus.
5./IV.3	Antrag: Prüfung ÖPNV-Spur Erbacher Straße – Ostbahnhof Nordseite	Der DADINA-Vorstand wird beauftragt, gemeinsam mit der Stadt Darmstadt die Möglichkeiten einer ÖPNV-Spur auf der Museumsbahntrasse zwischen dem Bahnübergang Erbacher Straße und dem Ostbahnhof zu prüfen. Ziel ist es, Montag bis Freitagmorgens stadteinwärts und abends stadtauswärts den Bussen die Fahrt auf einem straßenbahnhähnlichen Bahnkörper zu ermöglichen.	Beantwortung erfolgt Niederschrift VV/6./IV. am 27.6.2012. Beantwortung der Nachfrage steht noch aus.
5./IV.4	Antrag: Sonntagszuverbindung Odenwaldbahn	Der DADINA-Vorstand wird beauftragt, die Kosten für folgende Fahrplanänderungen zu ermitteln (getrennt nach Stadt Darmstadt, Landkreis Darmstadt-Dieburg, Odenwaldkreis) und möglichst bis zum 28.05.2012 der Verbandsversammlung mitzuteilen:  1. Neue Zugverbindung an Sonntagen: Erbach 06:07 – Wiebelsbach 06:33 / 06:40 – Darmstadt Hbf 07:18 (Dafür wird die Doppeltraktion der Verbindung Erbach 07:07 – Darmstadt Nord 08:12 und die Verbindung Darmstadt Nord 08:16 – Hbf 08:20 aufgegeben.)  2. Neue Zugverbindung an Sonntagen: Erbach 08:07 – Wiebelsbach 08:37 – Darmstadt Hbf 09:18 (Dafür wird die Doppeltraktion der Verbindung Erbach 09:07 – Darmstadt	Beschlossen VV/5./IV. am 21.03.2012. Antwort durch den RMV steht noch aus.

5./IV.5	Antrag: Zukunfts-fähige Weiterentwicklung der Main-Neckar-Bahn	<p>Nord 10:12 aufgegeben.)</p> <p>Die DADINA-Verbandsversammlung stellt die folgenden Aspekte als Forderungen an die Weiterentwicklung der Main-Neckar-Bahn anlässlich der geplanten Ausschreibung der Zugleistung durch die Regionalen Aufgabenträger fest und bittet den DADINA-Vorstand, diesen Zielen mit Nachdruck zur Umsetzung zu verhelfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Nach bereits erheblichen Verzögerungen, wird das Bestreben der Aufgabenträger des SPNV nachdrücklich unterstützt, die Zugleistungen auf der Main-Neckar-Bahn zum Fahrplanwechsel 2015 auszuschreiben. Weitere Verzögerungen sind nicht akzeptabel.</li> <li>b) Die bekannten Vorhaben der Aufgabenträger des SPNV zur Einführung eines Fliegezugkonzeptes in Richtung Heidelberg und Mannheim mit qualitativ hochwertigem Fahrzeugmaterial und einer der hohen Nachfrage angemessenen Weiterentwicklung der Kapazitäten wird nachdrücklich begrüßt und unterstützt.</li> <li>c) Eine zu erwartende Wettbewerbsdividende durch die Neuvergabe soll vollständig in die qualitative und quantitative Verbesserung des Angebotes reinvestiert werden.</li> <li>d) Höchste Priorität hat die Sicherstellung der Möglichkeit zur besseren Anbindung schneller Züge an den Fernverkehrs-ITF-Knoten (ITF = integraler Taktfahrplan) im Mannheimer Hauptbahnhof, um einen akzeptable Übergang zum Fernverkehr zu ermöglichen. Hierfür wird ein explizites Betriebskonzept vorausgesetzt, welches, sofern es sich aufgrund betrieblicher oder infrastruktureller Zusammenhänge nicht unmittelbar umsetzen lässt, zumindest eine mittelfristige Umsetzung sichert und in der Ausschreibung als Zielzustand zu berücksichtigen ist.</li> <li>e) Gleichsam von hoher Bedeutung sind die Verstärkung des Fahrtenangebotes des an allen Wochentagen und zu allen Tageszeiten besonders stark nachgefragten Streckenabschnitts zwischen Darmstadt und Frankfurt auf einem Takt 30' sowie die Verdichtung des Zugangebotes schneller Züge zum Fernverkehrsknoten Mannheim Hauptbahnhof.</li> <li>f) Das Fahrradmitnahmeangebot ist mindestens auf dem aktuellen Niveau sicherzustellen. Es ist anzustreben, das Fahrzeugkonzept auf eine auch jahreszeitlich flexible Angebotsausweitung der Fahrradmitnahme auszulegen. Dort wo Fahrräder stehen (angelehnt) sollen, sind nach dem Vorbild zahlreicher Verbünde (z. B. SBB Zürich, Regiotram Kassel etc.) Anlehnmöglichkeiten auch für stehen-</li> </ul>	<p>Beantwortung erfolgt Niederschrift VV/6./IV. am 27.6.2012. Nachfrage wurde an den RMV weitergeleitet.</p>
---------	--	---	--

		de Fahrgäste der Vorzug zu geben und auf Sitze und Klappsitze zu verzichten. Um die Durchlässigkeit des Angebotes auch über die Verbundgrenzen hinweg sicherzustellen, ist spätestens mit Wirkung der Ausschreibung ein gegenseitiger Übergangstarif anzustreben, mit dem Verbundfahrten aus Frankfurt/Darmstadt mit Stadtverkehrsmittelnutzung nach Heidelberg/Mannheim und umgekehrt gelöst werden können.	Nach Diskussionen erklärt sich die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen mit einer Vertagung des Antrages bis zur nächsten Verbandsversammlung (27.06.2012) unter der Prämisse bereit, dass der Vorstand notwendige Angaben für eine Abstimmung des Antrages zusammenstellt. Nach Mitteilung in der Sitzung VV/6./IV. am 27.06.2012, dass ein Gutachten 20.-30.000 € Kosten würde und die Ausgaben im WP 2013 eingeplant werden sowie eine Beteiligung der HEAG mobile geprüft wird, beschlossen.	✓	
5./IV/6	Antrag: Überprüfung des Grundtaktes	Der DADINA-Vorstand wird gebeten zu untersuchen, welche Auswirkungen die Umstellung des Grundtaktes von 15'/30' auf einen Grundtakt 10'/20' für Fahrgäste und Angebotserstellung (insbesondere die Kosten) erwarten lassen.	Abgelehnt VV/6./IV. am 27.06.2012.		
6./IV/7.	Antrag: Systemoffene, ergebnisoffene und gleichberechtigte Untersuchung der normalspurigen Stadt-Land-Bahn für den Korridor Groß-Zimmern – Roßdorf - Darmstadt				
6./IV/8.	Anfrage: Nutzung der P+R-Anlage am Darmstädter Nordbahnhof		Beantwortung durch die Stadt Darmstadt liegt vor und wird in der VV/7./IV. am 20.9. 2012 mitgeteilt.	✓	

04.09.2012

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0474-2012/DDN vom 04.09.2012**Verfasser: **DADINA**

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 3**  
**Bericht des Vorstandsvorsitzenden**

---

### **1. Linienbündel Reinheim**

Der RP Darmstadt hat nach Prüfung entsprechender Unterlagen der Fa. HAV festgestellt, dass die Bedienung des Linienbündels Reinheim (Linien K 55, K 57 und K 85) für die Fa. HAV wirtschaftlich nicht mehr zumutbar ist. In ihrer Stellungnahme zum Anhörungsverfahren hat die DADINA darauf hingewiesen, dass verschiedene Fahrplanänderungen geplant sind, die den wirtschaftlichen Betrieb des Linienbündels wieder ermöglichen sollen.

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgte zum 13.08.2012. Es gab einige Beschwerden aus dem Reinheimer Raum bezüglich der weggefallenen Direktverbindungen zur Edith-Stein-Schule und zur Lichtenbergschule in Darmstadt. Eine Fahrt der Linie K 55 morgens wird nach den Herbstferien sieben Minuten früher gelegt, sodass ein Erreichen der Anschlüsse des Stadtverkehrs in Darmstadt besser möglich wird. Außerdem beobachtet die DADINA zusammen mit der HEAG mobilo die Kapazitätssituation auf der Straßenbahlinie 3 im morgendlichen Schülerverkehr.

