

- Im Zuge der Einführung des Elektronischen Fahrgeldmanagements soll eine verbundeinheitliche Kontrollinfrastruktur durch die Beschaffung von autarken und mobilen Kontrollgeräten bzw. der Aufrüstung oder Neubeschaffung von Busdruckern geschaffen werden. Die DADINA hat das Mengengerüst mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt und somit die Voraussetzung geschaffen, die Fördermittel des Landes Hessen zu erhalten.
- Für das elektronische Fahrgeldmanagement wurde seitens des RMV der Auftrag zur Entwicklung eines verbundweiten Hintergrundsystems (vHGS) an die Firma Cubic aus Hamburg vergeben. Im Jahr 2010 wurde das Lastenheft zur Programmierung des Systems erstellt. Hierzu fanden im regelmäßigen Abständen Sitzung eines Fachbeirats statt, an denen die DADINA teilnahm.
- Neu eingerichtet wurde in Zusammenarbeit mit dem RMV das Projekt „MobiPartner“: Hier dienen Senioren, welche das ÖPNV-System sehr gut kennen, als Ansprechpartner für andere Senioren, welche noch nicht so vertraut mit dem ÖPNV sind. Die MobiPartner arbeiten ehrenamtlich und werden vom ÖPNV vor dem praktischen Einsatz in der Kundenberatung geschult.
- Beim Mobilitätsmanagement konnten im Jahr 2010 folgende neue Entwicklungen verzeichnet werden: Ausweitung des schulischen Mobilitätsmanagements (Bus- und Bahnbegleiter) auf die Albert-Einstein-Schule in Groß-Bieberau, Finanzierung von Schulungen im schulischen Mobilitätsmanagement durch externe Trainer, Busschule für Grundschüler der Darmstädter Schulen in Zusammenarbeit mit der HEAG mobilo, Teilnahme am Wettbewerb „Innovative Konzepte im Mobilitätsmanagement“ der DENA, Entwicklung eines Konzeptes zum „betrieblichen Mobilitätsmanagement Südhessen“ in Kooperation mit der IHK und den Kommunen.
- Die im Jahr 2009 zusammen mit der HEAG mobilo und dem RMV entwickelte Imagekampagne wurde im Jahr 2010 fortgeführt. Ziel der Kampagne war es, über verschiedene Medien (z.B. Beklebung von Bussen, Großplakate etc.) auf die Vorteile des ÖPNV hinzuweisen.
- Die DADINA beteiligte sich an diversen Veranstaltungen (z.B. Familienfest des Landkreises, Umwelttag in Darmstadt) mit Informationsständen.
- An der S-Bahnhaltestelle „Rodgau-Dudenhofen“ wurde in Abstimmung mit der KVG Offenbach ein Anzeiger zur dynamischen Fahrgastinformation angebracht. Dieser Anzeiger informiert die Fahrer der Buslinie K86 (Rodgau-Dudenhofen – Babenhausen) über etwaige Verspätungen der S-Bahn, so dass sich die Anschlusssicherheit verbessert hat.
- Entwicklung der dynamischen Fahrgastinformation durch Abstimmung eines Konzeptes zur Modernisierung der Information am Luisenplatz in Darmstadt, durch die Aufstellung von dynamischen Fahrgastinformationssäulen an wichtigen Bushaltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie durch das Projekt der dynamischen Fahrgastinformationen an den Stationen der Odenwaldbahn in Abstimmung mit der HEAG mobilo und dem RMV.
- Die Formulare für die Fahrplanaushänge wurden um das Modul „QR-Code“ erweitert. Es handelt sich um Datenfelder ähnlich den Barcodes auf Lebensmitteln, über welche mit der Fotofunktion des Handys die aktuellen Ist-Abfahrtszeiten und andere Informationen direkt auf das Handy geladen werden können.
- Die Qualitätsmessung wurde auf die zwei direkt vergebenen Linienbündel „Darmstadt / Ober-Ramstadt“ und „Groß-Umstadt“ erweitert. Die Qualität wird an Hand der Faktoren „Pünktlichkeit“ über das Verkehrsmanagementsystem der HEAG mobilo GmbH und an Hand der Faktoren „Sauberkeit“, „Sicherheit“ und „generelle Zufriedenheit“ über Kundenbefragungen ermittelt. Durch personelle Einschränkungen konnten die Daten ab dem zweiten Halbjahr 2010 nicht mehr bearbeitet werden, es erfolgte eine Datensicherung in der Geschäftsstelle.
- Einrichtung eines elektronischen Beschwerdemanagementsystems zusammen mit den lokalen Nahverkehrsorganisationen in Frankfurt und Offenbach. Das Projekt wurde von der Rhein-Main-Servicegesellschaft (RMS) in Abstimmung mit den Partnern entwickelt.

