



Ergebnisniederschrift

(FBR/3./I)

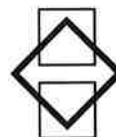
über die Sitzung des Fahrgastbeirates
der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation

am Dienstag, 18.05.2022, 17:00 Uhr bis 19:30 Uhr,
Kreistagssitzungssaal,
Kreishaus Darmstadt, Jägertorstraße 207, 64289 Darmstadt

Tagesordnung

TOP	Betreff
Öffentlicher Teil	
1.	Begrüßung Vorlage: 1575-2022/DDN
2.	Regularien Vorlage: 1576-2022/DDN
2.1.	Kenntnisnahme der Niederschrift FBR/2.I Vorlage: 1577-2022/DDN
3.	Sachstand Anträge und Anfragen Vorlage: 1578-2022/DDN
4.	Berichte Vorlage: 1579-2022/DDN
5.	Anträge Vorlage: 1580-2022/DDN
5.1.	Fahrplanabstimmung (12_2_I) Vorlage: 1581-2022/DDN
5.2.	Klassenticket (14_I) Vorlage: 1582-2022/DDN
5.3.	Halbstundentakt im Landkreis (15_I) Vorlage: 1583-2022/DDN
5.4.	Ausbau Odenwald-/Gersprenztalbahn (16_I) Vorlage: 1584-2022/DDN
5.5.	Anpassung bei SEV und Takten (17_I) Vorlage: 1585-2022/DDN
6.	Anfragen Vorlage: 1586-2022/DDN

FBR/3./I	18.05.2022	
Gremium	Niederschrift	2/21



DADINA

Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

7.	Schwerpunktthema: 1. Aktueller Stand zu den On-Demand-Verkehren Dadi-Liner und HeinerLiner 2. Aktuelle Entwicklung zur Zukunft von Strecken der Odenwald- und Gersprenztalbahn Vorlage: 1587-2022/DDN
----	--

FBR/3./I	18.05.2022	
Gremium	Niederschrift	3/21



DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Anwesende
Vorsitzende/r
Uwe Schuchmann
stv. Vorsitzende/r
Bernd Rohrmann
Mitglieder
Heinrich Boller
Dr. Zelijko Crncic
Iris Fichtner
Hannelore Fuchs
Donato Girardi
Ralf Gunkel
Frieder Kaufmann
Detlef Kummer
Maria Lienert
Wiebke Schuck
Tobias Träxler
Dr. Sigita Urdze
Thomas Wende

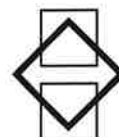
FBR/3./I	18.05.2022	
Gremium	Niederschrift	4/21



DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

stv. Mitglieder		
Walter Busch-Hübenbecker		
Elisabeth Decker		
Marcus Gottsleben		
Frank Schäfer		
Jürgen Schaldach		
Verkehrsunternehmen		
Lennart Sauerwald	HEAG mobilo	
Verwaltung		
Matthias Altenhein	Geschäftsführer DADINA	
Johannes Froese		
Abwesende		
Matiss Urdze		
Thomas Kolb		
John Grimette	entschuldigt	
Hans – Jürgen Alof		
Verkehrsunternehmen		
FS Omnibus GmbH		
Omnibusbetrieb Winzenhöler		
VIAS GmbH		
Omnibusbetrieb Jungermann		

FBR/3./I	18.05.2022	
Gremium	Niederschrift	5/21



DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Vorstand	
Lutz Köhler	entschuldigt
Michael Kolmer	entschuldigt
Alexander Ludwig	entschuldigt

FBR/3./I	18.05.2022	
Gremium	Niederschrift	6/21



DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Protokoll
des öffentlichen Teils

Beschluss zu TOP 1.

Vorlage- 1575-2022/DDN

Nr.:

Verfasser:

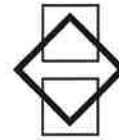
Az./Antrag:

Betreff: Begrüßung

Beschluss: Kenntnis genommen

1. Vorsitzender des Fahrgastbeirates Uwe Schuchmann eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden.
2. Er stellt fest, dass die Einladung fristgerecht zugestellt wurde.
3. Die Niederschrift der FBR /2./I Sitzung wird zur Kenntnis genommen.
4. Die Tagesordnung wird wie vorgelegt beraten.

FBR/3./I	18.05.2022	
Gremium	Niederschrift	7/21



DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Beschluss zu TOP 2.