### **2. Linienbündel LDD Darmstadt/Odenwald**

Das regionale Linienbündel LDD Darmstadt/Odenwald (Linien 671, 678, 681, 693 und ERB 30) soll durch den RMV zum Ablauf der Konzession im Dezember 2013 ausgeschrieben werden. Dem Wunsch der DADINA nach einer Verschiebung der Ausschreibung bis zur Klärung der Rahmenbedingungen über eine mögliche Lokalisierung von regionalen Buslinien ist der RMV nicht nachgekommen, da er rechtliche Probleme sieht. Der bestehende Fahrplan soll weitgehend beibehalten werden. Die vorhandene Anbindung des Linienbündels an das Verkehrsmanagementsystem (VMS) der HEAG mobilo kann dann voraussichtlich nicht weitergeführt werden, da der RMV in seinen Ausschreibungen nur die Lieferung von online-Fahrplandaten durch das Verkehrsunternehmen vorschreibt, aber nicht den Anschluss an ein bestimmtes System.

### **3. Bedienungsqualität Fa. Werner**

In den letzten Monaten ist es verstärkt zu Fahrtausfällen und anderen Qualitätsmängeln auf den Linien der Fa. Werner (u. a. Linien 672, 673 und 682) gekommen. Hierbei handelt es sich um regionale Linien in der Zuständigkeit des RMV. Es haben mehrere Besprechungen mit der Fa. Werner und dem RMV stattgefunden. Die Fa. Werner führte u. a. Personalmangel als Ursache an und will die Probleme jetzt in den Griff bekommen. Auch der RP Darmstadt als Aufsichtsbehörde wurde eingeschaltet.

#### **4. Touch&Travel**

Der RMV hat mit der DB AG vereinbart, dass bis zum Jahresende alle Haltestellen im RMV-Gebiet mit Kontaktpunkten für das Vertriebssystem Touch&Travel ausgerüstet werden. Diese Kontaktpunkte können an den Haltestellenmasten oder den Automaten angebracht werden und bestehen aus einem QR-Code und einem NFC-Chip, die mit dem Handy erfasst werden können. Hierbei handelt es sich um ein elektronisches Ticketsystem. Mit dem An- und Abmelden an den Kontaktpunkten können dann Fahrbe rechtigungen sowohl innerhalb des RMV-Gebietes, als auch bundesweit mit der DB AG erworben werden.

#### **5. Anbindung TU-Lichtwiese**

Die TU Darmstadt hat Anfang Juli mitgeteilt, dass das neue Hörsaal- und Mediengebäude auf der TU-Lichtwiese nicht wie geplant zum Beginn des Wintersemesters fertig gestellt wird. Daraufhin wurden die geplanten Fahrplanänderungen zur besseren Anbindung der TU-Lichtwiese erstmal zurückgestellt. Es wird jetzt im Wintersemester 2012/2013 der gleiche Fahrplan gefahren, wie im letzten Wintersemester. Zum Sommersemester 2013 soll das neue Gebäude dann für Vorlesungen genutzt werden, sodass die geplanten Fahrplanänderungen voraussichtlich im April 2013 kommen werden. Die Geschäftsstelle informiert im WS 2012/13 wieder mit einem Flyer über die bestehenden Verbindungen.

#### **6. DFI Odenwaldbahn**

Die Ausschreibungen für die Aufstellung der Anlagen zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an den Stationen der Odenwaldbahn wurden durch die HEAG mobilo abgeschlossen. Am 30.08.2012 erfolgte der „Erste Spatenstich“ am Ostbahnhof in Darmstadt. Mit der Inbetriebnahme der Anzeiger ist Anfang nächsten Jahres zu rechnen.

#### **7. Fahrplanänderung Gundernhausen**

Auf Wunsch und in Abstimmung mit der Gemeinde Roßdorf soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 der Fahrweg der Linie 673 (Darmstadt – Roßdorf – Stetteritz) in Richtung Stetteritz kostenneutral geändert und dadurch im Ortsteil Gundernhausen ein Ringverkehr geschaffen werden, um den Ortskern vom Busverkehr zu entlasten. Ab Haltestelle „Roßdorf Dieburger Straße“ fahren die Busse der Linie 673 stündlich über die B 38 und die K 128 direkt zur Haltestelle „Stetteritz“. Im Anschluss daran fahren die Busse nach Darmstadt zurück. Alle weiteren Fahrten bedienen ab Haltestelle „Roßdorf Dieburger Straße“ die Haltestellen „Gundernhausen Nordhäuser Straße“, „Rathausstraße“ und enden an der Haltestelle „Hauptstraße“. Gleichzeitig werden die Abfahrtszeiten ab Darmstadt in Abstimmung mit der Linie 672 (Darmstadt – Groß-Zimmern – Dieburg) neu geordnet, so dass von ca. 12 bis 18 Uhr durchgehend 4 Abfahrten ab Luisenplatz zu den Minuten 18 (672), 38 (673 Ringverkehr), 48 (672 nach Groß-Zimmern oder 673 nach Gundernhausen Hauptstraße) und 58 (673 nach Gundernhausen Hauptstraße) bestehen. Im Schülerverkehr nach 13 Uhr wird auf den Linien 672/673 ein 10-min-Takt gebildet. Zur Abfahrtsminute 38 am Luisenplatz besteht am Ostbahnhof Anschluss an die Regionalbahn nach Erbach. Die Abfahrtsminute 48 hat am Ostbahnhof Anschluss von der Regionalbahn von Frankfurt bzw. Fa. Merck in Richtung Roßdorf. Die Abfahrtsminute 58 hat am Ostbahnhof Anschluss an die Regionalbahn nach Frankfurt und an den Regionalexpress nach Erbach. In Fahrtrichtung Darmstadt bleibt der Fahrplan unverändert, d.h. wie bisher fahren bis auf 4 Ausnahmen morgens alle Busse durch den Ortskern Gundernhausen.

#### **8. Fahrplan Linie 5**

Zum 13.08.2012 wurde der Fahrplan auf der Linie 9 durch zusätzliche Fahrten vom Böllentor nach Griesheim und zurück im Zeitraum zwischen 18 und 19.30 Uhr verbessert. Au-

Bei dem wurde im Abendverkehr auf der Linie 5 nach Kranichstein der 15-Minutentakt von ca. 21 bis ca. 22 Uhr ausgeweitet. Als Kompensation für die Mehrleistungen wird in den Herbstferien 2012 auf der Linie 5 anstatt einem 7,5-Minutentakt nur ein 15-Minutentakt gefahren. Dies wurde noch am Anfang der Sommerferien in einer Besprechung mit HEAG mobilo und Vertretern des Fahrgastbeirates vereinbart. In den Sommerferien 2012 wurde das Fahrgastaufkommen auf der Linie 5 (mit 7,5-Minutentakt) von der HEAG mobilo erhöht. Nach Auswertung der Ergebnisse soll in Abstimmung mit dem Fahrgastbeirat festgelegt werden, welche Kompensation ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 umgesetzt werden soll.