Verkehrsplanung

An folgenden Planungen wirkte die DADINA u.a. mit:

- Reaktivierung der Bahnstrecke Darmstadt-Eberstadt – Pfungstadt.
- Busbeschleunigung entlang der B 449 zwischen Mühlthal und Darmstadt.
- Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplanes. Die bis 2015 gültige Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wurde im Herbst 2010 beschlossen.
- Reaktivierung der Straßenbahn zum Ostbahnhof.
- Verbesserung des Angebotes an Fahrradabstellplätzen an Bushaltestellen und Bahnhöfen (Gutachten in Kooperation mit ivm).
- Erstellung eines GVFG-Antrages zur Aufstellung dynamischer Fahrgastinformationsanzeiger an den Bahnhöfen der Odenwaldbahn.

Sonstige Tätigkeiten

- Durchführung der lokalen Einnahmenaufteilung des Jahres 2008 auf Basis der beschlossenen regionalen Aufteilung des RMV.
- Endabrechnung der Verkehrsverträge mit den lokalen Verkehrsunternehmen für das Jahr 2008, Durchführung der vorläufigen Abrechnung der Verkehrsverträge mit den lokalen Verkehrsunternehmen für das Jahr 2010.
- Durchführung einer Informationsveranstaltung mit den Gremien der DADINA und dem RMV.
- Umzug der Geschäftsstelle vom Böllenfalltor zu den neuen Räumlichkeiten am Darmstädter Hauptbahnhof.
- Mitarbeit in diversen Gremien (InnoForum, Arbeitskreise der Aufgabenträger in Hessen, Mobilitäts- und Koordinierungsrat) mit der Zielsetzung, die rechtlichen und finanziellen Strukturen zwischen dem Land Hessen, dem RMV und den lokalen Aufgabenträgern zu modernisieren.

4. Vertragliche Entwicklung der DADINA 2010

Im Jahr 2010 wurden u.a. folgende Verträge abgeschlossen:

- Kooperationsvereinbarung mit der ivm GmbH zur Erarbeitung eines Bike-and-ride-Konzeptes.
- Kooperationsvereinbarung mit dem RMV und dem VRN zur Vergabe des Linienbündels „Nördliche Bergstraße“.
- Zusatzvereinbarung über die Partnerschaftsfinanzierung der Mehrleistungen im SPNV für den Jahresfahrplan 2010 mit dem RMV, Hofheim.
- Verlängerung des Verkehrsvertrages mit der Firma Schüssler, Pfungstadt, zum Betrieb der Linie PS bis Dezember 2011.
- Kreditvertrag mit der Sparkasse Darmstadt zur Verlängerung des Kassenkredites.
- Mietvertrag mit der BVD Gewerbe GmbH zur Nutzung der Räumlichkeiten im ersten Geschoss des Querbahnsteiges am Darmstädter Hauptbahnhof.
- Verkehrsvertrag mit der Firma HAV VBG, Darmstadt, zum Betrieb des Linienbündels „Darmstadt / Ober-Ramstadt“ ab August 2010.
- Verkehrsvertrag mit der Firma Jungermann, Groß-Umstadt, zum Betrieb des Linienbündels „Groß-Umstadt“ ab August 2010.
- Nachtrag zur Planungsvereinbarung „Reaktivierung der Strecke Darmstadt-Eberstadt – Pfungstadt“ mit der DB Netz AG.
- Kooperationsvertrag mit der TraffiQ, Frankfurt und dem RMV, Frankfurt, zur Realisierung eines elektronischen Managementsystems für Kundenanliegen (ELMA).
- Arbeitsvertrag mit Herrn Martin Kosub, Rösrath-Hoffnungsthal.