Vorlage- 1576-2022/DDN

Nr.:

Verfasser:

Az./Antrag:

Betreff: Regularien

Beschluss: Kenntnis genommen

Herr Schuchmann begrüßt Herrn Frieder Kaufmann als neues Mitglied im Fahrgastbeirat der DADINA.

FBR/3./I	18.05.2022	
Gremium	Niederschrift	8/21



DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Beschluss zu TOP 2.1.

Vorlage- 1577-2022/DDN

Nr.:

Verfasser:

Az./Antrag:

Betreff: Kenntnisnahme der Niederschrift FBR/2.I

Beschluss: ungeändert beschlossen

In der Aussprache:

Die Niederschrift wird zur Kenntnis genommen.

FBR/3./I	18.05.2022	
Gremium	Niederschrift	9/21



DADINA

Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Beschluss zu TOP 3.

Vorlage- 1578-2022/DDN

Nr.:

Verfasser:

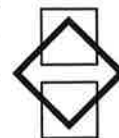
Az./Antrag:

Betreff: Sachstand Anträge und Anfragen

Beschluss: Kenntnis genommen

Es besteht kein Beratungsbedarf.

FBR/3./I	18.05.2022	
Gremium	Niederschrift	10/21



DADINA

Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Beschluss zu TOP 4.

Vorlage- 1579-2022/DDN

Nr.:

Verfasser:

Az./Antrag:

Betreff: Berichte

Beschluss: Kenntnis genommen

In der Aussprache:

Geschäftsführer Altenhein berichtet seitens der DADINA. Zentrales Thema ist das 9-Euro-Ticket. Dieses Ticket ist jeweils für einen Monat im Zeitraum Juni bis August 2022 gültig. Das Ticket beinhaltet keine Mitnahmeregelung und keine Übertragbarkeit. Bei Zeitkarteninhaberinnen- und Inhabern, deren Ticket die Mitnahmeregelung, die Übertragbarkeit oder die Nutzung der Ersten Klasse umfasst, bestehen diese Privilegien im eigentlichen Gültigkeitsbereich ihrer Zeitkarte weiter. **Geschäftsführer Altenhein** stellt fest, dass es bei einzelnen Fahrgastgruppen eine Form von Anspruchsdenken gäbe, die Mehrheit aber Freude über dieses sehr günstige Schnupperangebot überwiegt. **FBR-Mitglied Bol-ler** fragt nach, ob neben dem Eintragen des Namens auch beim 9-Euro-Ticket ein Ausweisdokument auf Anfrage vorgezeigt werden müsse. Dies ist der Fall wie bei allen personenbezogenen Fahrkarten.

FBR-Mitglied Dr. Crncic hofft auf eine breite Akzeptanz, das Erreichen neuer Fahrgastgruppen. Er fragt, ob diesem Ziel mit einem Mehrangebot entsprochen werde. **FBR-Mitglied Rohrbach** berichtet, dass im Bereich der S-Bahn Rhein-Main durchweg Langzüge eingesetzt werden. Ein Schwächen der Zügeinheiten finde während der Monate nicht statt. **FBR-Mitglied Gunkel** kommentiert, dass das Fahrpersonal durch solch eine Aktion noch stärker gefordert würde, er befürchtet überlastete Züge. Es gelte, Rückmeldungen von Zugbegleiterinnen- und Begleitern auszuwerten.

Geschäftsführer Altenhein fasst die Änderungen zum erfolgten kleinen DADINA-Fahrplanwechsel am 25.04.2022 zusammen. Neben den großen Angebotsverbesserungen im Stadtverkehr Darmstadt gibt es auch Verbesserungen im Landkreis zu vermelden. Dies umfasst die Verlängerung der Linie MO2 in den Kreis Bergstraße bis nach Reichenbach. In Schaafheim soll die neue Haltestelle „Herrngartenweg“ von allen Linien in dem Bereich bedient werden. Zur Aufwertung der Dreiecksbahn und zur Ermöglichung eines Halbstundentaktes auch im Abschnitt Ober-Roden – Dieburg ist ein Kreuzungsbahnhof im Bereich Eppertshausen baulich einzurichten. Die VIAS Rail hat zwischenzeitlich ihre neuen Fahrzeuge des Typs LINT erhalten und setzt diese probeweise bereits auf der Odenwaldbahn ein. Planungsprojekte im Bereich Straßenbahn in den Landkreis gehen sukzessive in die Federführung der neu gegründeten Stradadi GmbH über.