## **9. Linie L**

In der Verbandsversammlung am 27.06.2012 wurde aus wirtschaftlichen Gründen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 die Einstellung der Linie L auf dem Abschnitt zwischen Schloß und Ostbahnhof beschlossen. Hierzu ist noch Folgendes zu berichten:

- Die Anschlüsse am Ostbahnhof werden durch die Regionalbusse gewährleistet. Hierbei ist besonderer Wert auf die Pünktlichkeit der Busse – v. a. in Richtung stadtauswärts – zu legen.
- Es werden – in Abhängigkeit von den Möglichkeiten der Lichtsignalanlage an der Beckstraße - zusätzliche Halte der Regionalbusse in einem angrenzenden Takt-Schema an der Haltestelle „Woog“ eingerichtet. Hierbei wird auf eine möglichst übersichtliche Fahrplangestaltung für die Fahrgäste geachtet.
- Die Fahrgastinformation wird verbessert. Die DFI-Anlagen an den Haltestellen „Jugendstilbad“ und „Woog“ sind bereits in Betrieb. Am Ostbahnhof werden voraussichtlich bis Ende des Jahres drei DFI-Anzeiger aufgestellt. Der Gesamtfahrplan aller Verbindungen zwischen Ostbahnhof und Innenstadt soll breiter veröffentlicht werden. Entsprechende Öffentlichkeitsarbeit ist vorgesehen.
- Der L-Bus wird zurzeit nicht so stark frequentiert. Die Kapazitätssituation in den Regionalbussen muss beobachtet werden. Es ist aber so, dass auch bei den stadteinwärts fahrenden Bussen am Ostbahnhof Fahrgäste aussteigen, sodass zusätzlicher Platz für einsteigende Fahrgäste entsteht. Im Übrigen werden die Regionalbusse auch heute schon von Umsteigern zur oder von der Odenwaldbahn stark genutzt. Tendenziell wird es für die Fahrgäste in den Regionalbussen etwas enger, als im L-Bus, dies ist aber vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Situation nicht zu vermeiden.
- Ebenfalls zum Fahrplanwechsel soll die Linie K 56 (Darmstadt – Nieder-Modau/Lichtenberg) an allen Tagen und die Linie K 55 (Darmstadt – Reinheim – Ueberau) am Wochenende über die Erbacher Straße nach Darmstadt und zurück geführt werden. Damit bekommt das Edelsteinviertel erstmals einen Anschluss an den ÖPNV.

## **10. Linienbündel Bergstraße**

Der Vorstand hat in seiner Sitzung am 03.09.2012 beschlossen, sich nicht an der vom RMV für Dezember 2013 geplanten Ausschreibung des Linienbündels Bergstraße (Linien K 50 regional, K 50 lokal und K 52) zu beteiligen. Es sollen Möglichkeiten zur Durchbindung der Verkehre mit der Linie NB (Eberstadt – Nieder-Beerbach) geprüft werden. Außerdem besteht die Option der Lokalisierung des regionalen Teils der Linie K 50. Ggf. kann das Linienbündel zu einem späteren Zeitpunkt ausgeschrieben werden.

## **11. Veranstaltung zum Mobilitätsmanagement am 09.11.2012**

Am 09.11.2012 wird von 15 bis ca. 18 Uhr aus Anlass des 15-jährigen Jubiläums der DA-DINA die Informationsveranstaltung „Mobilitätsmanagement – Effizient und nachhaltig“ im Kreistagssitzungssaal stattfinden. Als Referenten sind neben den beiden DADINA-Vorstandsvorsitzenden, Heike Mühlhans von der ivm GmbH, Daniel Theobald von der IHK Darmstadt, Manfred Efinger, Kanzler der TU Darmstadt und Volker Blees (Büro Verkehrs-lösungen) vorgesehen. Das genaue Programm wird in Kürze veröffentlicht.

## **12. 65-plus-Jahreskarte**

Zum Fahrplan- und Tarifwechsel im Dezember 2012 bietet der RMV ein neues Tarifangebot für Senioren ab 65 Jahren an, das preiswerter als die normale Jahreskarte ist und zusätzliche Vorteile hat. Die Nutzung der 1. Klasse ist immer eingeschlossen und am Wochenende sowie an Feiertagen ist die Karte unabhängig von der gekauften Preisstufe im gesamten Verbundgebiet gültig. Damit können Senioren ein ganzes Jahr lang z.B. für 329 Euro in der Innenstadt von Darmstadt (Preisstufe 1), im gesamten DADINA-Gebiet für 828 Euro (Preisstufe 4) oder für 1390 Euro im gesamten RMV-Gebiet unterwegs sein. Die Inhaber der neuen Fahrkarte können den AirLiner ohne Zuschlag nutzen. Die 65-plus-Jahreskarte wird ab 01.01.2013 als elektronische Jahreskarte verfügbar sein.

Die DADINA hat sich schon seit Längerem für ein solches Angebot beim RMV eingesetzt. Bisher gibt es im DADINA-Gebiet das günstige SeniorTicket, das als Monatskarte in den Preisstufen 1 bis 4 zum Preis für Auszubildende angeboten wird. Dieses Fahrkartenangebot wird die DADINA solange im Sortiment halten, bis die neue elektronische 65-plus-Karte als Monatskarte zur Verfügung steht.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0459-2012/DDN vom 20.08.2012**Verfasser: **DADINA**

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 4  
Konsequenzen Prüfbericht 2010****Beschlussvorschlag:**

1. Es wird zugestimmt, die Wirtschafts- und Haushaltsführung der DADINA weiterhin nach den Vorschriften des Eigenbetriebsgesetzes und des Handelsgesetzbuches (Drittes Buch) mit der kaufmännischen doppelten Buchführung durchzuführen. Ab dem 01.01.2014 werden die Rechnungsprüfungsaufgaben nicht mehr durch die Verbandsmitglieder, sondern durch einen externen Wirtschaftsprüfer wahrgenommen. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, bis zu diesem Termin notwendige Anpassungen bei der Wirtschafts- und Haushaltsführung in Abstimmung mit der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg durchzuführen.
2. Der beigefügten Satzung zur Änderung der Satzung der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation wird zugestimmt.
3. Der nachfolgende „Bericht zu den zweiten und dritten Spiegelstrichen der Prüfungsfeststellungen des Revisionsamtes des Landkreises Darmstadt-Dieburg der Jahresprüfung 2010“ wird zur Kenntnis genommen.

## Begründung:

### Zu 1.:

Im Bericht des Revisionsamtes über die Prüfung des Jahresabschlusses 2010 der DADINA wird beim ersten Spiegelstrich der Zusammenfassung der Prüfungsfeststellungen („Unklare rechtliche Rahmenbedingungen“) empfohlen, „durch Satzungsänderung Klarheit darüber zu schaffen, welche gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Geschäftsbetrieb des Zweckverbands DADINA gelten.“

In der aktuellen Satzung wird in § 17 Abs. (1) geregelt, dass die Wirtschafts- und Haushaltsführung der DADINA nach den Vorschriften des Eigenbetriebsgesetzes erfolgt. Demnach müsste die Rechnungsprüfung durch einen Wirtschaftsprüfer erfolgen. In § 17 Abs. (2) wird aber festgelegt, dass die Rechnungsprüfungsaufgaben grundsätzlich vom Rechnungsprüfungsamt eines Verbandsmitgliedes wahrgenommen werden. Außerdem gibt es keine schriftliche Festlegung, welche Buchführungsart gemäß Eigenbetriebsgesetz gewählt wurde.

Es wird eine Beibehaltung der heutigen kaufmännischen doppelten Buchführung gemäß Handelsgesetzbuch (HGB) empfohlen. Diese Buchführung hat sich bei der DADINA bewährt, und es wird keine Notwendigkeit für eine Umstellung zur GemHVO Doppik gesehen. Der Jahresabschluss der DADINA kann dann nicht mehr von ihren Verbandsmitgliedern geprüft werden, sondern es muss ein externer Wirtschaftsprüfer beauftragt werden.

Die anderen als Zweckverband organisierten LNOen im RMV verwenden ebenfalls die Buchführung gemäß HGB. Bei einer Umstellung auf GemHVO Doppik würde ein erheblicher Arbeitsaufwand und Umstellungskosten in Höhe von mindestens € 20.000 für die DADINA entstehen. Bei der Auswahl des externen Wirtschaftsprüfers soll auf die Kosten geachtet werden, die nicht unbedingt höher sein müssen, als bei der Prüfung durch die Verbandsmitglieder.

Die gewählte Buchführung ist in der Satzung der DADINA zu definieren.

Die Umsetzung soll zum 01.01.2014 erfolgen. Bis dahin soll in Abstimmung mit der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg kleinere Anpassungen bei der Wirtschafts- und Rechnungsführung (z. B. cash-flow-Rechnung) umgesetzt werden. Ggf. ist ein Treuhandbereich für die Verteilung der durchlaufenden Mittel einzurichten, wie dies beim RMV und bei anderen LNOen auch der Fall ist.

### Zu 2.:

Durch die beiliegende Änderungssatzung (Artikel III) wird der Beschlussvorschlag zu Punkt 1. umgesetzt.