5. Marktstellung

Auch das Jahr 2010 war für die DADINA ein erfolgreiches Jahr. Die Fahrgastzahlen sind um 6 % gestiegen, was sich in einer Einnahmensteigerung von € 1,6 Mio. bemerkbar machte. Gegenüber dem Jahr 2004 sind die Fahrgastzahlen um ca. 25 % und die Einnahmen um € 6,7 Mio. gestiegen. Damit liegt die DADINA deutlich über dem Deutschland weiten Erlös- und Fahrgaststeigerung und nimmt auch im Vergleich zu den anderen Nahverkehrsorganisationen im RMV-Gebiet eine Spitzenstellung ein.

Da die Einnahmen nur zu ca. 70 % die ÖPNV-Kosten decken, sind bei stagnierenden bzw. eher zurückgehenden Zuschüssen der öffentlichen Hand überproportionale Steigerung der Fahrgeldeinnahmen notwendig, um eine Konstanz der Umlage gegenüber den Gebietskörperschaften zu ermöglichen. Die Umlage der DADINA gegenüber dem Landkreis Darmstadt-Dieburg und der Stadt Darmstadt ist vom Jahr 2005 von € 5,1 Mio. zum Jahr 2010 auf € 5,9 Mio. gestiegen, wobei die Mehrbestellung zum Fahrplanwechsel 2006 auf der Odenwaldbahn mit ca. € 800.000 deutlich zu Buche schlägt. Zieht man diesen Sondereffekt ab, so ist die Umlage seit dem Jahr 2005 nicht gestiegen.

Ein wichtiger Faktor zur Gewährleistung einer konstanten Umlage waren die Vergabeverfahren der DADINA. So wurden sämtliche Linienbündel entweder europaweit ausgeschrieben oder im Rahmen von Verhandlungsverfahren vergeben. Ansonsten hätte es höhere Beschaffungskosten für die Bestellung von Verkehrsleistungen gegeben. Somit sind die Vergabeverfahren der DADINA ein wichtiger Faktor zur Sicherung der Arbeitsplätze im Gewerbe und des hohen Angebotsniveaus im DADINA-Gebiet.

Die Wettbewerbseffekte der ersten Vergabewelle sind in den Bestellpreisen berücksichtigt, so dass in der nun anstehenden zweiten Vergabewelle von einer Erhöhung der Bestellkosten auszugehen ist. Insbesondere beim Linienbündel „Ried“ werden Risiken gesehen, da damals in der Ausschreibung ein sehr niedriger Preis erzielt wurde. Es ist fraglich, ob es künftig möglich ist, die Mehrkosten für die Bestellung der Verkehrsleistungen wie bisher über Mehreinnahmen zu finanzieren. Die DADINA engagiert sich in den Gremien des RMV dafür, dass es keine weitere Einengung des finanziellen Spielraums durch Reduzierung der Zuschüsse des Landes bzw. durch eine nicht durchgeführte Dynamisierung der Bezuschus-

sung gibt. Sollten diese Bemühungen nicht erfolgreich sein, so besteht ab dem Jahr 2012 zunehmend die Gefahr, dass die jetzigen Zuschusszahlungen des Landkreises Darmstadt-Dieburg und der Stadt Darmstadt nicht mehr zur Finanzierung der ÖPNV-Leistungen ausreichen.

6. Chancen und Risiken der DADINA

Seit dem Jahr 2009 hat sich die vertragliche Struktur der DADINA grundlegend geändert. Bei den bis zu diesem Zeitpunkt gültigen Verkehrsverträgen wurde das Kostenrisiko gänzlich von der DADINA getragen. Da die DADINA keinen direkten Einfluss auf die Einnahmen hat, wurden mit den Verkehrsunternehmen Brutto-Anreiz-Verträge vereinbart, bei welchen die Unternehmen ca. 20-30 % der testierten Mehreinnahmen gegenüber einem definierten Zeitpunkt behalten konnten. Auch wenn die DADINA damit auf einen gewissen Teil der Mehreinnahmen verzichtet hat, war das Verfahren erfolgreich, da relevante Mehreinnahmen erzielt werden konnten.