FBR/3./I	18.05.2022	
Gremium	Niederschrift	11/21



DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

FBR-Mitglied Träxler richtet die Frage, wie mit der zukünftigen Finanzierungslage umzugehen sei. **Geschäftsführer Altenhein** verweist auf die Problematik hinsichtlich dem Einfrieren von Regionalisierungsmitteln sowie der Weiterverteilung von Mitteln zwischen Land Hessen und RMV. Die Schere aus gleich bleibenden Zuwendungen und parallel stark steigenden Kosten öffne sich weiter, insbesondere bei Betrachtung der Preise für Energie.

Vorsitzender Schuchmann stellt heraus, dass im Landkreis Mo. – Fr. ein sehr hochwertiges Angebot bestehe, wobei der Landkreis notwendige deutliche Verbesserungen nicht alleine finanziell bewältigen kann. Er fordert die Unterstützung von Landtags- und Bundestagsabgeordneten ein.

FBR-Mitglied Dr. Urdze bemängelt Kreisgrenzen überschreitende Verkehre. **FBR-Mitglied Schuchmann** erklärt, dass viele Buslinien über die Kreisgrenzen fahren, jedoch weiterhin Ausbaubedarf besteht. **Geschäftsführer Altenhein** ergänzt, dass es ähnlich mit der S-Bahn-Verlängerung über Dietzenbach hinaus über Urberach, Ober-Roden bis Dieburg aussähe. Dies sei ein wesentlicher Schritt zum angestrebten S-Bahn-Ring.

Lennart Sauerwald HEAG mobilo berichtet anschließend. Starke Angebotsverbesserungen ergeben sich sowohl im Straßenbahnnetz als auch bei den Stadtbuslinien. Aufgrund der Großbaustelle in der Frankfurter Straße ist der Straßenbahnbetrieb unterbrochen und wird durch zwei SEV-Linien ersetzt, die Straßenbahn verkehrt während der Baumaßnahme als Linie 4 zwischen Arheilgen und Kranichstein. Hierfür wurde extra ein Gleisdreieck auf der Höhe des Messplatzes eingebaut.

Seit dem 25.04.2022 verkehrt die Linie 2 als „Lichtwiesenbahn“ zwischen dem Hauptbahnhof und dem Campus Lichtwiese. Zwischen Griesheim „Wagenhalle“ und dem Darmstädter Hauptbahnhof ist die Linie 10 als Schnelllinie unterwegs. Bis zum Jahr 2024 hat die Stadt Darmstadt festgelegt, den ÖPNV um 30 Prozent wachsen zu lassen. Hierzu sind diese Vorhaben wie auch der 10-Minuten-Takt auf den Stadtbuslinien die ersten Meilensteine.

FBR-Mitglied Träxler kritisiert, dass der Festtakt zur Eröffnung der Lichtwiesenbahn sehr exklusiv abgehalten worden sei. Bei früheren Eröffnungen, wie in Arheilgen oder in Kranichstein, wären öffentliche Feste veranstaltet worden.

Vorsitzender Schuchmann äußert die Befürchtung, ob dank des 10 Minuten Taktes auf der Linie L die Studierenden weiterhin eher den Bus als die neue Straßenbahn wählen würden, insbesondere, wenn die Busse am Campus eine lange Standzeit hätten.

FBR-Mitglied Rohrmann hält den dichten Takt der beiden SEV-Linien 4E und 5E für überdimensioniert. **FBR-Mitglied Schäfer** fügt an, dass dahingegen der 15-Minuten-Takt auf der Linie 4 in ihrem Inselbetrieb zu selten sei. **FBR-Mitglied Sauerwald** verweist auf die Knappheit bei Fahrzeugen wie auch beim Fahrpersonal.

FBR/3./I	18.05.2022	
Gremium	Niederschrift	12/21



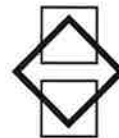
DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Vorsitzender Schuchmann richtet einen Wunsch insbesondere an die Kommunikationsabteilung der HEAG mobilo, sich intensiver mit den Interessensvertretern wie dem Fahrgastbeirat abzustimmen, bzw. auch bei Abstimmungen mit der Stadt den Fahrgastbeirat einzubeziehen. Diese wäre produktiver und konstruktiver als über die Presse.