Des Weiteren wurden noch folgende Änderungen bei der DADINA-Satzung in der Änderungssatzung berücksichtigt:

#### Artikel I:

Bei der Bearbeitung des neuen Nahverkehrsplans 2011 – 2016 der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg wurde festgestellt, dass die Definition der lokalen und regionalen Verkehre in § 3 Abs. (4) der Satzung nicht korrekt ist. Die Zuständigkeit der DADINA als lokale Aufgabenträgerorganisationen erstreckt sich nicht nur auf die lokale Bedienung, „die die Grenzen der Mitgliedsgebietskörperschaften als Ganzes nicht überschreitet“, sondern kann auch Linien betreffen, die in Nachbarkreise führen, wie z. B. die Linie U (Kranichstein – Urberach) oder die Linie K 62 (Darmstadt – Leeheim).

Nicht zuständig („regionaler ÖPNV“) ist die DADINA für Linien in der Aufgabenträgerschaft der Verkehrsverbünde (Eisenbahnenlinien, Regionalbuslinien) oder anderer lokaler Aufgabenträger, wie z. B. die Linie 44 (Stockstadt – Griesheim). Dies wird in der vorgeschlagenen Satzungsänderung berücksichtigt.

#### Artikel II:

Während die Ladungsfrist der Verbandsversammlung (10 Tage) in 2006 in einer Satzungsänderung festgelegt wurde, ist in der Satzung keine Ladungsfrist für die Vorstandssitzungen enthalten. Es wird zwar immer von einer Frist von sieben Tagen aus gegangen, diese ist aber nicht in der Satzung oder einer Geschäftsordnung enthalten. Deshalb wird vorgeschlagen, dies durch eine Satzungsänderung zu berücksichtigen.

#### Artikel IV:

In § 19 muss für die Auslagen die neue Adresse der DADINA-Geschäftsstelle am Darmstädter Hauptbahnhof angegeben werden.

#### Bericht

##### Zu 3.:

Im zweiten Spiegelstrich der o. g. Prüfungsfeststellungen wird problematisiert, „dass ein Großteil der bilanzierten Forderungen aufgrund von Prognoserechnungen zum Einnahmenaufteilungsverfahren ermittelt wurde“ und dies nicht mit den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung vereinbar sei. Andererseits wird im Prüfbericht auch ausgeführt, dass ein anderer Abrechnungsmodus bei der DADINA systembedingt nicht praktikabel erscheint.

Die bei weitem größte Forderung besteht in diesem Zusammenhang an die HEAG mobilo wegen des Einnahmenaufteilungsverfahrens. Inzwischen wurde mit der HEAG mobilo vereinbart, dass von dieser zukünftig eine Saldenbestätigung ausgestellt wird, sodass den Bedenken des Revisionsamtes weitgehend Rechnung getragen wurde. Das Vorgehen bei anderen Forderungen ist ggf. noch zu klären.

Im dritten Spiegelstrich der Prüfungsfeststellungen geht es um die erhöhte Zinsbelastung bei der DADINA durch das geänderte Abrechnungsverfahren mit der HEAG mobilo. Das Revisionsamt hält ein Überdenken des praktizierten Abrechnungsverfahrens für angebracht.

Es ist richtig, dass eine Zinsbelastung der DADINA entsteht, weil die HEAG mobilo keine unterjährigen Abschlagszahlungen auf ihre Fahrgeldeinnahmen leistet. Dies ist für die Träger der DADINA, die auch die Eigentümer der HEAG mobilo sind, aber insgesamt der wirtschaftlichste Weg, da die Zinsbelastung bei der DADINA deutlich geringer ist, als sie es bei der HEAG mobilo wäre. Das Revisionsamt würde es auch akzeptieren, wenn das „Überdenken“ dazu führt, dass das jetzige Abrechnungsverfahren beibehalten wird.

#### Anlage:

- Änderungssatzung 2012



## Satzung zur Änderung der

### Zweckverbandssatzung der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation

#### Präambel

Aufgrund der §§ 7 Abs. 2, 9, 15 des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit (KGG) vom 16. Dezember 1969 (GVBl. I S. 307) zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 16.12.2011 (GvBl. I S. 786, 799), hat die Verbandsversammlung in ihrer Sitzung am 20.09.2012 folgende Änderungssatzung beschlossen:

#### Art. I

##### In § 3 Absatz (4) der Satzung wird der zweite und dritte Satz wie folgt neu gefasst:

Unter lokalem ÖPNV i. S. dieser Satzung wird die Stadt- oder Gemeindegrenzen übergreifende öffentliche Bedienung im Straßenverkehr und auf der Schiene verstanden, soweit es sich nicht um regionalen ÖPNV i. S. dieser Satzung handelt. Unter regionalem ÖPNV i. S. dieser Satzung wird die öffentliche Bedienung im Straßenverkehr und auf der Schiene verstanden, die in der Aufgabenträgerschaft eines Verkehrsverbundes oder eines anderen lokalen Aufgabenträgers liegt.

#### Art. II

##### § 11 der Satzung wird mit einem neuen Absatz (1) wie folgt neu gefasst:

- (1) Der/die Verbandsvorsitzende beruft die Sitzungen des Vorstandes jeweils schriftlich unter Angabe der Tagesordnung ein, zwischen dem Zugang der Ladung und dem Sitzungstag müssen mindestens sieben Tage liegen.
- (2) Der Verbandsvorstand ist beschlußfähig, wenn ordnungsgemäß eingeladen ist und mindestens drei Vorstandsmitglieder anwesend sind.
- (3) Jedes Vorstandsmitglied hat eine Stimme, Beschlüsse werden mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des/der Vorsitzenden den Ausschlag.

#### Art. III

##### § 17 der Satzung wird wie folgt neu gefasst:

Die Wirtschafts- und Haushaltsführung des Zweckverbandes erfolgt nach den Vorschriften des Eigenbetriebsgesetzes unter Anwendung der kaufmännischen doppelten Buchführung.

**Art. IV**

**In § 19 der Satzung wird der vierte Satz wie folgt neu gefasst:**

In diesem Falle ist vorbehaltlich besonderer gesetzlicher Bestimmungen nach Maßgabe des Satzes 1 unter Bezeichnung des Gegenstandes bekannt zu machen, dass die Auslegung von dem auf die Bekanntmachung folgenden Tag an auf die Dauer von zwei Wochen bei dem Kreisausschuss des Landkreises Darmstadt-Dieburg, Jägerstorstraße 207, 64289 Darmstadt, bei dem Magistrat der Stadt Darmstadt – Technisches Stadthaus -, Bessunger Straße 125, Block D, 64295 Darmstadt, sowie bei der Geschäftsstelle der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation, bahnGALE-RIE, 2. Ebene, Europaplatz 1, 64293 Darmstadt, erfolgt und zwar während der allgemeinen Dienststunden der Verwaltung.

**Art. V**

Artikel I, II und IV der Änderungssatzung treten am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft. Artikel III tritt zum 01.01.2014 in Kraft.

Darmstadt, den 20.09.2012

Für den Vorstand

---

Kreisbeigeordneter Christel Fleischmann  
Vorstandsvorsitzender

---

Stadträtin Brigitte Lindscheid  
stellvertretende Vorstandsvorsitzende

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0460-2012/DDN vom 20.08.2012**Verfasser: **DADINA**

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 5  
Systemvergleich Schienenanbindung Ostkreis****Bericht:**

Wie in der Verbandsversammlung am 27.06.2012 angekündigt, ist als Anlage der Systemvergleich zur Schienenanbindung des Korridors Darmstadt – Roßdorf – Groß-Zimmern beigelegt. Er soll als erstes Kapitel in den Bericht zur laufenden Untersuchung des Büros ZIV eingefügt werden.

Inzwischen liegen die Ergebnisse der RMV-Zählung 2010 für die Regionalbuslinien vor. Sie werden jetzt in das Gutachten eingearbeitet.

Außerdem wurde inzwischen die artenschutzrechtliche Untersuchung für die Trassenvarianten zwischen Darmstadt und Roßdorf an das Büro PGNU aus Frankfurt vergeben. Die Kosten liegen mit ca. € 11.000 deutlich niedriger, als ursprünglich angenommen. Die Arbeiten sind bereits angelaufen.