Seit dem Jahr 2009 wurden sechs Linienbündel im Rahmen der Direktvergabe vergeben. Bei der Direktvergabe ist es notwendig, dass das Verkehrsunternehmen einen Großteil des Risikos aus der Kostenveränderung zu übernehmen haben. Dafür verbleiben im gleichen Zug die Mehreinnahmen überwiegend bei den Verkehrsunternehmen. Bei diesen Verträgen trägt die DADINA nur ein geringes Risiko. Es zeigt sich, dass die Verkehrsunternehmen Probleme haben, das Risiko korrekt zu bewerten, da es sich um eine neue Aufgabe handelt, mit der diese konfrontiert sind. Auch wenn sich aus vertraglicher Sicht die DADINA in einer risikoarmen Situation befindet, so besteht die Gefahr, dass die Verkehrsunternehmen finanziell ausgezehrt werden, da die Kosten deutlich stärker steigen als die Einnahmen. Dies kann dazu führen, dass vorhandene Verträge hinterfragt werden bzw. ein Ausstieg aus den Verträgen angestrebt wird. Die DADINA steht dann vor der Aufgabe, kurzfristig den Verkehr sicherzustellen. Da eine Neuausschreibung einen relevanten zeitlichen Vorlauf erfordert, kann dies zu höheren Bestellkosten für den Übergangszeitraum führen.

In den nächsten Jahren endet die Laufzeit der ersten Linienbündel, welche in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben wurden. Die Erfahrungen aus derzeit praktizierten Ausschreibungen zeigen, dass die Bestellkosten steigen. Teilweise wurden Vergabeverfahren wegen nicht auskömmlicher Preise aufgehoben und die Linienbündel wurden im Verhandlungsverfahren vergeben. Ursache der steigenden Preise sind deutlich gestiegene Personal- und Treibstoffkosten sowie der Wegfall der Fahrzeugförderung seitens des Landes Hessen. Der Wegfall der Fahrzeugförderung führt zu deutlich erhöhten Abschreibungs- und Kapitalkosten. Eine Erhöhung der Preise hat negative Wirkungen auf die Stabilität des ÖPNV-Systems. Sind die Kommunen nicht bereit, Mehrkosten zu übernehmen, so besteht die Gefahr, dass Leistungen eingeschränkt werden müssen oder die Fahrzeugqualität verschlechtert wird. Beides führt zu einer negativeren Wahrnehmung des ÖPNV-Angebotes in der Bevölkerung, so dass rückläufige Fahrgastzahlen eine „Abwärtsspirale“ bedingen können.

Gleiches gilt für die Vergaben des Regionalverkehrs seitens des RMV. Auch hier gibt es bei vielen Linienbündeln im Bus- und Schienenverkehr Zweitvergaben. Sollten daraus höhere Bestellkosten resultieren, so erhöht sich die Umlage des RMV gegenüber den Gebietskörperschaften. Diese Gefahr ist umso größer, da auf den regionalen Linien des RMV – im Gegensatz zu den lokalen Linien – in den letzten Jahren die Einnahmen kaum gestiegen sind. Hier setzt sich die DADINA dafür ein, dass der RMV mehr Anreize vertraglich vereinbart, die Einnahmen zu steigern.