Geschäftsführer Altenhein berichtet zum Projekt des On-Demand-Shuttles im Landkreis „DadiLiner“. Zurzeit laufen die Verhandlungsgespräche, um den „DadiLiner“ möglichst bald in den vorgesehenen Gebieten auf die Straßen bringen zu können.

Lennardt Sauerwald berichtet über den „HeinerLiner“. Dieser werde weiterhin gut angenommen, die Nutzungszahlen steigen, es besteht weiterhin ein großes Potenzial, noch mehr Fahrgäste für dieses System zu gewinnen.

FBR/3./I	18.05.2022	
Gremium	Niederschrift	13/21



DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Beschluss zu TOP 5.

Vorlage- 1580-2022/DDN

Nr.:

Verfasser:

Az./Antrag:

Betreff: Anträge

Beschluss: Kenntnis genommen

FBR/3./I	18.05.2022	
Gremium	Niederschrift	14/21



DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Beschluss zu TOP 5.1.

Vorlage- 1581-2022/DDN

Nr.:

Verfasser:

Az./Antrag:

Betreff: Fahrplanabstimmung (12_2_I)

Beschluss: ungeändert beschlossen

Beschluss:

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. Solche Erhebungen können durch Internetbefragungen erfolgen, teure theoretische Studien dazu sollten vermieden werden.

Die Untersuchungen können nacheinander für einzelne Korridore stattfinden, um verkehrsbezogen bestehende Anschlussprobleme zu analysieren.

Als erstes soll der Korridor Darmstadt-Messel-Urberach bearbeitet werden.

Insbesondere für den Abend- und Wochenendverkehr ist diese Untersuchung zusammen mit HEAG mobilo auch für die Umsteigeverbindungen in der Stadt Darmstadt durchzuführen.

Das Thema „Sichtanschluss“ ist für Fahrgäste von grundlegender Bedeutung, denn nichts ist schlimmer, als ein „sehenden Auges“ davonfahrender Anschluss, der mit etwas Umsicht funktioniert haben könnte.

Es wird deshalb auch beantragt, mit den Aufgabenträgern auf eine Sensibilisierung des Fahrpersonals hinzuarbeiten, um sinnvolle Anschlussbeziehungen bei Sichtkontakt im Rahmen der betrieblichen Abläufe nach Möglichkeit wahrzunehmen.

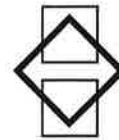
Unabhängig davon ist, insbesondere in den Nebenverkehrszeiten, die elektronische Anschlusssicherung über das Leitsystem als probates Mittel einzusetzen.

Die Definition wichtiger Anschlussbeziehungen kann mit dem Fahrgastbeirat erarbeitet werden.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig bei 1 Enthaltung beschlossen.

FBR/3./II	18.05.2022	
Gremium	Niederschrift	15/21



DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Beschluss zu TOP 5.2.

Vorlage- 1582-2022/DDN

Nr.:

Verfasser:

Az./Antrag:

Betreff: Klassenticket (14_I)

Beschluss: ungeändert beschlossen

In der Aussprache:

Ein FBR-Mitglied stellt einen Änderungsantrag, das Klassenticket erst ab 9:00 Uhr gelten zu lassen. Dies findet keine Zustimmung.

Beschluss:

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.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig bei 1 Enthaltung beschlossen.

FBR/3./I	18.05.2022	
Gremium	Niederschrift	16/21



DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Beschluss zu TOP 5.3.

Vorlage- 1583-2022/DDN

Nr.:

Verfasser:

Az./Antrag:

Betreff: Halbstundentakt im Landkreis (15_I)

Beschluss: ungeändert beschlossen

Beschluss:

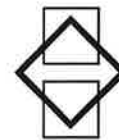
Der Dadina-Fahrgastbeirat unterstützt das "Bahn- und Buskonzept für Groß-Umstadt und Umgebung" vom Februar 2022, welches u. a. folgende Maßnahmen vorsieht (Link: <http://www.odenwaldbahn.de/220224-bahn-buskonzept-umstadt-final.pdf>):

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,
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 Obernburg-Elsfeld 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.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig bei 1 Enthaltung beschlossen.

FBR/3./I	18.05.2022	
Gremium	Niederschrift	17/21



DADINA

Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Beschluss zu TOP 5.4.