Da – u. a. wegen der bereits früher vorliegenden Fahrgastzahlen – die Bearbeitung des Teilprojektes der Straßenbahnverbindung von der Darmstadt Innenstadt zur TU-Lichtwiese bereits weiter fortgeschritten ist, als beim Korridor Darmstadt – Roßdorf – Groß-Zimmern, soll das ZIV-Gutachten in zwei Berichte aufgeteilt werden. Voraussichtlich wird es für beide Teilprojekte zeitlich nicht möglich sein, noch im Jahr 2012 entscheidungsreife Gremenvorlagen zu präsentieren.

**Anlage:**

- Systemvergleich Schienenanbindung Ostkreis

Dokumentation

## **ÖPNV-Untersuchung**

**Erschließung Campus TU Lichtwiese**

**Korridor Roßdorf – Groß-Zimmern**

**Diskussion möglicher Verkehrssysteme**

STAND: 04.09.2012

## IMPRESSUM

### Auftraggeber



DADINA Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation  
bahngALERIE  
Europaplatz 1  
64293 Darmstadt

### Auftragnehmer

#### Bearbeitung



ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH  
Robert-Bosch-Straße 7  
64293 Darmstadt  
Dr.-Ing. Wolfgang Kittler  
Dr.-Ing. Annette Birgelen

## INHALT

1	DISKUSSION MÖGLICHER VERKEHRSSYSTEME	3
1.1	Einleitung	3
1.2	Straßenbahn	3
1.3	Stadt-Land-Bahn	4
1.4	Eisenbahn	6
1.5	Fazit	7

# 1 Diskussion möglicher Verkehrssysteme

## 1.1 Einleitung

Im Rahmen der ÖPNV-Untersuchung werden neben Varianten der Trassierung auch Varianten von Verkehrssystemen ("systemoffen") untersucht.

Als denkbare Schienenverkehrssysteme für eine Anbindung von Roßdorf und Groß-Zimmern wurden eine Straßenbahn, eine Stadt-Land-Bahn und eine Eisenbahn verbal-argumentativ hinsichtlich der Stärken und Schwächen analysiert. Eine Optimierung des vorhandenen Bussystems als weiteres Verkehrssystem ist durch den Vergleichsfall (Ohnefall) berücksichtigt.

## 1.2 Straßenbahn

Die Straßenbahn (Meterspur) ist ein in Darmstadt etabliertes Verkehrssystem. Die städtischen Siedlungsränder bzw. die angrenzenden Gebiete im Norden (Arheilgen), Westen (Griesheim) und Süden (Eberstadt / Alsbach-Hähnlein) sind bereits durch eine Straßenbahn an die Stadtmitte Darmstadts direkt angebunden.

Stärken (+) und Schwächen (-) einer Straßenbahn gegenüber den alternativen Systemen Stadt-Land-Bahn (Kap. 1.3) und Eisenbahn (Kap. 1.4) sind:

- + In Darmstadt etabliertes Verkehrssystem.
- + Leistungsfähigste Schienenanbindung / höchstes Fahrgastpotenzial für "die Schiene" (aktueller Planungsstand: 8 Fahrten / Spalten-h und Richtung).
- + Im Vergleich zu den anderen Alternativen können Busse wegfallen und die Ortsdurchfahrt Roßdorf sowie die Stadtmitte Darmstadt entlastet werden, v. a. die Haltestellen Luisenplatz und Willy-Brandt-Platz.
- + Nutzung der vorhandenen Straßenbahn-Infrastruktur in der Stadt Darmstadt möglich (ggf. auch Anbindung Darmstadt Nordbahnhof).
- + Geringere Umfeldbelastung gegenüber Eisenbahn: lokal emissionsfrei und weniger Lärm wegen Elektrifizierung, zudem weniger Lärm durch kleinere und leichtere Fahrzeuge.
- + Straßenbahn-Fahrzeuge sind günstiger in der Anschaffung und im Betrieb als Stadt-Land-Bahnen und "konventionelle" Eisenbahnen.
- Es entstehen ggf. höhere Kosten im Bereich des Ostbahnhofs für eine Unterführung (ca. 6,5 Mio. EUR) (eine planfreie Querung ist gem. § 15 (3) BOStrab erforderlich).

- Keine Nutzung der normalspurigen DB-Gleise möglich.

### 1.3 Stadt-Land-Bahn

Ein weiteres mögliches System für die Anbindung des östlichen Landkreises ist eine sogenannte Stadt-Land-Bahn auf einer Normalspur (1435 mm). Fahrzeuge, die einer Straßenbahn bezüglich der Abmessungen vergleichbar sind, könnten die normalspurigen DB-Gleise im Ostbahnhof plangleich (ohne Unterführung) queren. Ein Konzept von PRO BAHN / VCD sieht zudem eine Nutzung der DB-Gleise ab / bis Ostbahnhof für Direktverbindungen auch zum Nordbahnhof und ggf. bis zum Hauptbahnhof in Frankfurt/M. vor. Es ist davon auszugehen, dass sich eine Stadt-Land-Bahn aus Gründen der Umfeldverträglichkeit nur vollständig elektrifiziert auf dem Abschnitt Ostbahnhof - Roßdorf - Groß-Zimmern betreiben lässt (kein Dieselbetrieb zwischen Ostbahnhof und Groß-Zimmern).

- + Ggf. geringere Kosten im Bereich des Ostbahnhofs.
- + Direkte Einbindung in das DB-Netz möglich (z. B. Darmstadt Nordbahnhof, Darmstadt Hbf, ggf. Frankfurt/M. Hbf).

Die Weiterführungen auf den DB-Gleisen mit dem vorgesehenen Fahrzeug-Typ sind aber kritisch zu bewerten. Schwierigkeiten sind zu erwarten z. B. hinsichtlich Kompatibilität und der betrieblichen Abläufe bei einer Kopplung an die Odenwaldbahn ab / bis Ostbahnhof. Derzeit fahren die Bahnen bereits - insbesondere nach Frankfurt/M. Hbf - teilweise in der maximalen Traktion (3-fach).

Bei einem unabhängigen Betrieb der Stadt-Land-Bahn wäre (nur für diese Verbindungen) ein Dieselbetrieb zwischen Ostbahnhof und Darmstadt Hbf, ggf. auch bis Frankfurt/M. Hbf erforderlich (höhere Kosten bei der Fahrzeuganschaffung und im Betrieb).

Weiterhin sind die aus der hohen Auslastung auf der Trasse Darmstadt - Frankfurt/M. sich ergebenden Randbedingungen bei der Fahrplanerstellung zu berücksichtigen, falls überhaupt weitere Fahrten auf dieser Trasse aufgenommen werden können.

Nicht zuletzt ist ein entsprechendes Angebot mit höheren Kosten verbunden.

- + Geringere Umfeldbelastung gegenüber Eisenbahn: lokal emissionsfrei und weniger Lärm wegen Elektrifizierung, zudem weniger Lärm durch kleinere und leichtere Fahrzeuge.
- Geringere Leistungsfähigkeit / geringeres Fahrgastpotenzial für "die Schiene" als die Straßenbahn wegen des Kapazitätsengpasses am Ostbahnhof (bei 4 Fahrten / Spalten-h und Richtung). Daher auch schlechteres Verhältnis

Fahrgäste / Investitionskosten. Zukünftige Kapazitätserweiterung (auch der Odenwaldbahn) ist schwierig oder ggf. gar nicht möglich.

Sollten die nach dem PRO BAHN / VCD-Konzept vorgesehenen bzw. möglichen 8 Fahrten / Spalten-h und Richtung realisierbar sein, wäre dies mit (möglicherweise erheblichen) Einschränkungen für die betrieblichen Abläufe der Odenwaldbahn und der Stadt-Land-Bahn und Einschränkungen für die zukünftige Entwicklung verbunden.