Seit dem Jahr 2004 hat die DADINA die Chancen aus der Akquirierung von zusätzlichen Fahrgästen erfolgreich genutzt. Können die Einnahmensteigerungen im gleichen Maße wie in den Vorjahren realisiert werden, so können die Mehrkosten zu einem Großteil kompensiert werden. Das Verbandsgebiet der DADINA ist ein dynamisch wachsender Lebens- und Wirtschaftsraum. Im Landkreis Darmstadt-Dieburg wird von einer gleichbleibenden Bevölkerungszahl ausgegangen, während für die Stadt Darmstadt weitere Einwohnerzuwächse erwartet werden. Es ist davon auszugehen, dass die Nachfrage weiterhin steigt. Dies umso mehr, da im Individualverkehr mit deutlich höheren Kostensteigerungen gerechnet werden kann. Die DADINA will diese Entwicklung durch die Einführung attraktiver Verkehrs- und Tarifangebote fördern. Zum Fahrplanwechsel 2012 wird beispielsweise mit der Reaktivierung der Bahnstrecke nach Pfungstadt eine deutliche Infrastrukturverbesserung erreicht. Des Weiteren wird für Gelegenheitskunden mit der Aufwertung der Tageskarte zu einer Rückfahrkarte ein attraktives Produkt geschaffen. Handlungsbedarf sieht die DADINA weiterhin bei der Kundenbindung der wichtigen Kundengruppe der über 60-jährigen und wird sich beim RMV für die Einführung einer Jahreskarte für diese Altersgruppe einsetzen.

Die DADINA steht zusammen mit den anderen lokalen Nahverkehrsorganisationen in intensiven Verhandlungen mit dem RMV und dem Land Hessen zur Realisierung einer angemessenen Finanzausstattung des Lokalverkehrs. Zurzeit gibt es weniger Zuschüsse für den Lokalverkehr als im Jahr 2002. Sollten die Verhandlungen dazu führen, dass höhere Zuschüsse gewährt werden, so können die Risiken aus der Kostensteigerung kompensiert werden.

Die DADINA verwendet ca. 12 % der Zuschüsse für die eigenen Geschäftskosten, der Rest dient der Finanzierung von Verkehrs- und Infrastrukturleistungen. Das Risiko einer höheren Umlage auf Grund der Veränderung der Geschäftskosten ist als vernachlässigbar anzusehen.

7. Ausblick auf das Jahr 2011

Für das Jahr 2011 sind folgende Projekte von Bedeutung:

1. Das wichtigste Projekt ist die Reaktivierung der Bahnstrecke Darmstadt-Eberstadt – Pfungstadt. Dies wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 geschehen. Die planmäßige Umsetzung der Reaktivierung erforderte ein koordiniertes Vorgehen aller Beteiligten (DADINA, DB AG, Stadt Pfungstadt, RMV, Verkehrsunternehmen, benachbarte Aufgabenträger) und somit ein koordiniertes Projektmanagement zur Abwicklung der Bauleistungen und zur Planung der Anbindung der diversen Buslinien an den neuen Verknüpfungspunkt „Pfungstadt Bf“.
2. Ebenfalls zum Dezember 2011 wird vom RMV das E-Ticket eingeführt. Zunächst wird die Jahreskarte für Erwachsene vom Papierfahrchein auf das neue Medium umgestellt, später ist eine Ausweitung des neuen Vertriebssystems auf alle Zeitkarten vorgesehen. Im Rahmen der Einführung des E-Tickets sind vertragliche Grundlagen zwischen dem RMV, den Verkehrsunternehmen, den Nahverkehrsorganisationen und dem VDV als Herausgeberin der Kernapplikation zu schaffen. Des Weiteren sind die DV-Systeme an das neue Angebot anzupassen, die neue Software ist zu integrieren und vor Inbetriebnahme zu testen.
3. Im Zuge der Einführung des EFM ist die Beschaffung einer verbundeinheitlichen Kontrollinfrastruktur zu realisieren. Das Mengengerüst wurde im Jahr 2009 mit den Verkehrsunternehmen ermittelt, im Jahr 2010 wurden die Verträge mit den Verkehrsunternehmen und dem RMV abgestimmt. Im Jahr 2011 erfolgt die Inbetriebnahme der neuen Fahrscheindrucker und der mobilen und stationären Kontrollgeräte in Abstimmung der Verkehrsunternehmen mit dem RMV. Die Aufgabe der DADINA ist die Koordination der Abwicklung und die finanzielle Abwicklung der Zuschüsse des Landes und die Erstellung der Verwendungsnachweise.
4. Die zum Fahrplanwechsel 2011 geplante Ausschreibung des Linienbündels „Weiterstadt“ konnte nicht umgesetzt werden, da das Verkehrsunternehmen eine kommerzielle Konzession beantragt hat. Es ist nunmehr auf Grundlage der Vorgaben der aktuellen EU-Verordnung ein Verkehrsvertrag mit dem Betreiber zu verhandeln. Ziel ist es, den Standard der Verkehrsbedienung an die Vorgaben des Nahverkehrsplanes anzupassen und die im Linienbündel eingesetzten Fahrzeuge an das Verkehrsmanagementsystem der HEAG mobilo anzubinden. Des Weiteren ist das Linienbündel in das Qualitätsmanagementsystem der DADINA zu integrieren. Nach Umsetzung dieser Vorgaben sind alle Linienbündel der DADINA in das Verkehrsmanagementsystem integriert und das Qualitätsmanagementsystem wird auf allen Linienbündeln angewandt.
5. Keine vertraglichen Beziehungen gibt es bis jetzt zur Bestellung des Straßenbahnverkehrs der HEAG mobiTram, ein Qualitätsmanagement der Aufgabenträger ist nicht vorhanden. Nach Umsetzung des Qualitätsmanagements auf allen Buslinienbündeln ist nun die Erweiterung auf die Straßenbahnlinien zu realisieren.
6. Die ÖPNV-Infrastruktur im Gebiet der Stadt Darmstadt ist überlastet, v.a. auf den zentralen Haltestellen „Darmstadt Luisenplatz“, „Darmstadt Schloß“ und „Darmstadt Willy-Brandt-Platz“ ist es nicht mehr möglich, zusätzliche Busfahrten einzuführen. Somit sind einer weiteren Nachfragesteigerung v.a. in der morgendlichen Hauptverkehrszeit deutliche Grenzen gesetzt. Ursache für die Überlastung ist die Führung sämtlicher Buslinien aus dem Raum Dieburg / Groß-Zimmern und Roßdorf über den Luisenplatz. Es ist zu prüfen, inwieweit durch die Einführung eines schienengebundenen Systems eine Entlastung ermöglicht werden kann. Im Rahmen der Überplanung der Bedienung Richtung Osten ist zu überprüfen, inwieweit die starke Nachfrage zum Standort Lichtwiese der TU Darmstadt zusammen mit einem schienengebundenen System Richtung Ostkreis befriedigt werden kann.
7. Im Busverkehr ist die städtische Buslinie K bereits jetzt überlastet. Ab dem Wintersemester 2011 steigen die Studierendenzahlen nochmals deutlich an, so dass die Verdichtung der vorhandenen Busfahrten notwendig wird. Bei der Verdichtung der Fahrten zwischen der Stadtmitte und dem Standort Lichtwiese ist zu beachten, dass zusätzliche Fahrten über die Haltestellen in der Stadtmitte wegen der infrastrukturellen Engpasssituation problematisch sind.
8. Der Standard der Haltestelleninfrastruktur ist weiter auszubauen. An Haltestellen, an denen noch keine neuen Haltestellenschilder stehen, sollen neue Schilder aufgestellt werden. Des Weiteren sollen veraltete Haltestellenschilder ausgetauscht werden. Um den Standard der Haltestelleninfrastruktur zu heben, wurde im Jahr 2007 ein Förderantrag eingereicht. Sollte dieser bewilligt werden, so sind die Baumaßnahmen zu koordinieren und die Fördermittel abzurechnen. Im Jahr 2010 erstellte die DADINA ein Bike-and-Ride-Konzept. Zur Umsetzung der Planung ist ein Antrag zur Förderung nach dem GVFG zu erstellen.
9. Das Mobilitätsmanagement ist weiter zu forcieren: Neben der Integration weiterer Schulen in das schulische Mobilitätsmanagement ist die vorhandene Kooperation mit dem IVM und der IHK zur Beratung von Betrieben im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements zu intensivieren. Ansatzpunkte sind die Erweiterung von Job-Ticket-Angeboten auf weitere Firmen, die Beratung der Mitarbeiter über die verschiedenen Verkehrsangebote, die Anpassung der Angebote an die Bedürfnisse der Firmen etc. Zum Mobilitätsmanagement gehört auch die Beratung der Kunden. Hier ist das Beratungsangebot „MobiPartner“ auszubauen, wo erfahrene ÖPNV-Nutzer noch nicht so mit dem ÖPNV vertraute Senioren über das Tarif- und Verkehrsangebot informieren.