Vorlage- 1584-2022/DDN

Nr.:

Verfasser:

Az./Antrag:

Betreff: Ausbau Odenwald-/Gersprenztalbahn (16_I)

Beschluss: ungeändert beschlossen

Beschluss:

Der Dadina-Fahrgastbeirat unterstützt das Konzept "123 km Zukunft" aus dem September 2018, welches u. a. folgende Fahrplanmaßnahmen und Infrastrukturausbauten vorsieht (Link: <http://www.schienenbuendnis.de/123-km-zukunft-180630.pdf>):

- Sofort täglicher RE-Studentakt Erbach - Darmstadt Hbf
- Füllung von Fahrplanlücken im RB-Verkehr, v. a. morgens am Wochenende für den Tagestourismus.
- Reaktivierung der Gersprenztalbahn 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 Mühlthal mit Bahnsteig an beiden Gleisen sowie Betriebsbahnhof Zeilhard zur Verbesserung der Pünktlichkeit im Verspätungsfall 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 - Mühlthal Waldstraße (neuer Haltepunkt) - Mühlthal - Ober-Ramstadt - Reinheim - Groß-Bieberau.

Abstimmungsergebnis:

Mehrheitlich bei 3 Enthaltungen und 3 Gegenstimmen beschlossen.

FBR/3./I	18.05.2022	
Gremium	Niederschrift	18/21



DADINA

Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Beschluss zu TOP 5.5.

Vorlage- 1585-2022/DDN

Nr.:

Verfasser:

Az./Antrag:

Betreff: Anpassung bei SEV und Takten (17_I)

Beschluss: ungeändert beschlossen

In der Aussprache:

Der Hauptausschuss stellt das beiliegende Positionspapier zu den Themen Angebotsstruktur und SEV zur Diskussion. Dieses liegt der Mitschrift bei.

Beschluss:

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 Dadina-Vorstand und dem Verkehrsunternehmen vorzulegen.

1. Straßenbahnlinie 4 Arheilgen-Kranichstein: Bedienung im 10-Minuten-Takt
2. Schienenersatzlinie 5E: Bedienung der Unterwegs-Haltestelle Heinheimer Straße
3. Schienenersatzlinie 5E: Bedienung der Unterwegs-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.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig bei 1 Enthaltung beschlossen.

Anlage:

Positionspapier des FBR-HA

FBR/3./I	18.05.2022	
Gremium	Niederschrift	19/21



DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Beschluss zu TOP 6.

Vorlage- 1586-2022/DDN

Nr.:

Verfasser:

Az./Antrag:

Betreff: Anfragen

Beschluss: Kenntnis genommen

Anfragen lagen nicht vor.

FBR/3./I	18.05.2022	
Gremium	Niederschrift	20/21



DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Beschluss zu TOP 7.

Vorlage- 1587-2022/DDN

Nr.:

Verfasser:

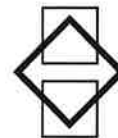
Az./Antrag:

Betreff: Schwerpunktthema: 1. Aktueller Stand zu den On-Demand-Verkehren DadiLiner und HeinerLiner 2. Aktuelle Entwicklung zur Zukunft von Strecken der Odenwald- und Gersprenztalbahn

Beschluss: Kenntnis genommen

1. Sachstand zu den On-Demand-Projekten wurden bereits unter TOP 4 „Berichte“ von dem HEAG mobilo – Vertreter für den HeinerLiner und von **Geschäftsführer Altenhein** zum DadiLiner vorgetragen.
2. Odenwaldbahn / Gersprenztalbahn – Das Thema wurde bereits bei TOP 5.4 angesprochen.

FBR/3./I	18.05.2022	
Gremium	Niederschrift	21/21



DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Vorsitzender Uwe Schuchmann schließt die Sitzung um 19:30 Uhr.

Ende der Niederschrift

Darmstadt, den 14. Juli 2022

-gez.-

Uwe Schuchmann
Vorsitzender Schriftführung

Matthias Altenhein
Schriftführung

**Kommentar des Hauptausschusses im Fahrgastbeirat
zur gegenwärtigen Diskrepanz von Anspruch und Wirklichkeit im ÖPNV-Angebot
anlässlich der Eröffnung der Lichtwiesenbahn am 25.04.2022**

Auflage TOP S.5.