- Zahlreiche Busse müssen (parallel) weiterhin in die Stadtmitte Darmstadts fahren und belasten weiterhin den Luisenplatz und den Willy-Brandt-Platz.
- Stadt-Land-Bahnen auf Normalspur wären ein zusätzliches Verkehrssystem für Darmstadt, das sich nur bedingt in die vorhandene Infrastruktur integrieren lässt. Z. B. kann die Linienführung nicht ohne weitere (erhebliche) Baumaßnahmen verändert werden. Zudem könnten mögliche Synergien im Fahrzeugbetrieb nicht ausgeschöpft werden.
- Wegen der Normalspur ist ein weitgehender Umbau der Gleise (3-Schienen-Gleis oder 4-Schienen-Gleis) zwischen Schloß und Hauptbahnhof auf einer Länge von ca. 2,5 km erforderlich. Die Kosten für den Umbau zu einem 3-/4-Schienen-Gleis liegen nicht wesentlich unter den Kosten für einen Neubau. Zudem ist ggf. ein Gleisumbau zusätzlicher Strecken erforderlich, um Betriebsfahrten (Ein- und Aussetzen, Reparatur/Wartung) zu ermöglichen. Ggf. sind außerdem bereits gezahlte Fördermittel für die Netzinfrastruktur der Straßenbahn bei einem Umbau zurückzuzahlen.

Der Vorschlag im PRO BAHN / VCD-Konzept, den geplanten Gleisaustausch in der Bismarckstraße nur in Normalspur vorzunehmen, ist nicht möglich, da die Planfeststellung für einen Teilabschnitt bereits erfolgt ist und da die Bismarckstraße als Ausweichstrecke für die Rheinstraße durch meterspurige Straßenbahn nutzbar sein muss.

Ist die Fahrzeugsbreite (z. B. max. 2,40 m) geringer als die einer Eisenbahn (2,65 m), sind auch an den "Bahnköpfen" des DB-Netzes für den entstehenden Spalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug Vorkehrungen zu treffen.

- Die Investitionskosten für die Stadt-Land-Bahn-Fahrzeuge sind höher (ggf. müssen Zwei-System-Fahrzeuge für unterschiedliche Stromsysteme und Sicherungstechniken eingesetzt werden, und / oder Hybrid-Fahrzeuge mit Elektrobetrieb und Dieselbetrieb).
- Die Betriebskosten der Stadt-Land-Bahn-Fahrzeuge gegenüber Straßenbahn-Fahrzeugen sind höher (Nutzungsgebühr für DB-Gleise, höhere Energiekosten

bei Dieselbetrieb, aufwendigere Wartung der Zwei-System-Fahrzeuge bzw. Hybrid-Fahrzeuge).

#### 1.4 Eisenbahn

Schließlich ist auch die Reaktivierung der (dieselbetriebenen) Eisenbahn denkbar. Eine Eisenbahn würde den östlichen Landkreis allerdings nur peripher an das Stadtgebiet Darmstadts bei einer nördlichen Umfahrung anbinden (Ostbahnhof - Nordbahnhof - Hauptbahnhof), d. h. die Stadtmitte Darmstadts ist nur durch einen weiteren Umsteigevorgang (z. B. am Ostbahnhof) zu erreichen.

- + Einsparungen bei den Investitionskosten durch die nicht erforderliche Unterführung (Straßenbahn) bzw. Querung der DB-Gleise (Stadt-Land-Bahn) am Ostbahnhof, überwiegend 1-gleisigem Ausbau und Dieselbetrieb (keine Elektrifizierung) im Abschnitt Darmstadt Ostbahnhof - Roßdorf (- Groß-Zimmern).
- + Direkte Einbindung in das DB-Netz möglich (z. B. Darmstadt Nordbahnhof, Darmstadt Hbf, ggf. Frankfurt/M. Hbf). Allerdings sind die aus der hohen Auslastung auf der Trasse Darmstadt - Frankfurt/M. sich ergebenden Randbedingungen bei der Fahrplanerstellung zu berücksichtigen, falls überhaupt weitere Fahrten auf dieser Trasse aufgenommen werden können.
- Geringstes Fahrgastpotenzial für "die Schiene" (im Vgl. zur Straßenbahn und zur Stadt-Land-Bahn), da keine direkte Anbindung der Stadtmitte Darmstadts möglich und damit ein (weiterer) Umsteigevorgang erforderlich ist. Zudem ist die vorgesehene bzw. mögliche Fahrtenhäufigkeit deutlich geringer als bei der Straßenbahn bzw. geringer als bei der Stadt-Land-Bahn (1-gleisiger Ausbau und 30-Min-Takt lt. Konzept von Herrn Krone). Dadurch wird dieses Verkehrsangebot für viele Fahrgäste im östlichen Landkreis mit Ziel Stadtmitte Darmstadt unattraktiv (Fahrzeitverlängerung, Umsteigevorgang).
- Zahlreiche Busse müssen (teilweise parallel im Abschnitt Ostbahnhof - Roßdorf - Groß-Zimmern) weiterhin in die Stadtmitte Darmstadts fahren und belasten den Luisenplatz und den Willy-Brandt-Platz. Vor allem gegenüber einer Straßenbahn, aber auch gegenüber einer Stadt-Land-Bahn wird die geringste Entlastung erreicht.
- Durch die periphere Führung ist nur eine schwache Integration in die vorhandenen städtischen Verkehrssysteme Bus und Straßenbahn möglich (wenige Verknüpfungspunkte).

- Es entstehen Probleme mit der Leistungsfähigkeit der aufnehmenden Buslinien am Ostbahnhof, wenn "auf einmal" viele Fahrgäste in Richtung Darmstadt Stadtmitte umsteigen wollen.
- Die Umfeldbelastung ist durch den Dieselbetrieb (Luftschadstoffe und Lärm) im Abschnitt Ostbahnhof - Roßdorf - Groß-Zimmern (z. B. im Bereich der Wohnbebauung in Roßdorf und Gundernhausen und insbesondere in der Ortsmitte Groß-Zimmers (Grüne Mitte)) deutlich höher. Die Lärmbelastung ist größer wegen der größeren und schwereren Fahrzeuge.
- Plangleiche Querungen mit Straßennetz im Abschnitt Ostbahnhof - Groß-Zimmern erfordern eine aufwendigere Sicherung (Bahnübergänge z. T. mit Schranken).
- Der Dieselbetrieb ist kein zukunftsfähiges Antriebssystem (Emissionen, steigende Dieselpreise, ...).

## 1.5 Fazit

Die Gegenüberstellung der Stärken und Schwächen zeigt, dass für eine Anbindung von Roßdorf und Groß-Zimmern die Straßenbahn als Schienenverkehrssystem und Alternative zum heutigen Bussystem weiterverfolgt werden sollte.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0465-2012/DDN vom 20.08.2012**Verfasser: **DADINA**

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 6  
Ausschreibung Dreieichbahn****Bericht:**

Zum Dezember 2015 plant der RMV die Ausschreibung der Dreieichbahn (Linie 61). Der Fahrplan soll grundlegend geändert werden, da eine Ausschreibung des heutigen Fahrplans voraussichtlich zu erheblichen Mehrkosten führen würde. Dies ist v. a. auf den heutigen unwirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz mit den drei durchgehenden Fahrten nach Frankfurt zurückzuführen, die nur einmal täglich hin und zurück verkehren. Der RMV ist gehalten, die heutigen Zuschüsse für die Dreieichbahn nicht zu überschreiten.

Der jetzt vorliegende Fahrplanentwurf des RMV sieht im Zeitraum von ca. 5 – 20 Uhr eine stündliche Durchbindung aller Fahrten von Dieburg über Ober-Roden und Buchschlag bis in den Frankfurter Hauptbahnhof vor. Dies bedeutet eine deutliche Verbesserung für die Fahrgäste. Außerdem ist der Einsatz von neuen Fahrzeugen vorgesehen, dies ist eine große Qualitätssteigerung.

Nachteilig aus Sicht der DADINA ist die Verminderung der Zahl der Zugabfahrten ab Dieburg morgens bis ca. 8.30 Uhr von 9 auf 5 Fahrten. In diesem Zeitraum werden die Züge stündlich nach Frankfurt verkehren mit einem zusätzlichen Zug um ca. 7.40 Uhr, der in Ober-Roden Anschluss an die S-Bahn hat und nach einem Aufenthalt weiter nach Buchschlag fährt. Nach Angaben des RMV ist gewährleistet, dass die eingesetzten Kapazitäten zumindest für die Zahl der heutigen Fahrgäste ausreichen. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die Züge morgens leer in Dieburg einsetzen.