10. Eine wichtige Maßnahme zur Gewinnung von Fahrgästen ist die Tarifgestaltung. Die DADINA kann Einfluss zur Gestaltung von Tarifangeboten über den Arbeitskreis „Finanzen und Tarif“ nehmen. Seitens der Senioren wird gewünscht, dass eine preisstufenunabhängige Fahrkarte für ältere Menschen eingeführt wird. Die DADINA hat die Möglichkeiten, solche Vorschläge einzubringen und sich für die Umsetzung der Initiativen zu engagieren.
11. Durch die finanzielle Situation der Kommunen engen sich die finanziellen Spielräume für die Gebietskörperschaften zur Gestaltung der Verkehrsangebote sukzessive ein. Die Zuschüsse des Landes Hessen zur Vorhaltung der ÖPNV-Infrastruktur sind seit 1995 nicht dynamisiert worden, die Zuschüsse für Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr sind seit 2002 nicht dynamisiert worden und wurden um 12 % gegenüber den Betrag des Jahres 2002 gekürzt. Es ist Aufgabe der lokalen Aufgabenträger, sich gegenüber dem Land Hessen und dem RMV für eine Anpassung der Zuschüsse und einer Neugestaltung der ÖPNV-Finanzierung einzusetzen.

Abkürzungsverzeichnis

ABR	Abrechnung
AfA	Abschreibung für Abnutzung
AG	Aktiengesellschaft
AHK	Anschaffungs- und Herstellungskosten
allg.	allgemein
Aufw.	Aufwendungen
B	Bundesstraße
Bf	Bahnhof
BVD	Bauverein Darmstadt
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
DADINA	Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation
DB	Deutsche Bahn
DENA	Deutsche Energie-Agentur
DNV	DADINA Nahverkehr
DV	Datenverarbeitung
E-Ticket	elektronisches Ticket
EAV	Einnahmenaufteilungsverfahren
EBG	Eigenbetriebsgesetz
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EFM	Elektronisches Fahrgeldmanagement
EigBGes	Eigenbetriebsgesetz
ELMA	elektronisches Managementsystem für Kundenanliegen
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
€	Euro
ff.	fort folgende
GbR	Gesellschaft des bürgerlichen Rechts
GJ	Geschäftsjahr
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GuV	Gewinn und Verlust
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GWG	geringwertiges Wirtschaftsgut
HAV VBG	HAV Verkehrsbetriebsgesellschaft
Hbf	Hauptbahnhof
HEAG	Hessische Elektrizitäts-Aktiengesellschaft
HGB	Handelsgesetzbuch

Abkürzungsverzeichnis

IHK	Industrie- und Handelskammer
IG	Interessengemeinschaft
IK-Ausgleich	Infrastrukturkostenausgleich
i.V.	in Verbindung
ivm	Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain
KG	Kommanditgesellschaft
KVG	Kreisverkehrsgesellschaft
kum.	Kumuliert
lfd.	laufender
LNVG	Lokale Nahverkehrsgesellschaft
LNO	Lokale Nahverkehrsorganisation
Mio.	Million
NVS	Nahverkehrsservicegesellschaft
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
OREG	Odenwald Regionalgesellschaft
QR	Quick Response
RAP	Rechnungsabgrenzungsposten
RMS	Rhein-Main Verkehrsverbund Servicegesellschaft
RMV	Rhein-Main Verkehrsverbund
S.	Seite
S-Bahn	Schnellbahn
SAP	Systemanalyse und Programmentwicklung
Son. / sonst.	sonstiges
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TU	Technische Universität
v.a.	vor Allem
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
vgl.	vergleiche
vHGS	verbundweites Hintergrundsystem
z.B.	zum Beispiel