Neben dem Geburtsfehler der Lichtwiesenbahn, nicht zur Netzverknüpfung am Bahnhof Lichtwiese (Odenwaldbahn) ausgebaut worden zu sein und gar eine Verlängerung zur Erschließung des Ostkreises wirklich ernsthaft in Betracht genommen zu haben, muss leider auch zur Kenntnis genommen werden, dass die Kapazität der Linie 2 nicht ausgeschöpft wird, weil wegen der Verknüpfung mit der Linie 3 zunächst auf Beiwagen verzichtet werden muss. Die Studierenden nutzen nach wie vor stark die Buslinie L (weil mit planmäßiger Wendezeit von 9 Minuten am Campus stehend), die ja eigentlich zugunsten der Fahrgäste im Woogs-Viertel entlastet werden sollte und für die betroffene Fahrgäste auch eine andere, bedarfsgerechtere Linienführung erwarten.

Für Fahrgäste ist es ärgerlich, dass von Seiten der Politik vollmundig viel versprochen und angekündigt wird, aber in der Praxis deutliche Schief lagen wahrgenommen werden müssen.

Die Linien 2, 3 und 9 werden jetzt im 10-Minutentakt bedient, während auf der Nord-Süd-Achse (Linien 4, 6 und 8), die die großen Stadtteile Kranichstein, Arheilgen, Eberstadt und die südlichen Landkreisgemeinden Seeheim-Jugenheim und Alsbach erfasst, 15-Minuten-Takt gefahren wird. Griesheim erhält sogar eine Zugabe durch die Linie 10, während auf der Linie 1 und 4 neue Taktlücken geschaffen und Richtung Alsbach deutliche Taktlücken beibehalten werden.

Montags bis freitags fahren die Linien 6 und 8 pro Stunde 8mal von Eberstadt zum Luisenplatz. Die 6 fährt zwischen Alsbach und Eberstadt von 09:30 bis 13:00 Uhr nur im 30-Minuten-Takt, die 1 fehlt tagsüber, das ist also weniger als im Februar 2022.

Samstags und sonntags fährt die Linie 8 pro Stunde 4mal, aber nur 2mal von und nach Alsbach, wobei die Fahrten schon während Corona recht voll besetzt waren. Ab Eberstadt/Alsbach, wo neben viel heutiger Nachfrage auch wegen Lincoln (autoarmes Vorzeigeprojekt) mehr Nutzung zu generieren und verlagern ist, ist das Angebot (besonders Sa) viel zu wenig im Vergleich zu Griesheim, wo die 9 auch schon samstags im 10-Minuten-Takt fährt.

Fahrgäste aus dem südöstlichen Landkreis wünschen sich eine frühere Umsetzung der geplanten Flügelfahrten der Linie 2 vom und zum Böllenfalltor in der Hauptlastrichtung, um die direkte Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs zu verbessern.

Die Ausgestaltung des Schienenersatzverkehrs zwischen Luisenplatz und Nordbad ist aus Fahrgastsicht nicht optimal und für die abzusehende zeitliche Ausdehnung unbedingt verbesserungswürdig. Überlegungen dazu sind in der Anlage formuliert. Auch andere, wie z.B. die IGAB Projektgruppe AKW kritisieren den Zustand. Ihre Presse-Erklärung ist auch beigefügt. Dem Fahrgastbeirat sind die betrieblichen Probleme der Verfügbarkeit von Fahrzeugen bei HEAG mobilo durchaus bewusst, wodurch aber gerade die Unausgewogenheit im jetzigen Verkehrsangebot umso mehr auffällt und für viele Fahrgäste unbefriedigend ist.

Weitere Diskrepanzen sieht der Fahrgastbeirat auch zwischen den On-Demand-Angeboten Heiner-Liner (für die Stadt ja wirklich ein Komfortangebot im Vollausbau) und Da-Di-Liner (im Landkreis ein Rumpfangebot in den finanzstarken Gemeinden Pfungstadt, Weiterstadt, Griesheim und Babenhausen. Dort gab es überwiegend Anrufsammeltaxis, die ersetzt werden). Auf dem flachen Land, da wo es wirklich Sinn machen würde, leider Fehlanzeige wegen Unvermögen der Mitfinanzierung eines überwiegend vom Bund finanzierten Verkehrsprojekts durch den Landkreis. Ebenso ist im Landkreis im Sinne einer ernst gemeinten Verkehrswende ein lückenfreier Halbstundentakt bei den Regionalbussen als adäquates Angebot anzustreben.