Ein weiterer Nachteil im Fahrplanentwurf des RMV sind die wegfallenden bzw. deutlich verschlechterten Anschlüsse bei vier Zügen nachmittags von der Linie 75 aus Darmstadt auf die Dreieichbahn in Richtung Ober-Roden. Hier ist der RMV bereit, nach Durchführung der Ausschreibung nach Lösungen mit dem beauftragten Verkehrsunternehmen zu suchen. Dies hätte dann ggf. aber Auswirkungen auf den durchgehenden Stundentakt nach Frankfurt in diesem Zeitraum. Als Rückfallebene könnte ein Anschluss auch mit Regionalbussen von Dieburg in Richtung Ober-Roden hergestellt werden.

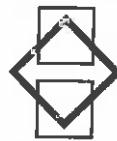
Die Spätfahrten samstags um 0.13 Uhr ab Dieburg und um 1.11 Uhr ab Buchschlag sollen wegen geringer Nachfrage gestrichen werden.

Unabhängig von der Ausschreibung der Dreieichbahn wird der RMV das Angebot der Regionalbusse zwischen Dieburg und Ober-Roden einer kritischen Prüfung unterziehen, in-

wieweit es sich um Parallelverkehre zur Bahnstrecke handelt.

Es haben mehrere Abstimmungstermine in unterschiedlicher Besetzung mit der KVG Offenbach, dem RMV, den beteiligten Kommunen und der Nutzerinitiative Dreieichbahn stattgefunden. Auch der DADINA-Fahrgastbeirat wurde informiert. Aus wirtschaftlichen Gründen konnten die Änderungswünsche der Beteiligten nur teilweise übernommen werden.

Die Ausschreibung soll durch den RMV in Kürze veröffentlicht werden. Die DADINA wird eine zustimmende Stellungnahme zum Fahrplanentwurf des RMV abgeben. Hierin wird sie die Verringerung der morgendlichen Zugabfahrten kritisieren, auf mögliche Kapazitätsprobleme morgens hinweisen und eine definitive Lösung der Anschlussproblematik nachmittags fordern.



Vorlage-Nr.: **0468-2012/DDN vom 20.08.2012**

Verfasser: **DADINA**

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

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

Betreff: **TOP 7  
Neue Liniенnummerierung**

### **Beschlussvorschlag:**

Die Geschäftsstelle wird beauftragt, jeweils bei der Neuvergabe der Linien nachfolgende neue Nummerierung umzusetzen:

#### **1. Straßenbahnenlinien**

Keine Änderungen.

#### **2. Stadtbuslinien Darmstadt**

Vorerst keine Änderungen. Ziel ist es, auch bei den Stadtbuslinien zu Nummernbezeichnungen zu kommen. Die Geschäftsstelle soll hierzu Vorschläge entwickeln.

#### **3. Umlandlinien**

P >	600
PE >	601
K 62 >	602
K 59 >	603
K 60 >	604
K 50 >	605
K 52 >	606
PF >	AST 607
K 47 >	AST 608
K 48 >	AST 609
O >	610
N >	611
NE >	612
NB >	613
OR 1 >	614
OR 2 >	615
K 56 >	616
K 58 >	618

K 43 >	AST 619
K 55 >	625
K 85 >	X 626
K 57 >	627
K 46 >	AST 629
K 65 >	631
K 66 >	632
K 86 >	X 633
K 64 >	634
K 70 >	635
K 67 >	637
K 68 >	638
K 69 >	639
K 53 >	53 (VAB Aschaffenburg)
K 54 >	54 (VAB Aschaffenburg)
U >	640
5513 >	643
5515 >	645
5516 >	646
K 44 >	AST 649
AIR >	keine Änderung

Die Mittel für die Anpassung der Haltestellenschilder sind in den Wirtschaftsplänen zu berücksichtigen.

### Begründung:

Das Vorhaben der DADINA, die unterschiedlichen Linienbezeichnungen (K-Linien, HEAG-Linien, ehemalige VU-Linien) in ihrem Gebiet zu vereinheitlichen, ist auch als Maßnahme im Nahverkehrsplan aufgeführt. Da der RMV seine regionalen Linien bereits auf ein dreistelliges Nummernsystem umgestellt hat, ist es sinnvoll, dass die DADINA eine hierzu kompatible einheitliche lokale Nummerierung vorsieht.

Für die Straßenbahnlinien besteht kein Änderungsbedarf. Bei den Buslinien im Stadtverkehr Darmstadt sollen die Buchstabenbezeichnungen vorerst beibehalten werden. Ziel ist es aber, auch hier zu Nummernbezeichnungen zu kommen. Die anderen Linien werden unabhängig vom Betreiber neu nummeriert. Lediglich die Linie AIR bleibt als „Markenzeichen“ unverändert.

Die RMV-Linien im DADINA-Gebiet beginnen in Abstimmung zu den Zuglinien mit der Ziffer 6, dies wird für die DADINA-Linien übernommen. Die meisten RMV-Linien im DADINA-Gebiet beginnen mit den Ziffern 67, die Schnellbusse mit den Ziffern 68. Für die lokalen Linien der DADINA steht der Nummernkreis von 600 bis 649 zur Verfügung.

Beginnend im Westen von Darmstadt mit der Linie 600 wird die Nummerierung gegen den Uhrzeigersinn weitergeführt. Zusammengehörige Linien werden möglichst nacheinander nummeriert. Gemäß dem aktuellen Nahverkehrsplan sollen Schnellbuslinien mit einem „X“ und flexible Bedienungsformen mit einem „AST“ gekennzeichnet werden. Soweit möglich wurden bei den neuen Endziffern die Endziffer der heutigen Linienbezeichnung übernommen, um die Merkbarkeit zu erhöhen.

Die neue Liniенnummerierung soll nach und nach mit der Ausschreibung der jeweiligen Linie umgesetzt werden. Kosten entstehen für die Änderung der Beschriftung der Haltestellenschilder.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0475-2012/DDN vom 04.09.2012**Verfasser: **DADINA**Az./Antrag: **VV/7./9.**

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Städte- und Gemeindebeirat	N	Zur vorbereitenden Be-schlussfassung
2.	Vorstand	N	Zur vorbereitenden Be-schlussfassung
3.	Verbandsversammlung	Ö	Zur abschließenden Be-schlussfassung

**TOP 8**

Betreff: **Prüfung eines Tangentialverkehrs zwischen Darmstadt-Arheilgen und Weiterstadt - Antrag der CDU-Fraktion**

---

**Beschlussvorschlag:**

Der Vorstand wird beauftragt, die Einrichtung einer Buslinie zwischen Darmstadt-Arheilgen und Weiterstadt zu prüfen.

**Begründung:**

Die Fahrtbeziehung Weiterstadt – Langen/Frankfurt ist derzeit über Darmstadt Hbf bzw. über Erzhausen (Buslinie 5515) möglich. Dabei entstehen dem Kunden entweder durch die Befahrung des Tarifzone 4001 (DA Mitte) zusätzliche Kosten oder bei Fahrt über Erzhausen eine deutlich verlängerte Reisezeit. Durch die vorgeschlagene Verbindung kann eine zeitsparende vergleichsweise kostengünstige Relation angeboten werden, die den Bahnknoten Darmstadt Hbf entlasten kann.

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0476-2012/DDN vom 04.09.2012**Verfasser: **DADINA**Az./Antrag: **VV/7./10.**

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Städte- und Gemeindebeirat	N	Zur vorbereitenden Be-schlussfassung
2.	Vorstand	N	Zur vorbereitenden Be-schlussfassung
3.	Verbandsversammlung	Ö	Zur abschließenden Be-schlussfassung

**TOP 9**

Betreff: **Busverbindung Innenstadt - Ostbahnhof ab Dezember 2012 - Antrag der CDU-Fraktion**

---

**Beschlussvorschlag:**

Der Vorstand wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Stadt Darmstadt sicherzustellen:

1. Die Gestaltung des nächsten Fahrplans der Regionalbusse, welche über den Ostbahnhof in Darmstadt fahren, ist so auszurichten, dass ein Umstieg von und zur Odenwaldbahn in beide Richtungen während der gesamten Betriebszeit der Odenwaldbahn gewährleistet ist, und zwar mit kurzen Übergangszeiten.  
Ggf. sind Zusatzfahrten vorzusehen und die Finanzmittel sind in den Wirtschaftsplan einzustellen.
2. Die Haltestelle am Ostbahnhof stadtauswärts ist so nahe wie möglich an die Fußgängerbedarfsampel unmittelbar vor dem Ostbahnhof zu verlegen. Die Ampel ist umzuprogrammieren, damit die Fahrgäste nicht länger als eine Minute auf die Grünphase warten müssen.
3. An der Haltestelle Woog sollen alle Regionalbusse halten. Wenn dies aus Kapazitätsgründen der Landgraf-Georg-Straße nicht möglich ist, sollen zumindest alle Nichtschnellbuslinien an der Haltestelle Woog in beide Richtungen halten.

**Begründung:**

Zu 1.

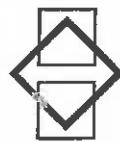
Durch die endgültige Einstellung der Stadtbuslinie L zwischen Luisenplatz und Ostbahnhof muss dieser Streckenabschnitt und somit auch der Umsteigeverkehr am Ostbahnhof ausschließlich von den Regionalbuslinien sichergestellt werden. Weil die Regionalbusse zumindest teilweise andere Taktzeiten wie die Stadtbusse haben und einige Linien nur in den Berufsverkehrs/Schülerverkehrszeiten fahren, muss trotzdem ein Anschluss Bus-Zug und Zug-Bus am Ostbahnhof aufrechterhalten werden. Dies gilt auch für die Abend- und Wochenendverkehre.

Zu 2.

Weil die Haltestelle der Linie L auf dem Bahnhofsvorplatz nicht mehr bedient wird, müssen die Fahrgäste, welche aus Richtung Luisenplatz kommen, an der Regionalbushaltestelle in der Landgraf-Georg-Straße aussteigen. Diese liegt zur Zeit schätzungsweise 100 m von der Fußgängerbedarfsampel vor dem Ostbahnhof entfernt. Die Wartezeiten an der Ampel betragen i. d. R. mehr als 2 Minuten, was die Umsteigezeit zum Zug verlängert. Umsteigeverbindungen sind insgesamt, gerade aber auch für mobilitätseingeschränkte Menschen, nur dann attraktiv, wenn möglichst kurze Wege zurück zu legen sind. Daher ist eine Verlegung der Haltestelle unmittelbar vor die Fußgängerbedarfsampel dringend geboten.

Zu 3.

Auch die Haltestelle Woog wird ab Fahrplanwechsel von der Buslinie L nicht mehr bedient. Diese Haltestelle ist jedoch sehr wichtig, z. B. liegt sie am nächsten am Haupteingang des Krankenhauses Elisabethenstift und am Naturfreibad Woog. Die jetzige Situation in den Abendstunden und am Wochenende, dass die eine Regionalbuslinie an der Haltestelle hält, die andere nicht, ist für den Fahrgäst völlig unübersichtlich und intransparent. Hier ist eine nachvollziehbare Regelung für den Fahrgäst dringend geboten. Wenn es nicht möglich sein sollte, aus Kapazitätsgründen in der Landgraf-Georg-Straße alle Regionalbusse halten zu lassen, sollte die Regelung so gestaltet werden, dass zumindest alle „Nichtschnellbuslinien“ an der Haltestelle halten.



Vorlage-Nr.: **0477-2012/DDN vom 04.09.2012**

Verfasser: **DADINA**

Az./Antrag: **VV/7.11.**

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Städte- und Gemeindebeirat	N	Zur vorbereitenden Be-schlussfassung
2.	Vorstand	N	Zur vorbereitenden Be-schlussfassung
3.	Verbandsversammlung	Ö	Zur vorbereitenden Be-schlussfassung

### **TOP 10**

Betreff: **Kapazitätserweiterung Odenwaldzüge ab Dezember 2015 – Antrag der CDU-Fraktion**

---

#### **Beschlussvorschlag:**

Der Vorstand wird beauftragt, beim RMV mit Wirkung ab Dezember 2015 die nachfolgende Kapazitätserweiterung (mehr Sitz- und Stehplätze) auf der Odenwaldbahn Montag bis Freitag sicherzustellen.

Folgende (heutige) Zugfahrten sind mit mindestens 330 Sitzplätzen auszustatten:

- Alle SE 65 von/nach Frankfurt mit Ankunft in Frankfurt von Betriebsbeginn bis 08:40 und Abfahrt in Frankfurt ab 14:30 bis 19:30.
- RE 65 Darmstadt Hbf 15:06 – Erbach 16:00
- RE 65 Darmstadt Hbf 16:06 – Erbach 16:58
- RE 65 Darmstadt Hbf 17:04 – Wiebelsbach 17:39
- RE 65 Erbach 06:25 – Darmstadt Hbf 07:17
- RE 65 Erbach 06:57 – Darmstadt Hbf 07:53

Folgende heutige Zugfahrten sind mit mindestens 240 Sitzplätzen auszustatten:

- RE 65 Darmstadt Hbf 18:06 – Erbach 18:58

Auf nicht genannten Zügen wird mindestens die Kapazität vom 20.08.2012 beibehalten. Hierbei ist ausdrücklich auch die Bespannung einzelner Züge mit Wagenzügen (evtl. Doppelstock) zu prüfen, ebenso der Einsatz anderer Triebwagentypen auf der RB 64 Hanau – Wiebelsbach, um die Itinos auf SE/RE 65 einsetzen zu können.

**Begründung:**

Im Vorstandsbericht vom Juni 2012 erklärt der Vorstand, dass er sich beim RMV für weitere Kapazitäten auf der Odenwaldbahn einsetzt, der RMV jedoch nur den Status Quo 2012 festschreiben will. Darmstadt und Darmstadt-Dieburg sind Wachstumsregionen, allein daher resultiert auch eine erweiterte Fahrgastnachfrage. Zudem können Verkehrsverlagerungen nur mit erweiterten Kapazitäten erzielt werden. Auf vielen von der CDU beantragten Zugleistungen wird nur der Status Quo ante vom Sommer 2005 wiederhergestellt.



Vorlage-Nr.: **0478-2012/DDN vom 04.09.2012**

Verfasser: **DADINA**

Az./Antrag: **VV/7./12**

Beschlusslauf:

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

**TOP 11**

Betreff: **Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (Landgraf-Georg-Straße)  
- Anfrage der CDU-Fraktion**

---

**Anfrage:**

1. Ist es vorgesehen, dass im Zuge der Einstellung der städtischen Buslinie zwischen Marktplatz und Ostbahnhof und der ausschließlichen Bedienung der Achse Schloß – Ostbahnhof durch Regionalbusse hier Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger an den Haltestellen Ostbahnhof und Woog installiert werden?
2. Falls ja, welches DFI-Format soll hier installiert werden?
3. Wird die DADINA dafür Sorge tragen, dass auf den DFIs alle Fahrten angezeigt werden (die Fahrten der Buslinien aus dem Linienbündel LDD-Darmstadt/Dieburg werden bis dato auf sämtlichen DFIs nicht angezeigt)?

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **0479-2012/DDN** vom 04.09.2012Verfasser: **DADINA**Az./Antrag: **VV/7./13**

Beschlusslauf:

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

**TOP 12**

Betreff: **Verkehr des Linienbündels LDD-Darmstadt/Dieburg (Fa. Werner) - Anfrage der CDU-Fraktion**

---

**Anfrage:**

1. Ist der DADINA bekannt, dass es auf den Linien der Fa. Werner im o.g. Linienbündel zu erheblichen Fahrtenausfällen, Verspätungen und anderen Unregelmäßigkeiten kommt bzw. kam?
2. Wie viele Fahrten und Buskm sind in den einzelnen Monaten Januar bis August 2012 ausgefallen (bitte pro Monat einzeln aufführen)?
3. Wie hoch war die Pünktlichkeitsquote auf dem o.g. Linienbündel in den einzelnen Monaten Januar bis August 2012 (bitte pro Monat einzeln aufführen)?
4. Welche Maßnahmen wird die DADINA ergreifen um diese Situation zu verbessern?
5. Wie hoch ist der Anteil (prozentual und in EUR), den die DADINA aus der Vertragsstrafe/Maluszahlung bei diesem Linienbündel vom RMV erhält, und unter welchem Punkt ist diese im Wirtschaftsplan zu finden?
6. Unter welchen Umständen ist hierbei eine Vertragsaufkündigung und Neuauusschreibung vonseiten des RMV denkbar?