All das steht im Zusammenhang mit dem von der Bundespolitik vorgegebenen Ziel, eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 zu erreichen. Dazu sind aber über den gültigen Nahverkehrsplan hinaus deutlich stärkere Maßnahmen nötig, zu denen die Bundes- und Landespolitik auch finanziell stärker als bisher beitragen muss!

Der Fahrgastbeirat der DADINA versteht sich als Interessenvertreter der Fahrgäste im ÖPNV. Er fasst seine Beschlüsse in demokratischer Manier durch Austausch und Bewertung von Argumenten und fachlicher Expertise und durch auf Mehrheiten gestützte Abstimmungen von Anträgen und Positionen. Der Dank gilt deshalb allen, die uns zuhören und in ihre Überlegungen einbeziehen.

Anlage

Überlegungen zur Verbesserung des SEV vom Luisenplatz in den Norden Darmstadts

Fahrgäste aus den nördlichen Stadtteilen sehen im seit 25.04.2022 angebotenen SEV deutliche Ärgernisse

Das Angebot in Kranichstein und Arheilgen ist mit dem 15-Minutentakt der Linie 4 um 50% reduziert worden. Die unterschiedliche Vertaktung der Linie 4 und der Busse des SEV aber auch der eigentlich zur Entlastung und Vernetzung auf einen 10-Minutentakt verdichteten Buslinien H und R führt zu nicht verlässlichen Anschlussfahrten beim Umstieg mit sich unregelmäßig ergebenden Wartezeiten von bis zu 12 Minuten. Es entsteht sozusagen ein Lotteriespiel. Mal klappt der Anschluss sehr gut, mal einigermaßen, mal gar nicht, das kann sich kein Mensch vernünftig merken. Oft zu beobachten ist, dass ein Warten aufeinander bei Sichtannäherungen zwischen Bahn und Bus nicht erfolgt und Fahrgäste offenen Auges „im Regen stehengelassen“ werden.

Die Führung und Haltestellenausweisung der beiden SEV-Linien 4E und 5E ist unbefriedigend, weil eine mögliche Vernetzung mit dem Bestandsnetz ausbleibt und damit unnötige Umwege und längere Fahrzeiten entstehen. Als Beispiele seien als Ziel-Haltestellen Hauptbahnhof, Alicehospital, Friedrich-Ebert-Platz und Ostbahnhof genannt. Folgende Gedanken gibt es zu den einzelnen Aspekten:

1. Straßenbahnverkehr

Grundsätzlich stellt sich die Frage, warum SEV durch die Baustelle gefahren wird, aber das Betriebsgleis in der Frankfurter Straße nicht für einen eingeschränkten (15-Minuten-Takt), aber dafür umsteigefreien Straßenbahnverkehr genutzt wird?

Die Argumente Evakuierung liegenbleibender Fahrzeuge oder Störung des Baustellenablaufs überzeugen nicht. Denkbar wären eine 15-minütige Durchfahrt eines Zugverbands aus Linie 6 und verkürzter Linie 4 (Kranichstein nach Kongresszentrum). Die gemeinsame Abfahrt kann aus den Steigen 4 und 3 am Luisenplatz erfolgen. Ein gleicher Verband fährt fahrplantechnisch passend anschließend vom Rhönring aus zurück. Geringfügige Baustellenverzögerung ist bei deren langer Dauer eigentlich irrelevant (ob 18 oder 19 Monate, egal).

2. SEV

Die Verknüpfung zweier Linien zu einem quasi Ringverkehr kann aus betrieblicher Sicht begrüßt werden, da Wendefahrten am Luisenplatz entfallen, dennoch bestehen Anpassungsalternativen, auch unter dem Gesichtspunkt schneller Verbindungen, die ja gerade durch fehlende Vernetzung und lange Umsteigezeiten nicht erreicht werden. Essentiell dabei ist die Taktangleichung zwischen den Linien 4, 4E, 5E, H und R auf 10 Minuten.

Auffallend ist der üppige Fahrzeugeinsatz im SEV von 10 Bussen. Die Umlaufzeit der 4E beträgt 19 Minuten, die der 5E 20 Minuten, also in Summe 39 Minuten. Bei 7,5-Minuten-Takt wären also 6 Busse plus für Wendezeiten ggf. 2 Busse zusätzlich ausreichend. Am Wochenende (sonntags etwa um 20 Uhr) konnten zeitgleich 5 Busse auf den Überliegerplätzen am Nordbad beobachtet werden. Es besteht ein Missverhältnis zwischen Aufwand und Qualität. Gezielte Anschlüsse zwischen Bahn und Bus wären bei dem hohen Aufwand möglich, würde bei Bedarf auch im Verband (2 Busse) gefahren. Der SEV muss bei enger Taktung eigentlich keinem Fahrplan, sondern dem Anschluss-Bedarf folgen.

Auch kombiniert mit einem verlängerten L-Bus bis Nordbad oder Nordbahnhof könnten Wartezeiten verkürzt und die direkte Zielerreichung verbessert werden.

2A. SEV-Linie 4E

Sie bedient stadtauswärts alle regulären Haltestellen. Stadteinwärts könnte das auch geschehen, nähme sie den Weg vom Rhönring geradeaus zur Pallaswiesenstraße, um dann rechts abzubiegen und den Linienweg des L-Busses zu nehmen. Der Halt Pallaswiesenstraße wäre dann auch bedient. Für die Baustellenzeit kann zur reibungslosen Durchfahrt in der Liebigstraße ein erweitertes Halteverbot ausgewiesen werden. In den Osterferien fuhr dort auch alle Regionalbusse durch. Die Stadt ist an anderen Stellen auch nicht zimperlich, Parkplätze wegfallen zu lassen. Wichtig ist die Bedienung der zwei Unterwegs-Haltestellen (Kahlert- u. Leuschnerstr.) zum Ein-, Aus- und Umsteigen Richtung Hauptbahnhof zu den Linien 3 und K (vorübergehend könnten auch die Regionalbuslinien Richtung Hauptbahnhof bei sichtlich wartenden Fahrgästen am Klinikum zum Einstieg halten).

Die SEV-Busse könnten dann geradeaus die Bismarckstraße kreuzen und über die Grafenstraße zum Luisenplatz (Halteplatz 1) fahren, um den Halteplatz 2 zu entlasten. Auch könnten einzelne Verstärkungsfahrten ohne

Verknüpfung zur 5E an Halteplatz 4 vor dem RP enden und stehen, um wieder über Willy-Brandt-Platz zurückfahren. Das würde auch den Halteplatz 3 vor der Merck-Apotheke entlasten.

Der Endpunkt der 4E könnte alternativ auch am Nordbahnhof liegen, um dort mit verkürzter Fahrzeit einen zielgerichteten Anschluss von und zur Linie 4 zu erreichen und die Firma Merck sowie den Nordbahnhof umsteigefrei anzudienen. Vom Nordbahnhof in die Innenstadt nur alle 15 Minuten mit zusätzlichem Umstieg ist für die RB75-Fahrgäste zu wenig, auch nutzen immer mehr Darmstädter ab Nordbahnhof die VIAS nach Frankfurt, ab September 2022 kommt dort der tägliche Stundentakt.

Die 4E kann stadtauswärts den Bahnkörper an der Einmündung Alsfelder Straße niveaugleich verlassen. Am Nordbahnhof können die Bushaltestellen beidseits für mehrere Busse am Fahrbahnrand in Höhe der Straßenbahn-Haltestelle sein. Das Wenden kann in der Pufferzeit über die Bucht des R-Busses signalgesteuert auf die stadteinwärtige Seite erfolgen. Der Fahrgastwechsel kann durch eine Zeitinsel signaltechnisch abgesichert werden. Was Kapazitäten anbelangt, Schülerverkehre werden ohnehin durch zusätzliche Busverkehre abgefangen. Sonstige Verkehrsspitzen könnten durch partielle Verdichtung des SEV (Fahren von 2 Bussen gleichzeitig) abgefangen werden.

2B. SEV-Linie 5E

Bei der Linie 5E wird die Ersatz-Haltestelle Messplatz nicht benötigt! Berufsschüler können am Nordbad einsteigen. Stattdessen sollen lieber die beiden Unterwegs-Haltestellen Heinheimer- und Pützerstraße bedient werden, um für Fahrgäste eine Vernetzung und deutlich direktere und schnellere Erreichbarkeit von Alternativzielen (Beispiele: Alicehospital, Elisabethenstift, Jugendstilbad, Mathildenhöhe, TU, Regionalbuslinien Ostkreis) sicherzustellen sowie auch für verkehrsbelastete Anwohner die Nutzung zu ermöglichen. Das Argument der Fahrzeitverlängerung zieht nicht, da auf dem Fahrweg mit hohem MIV-Anteil und 6 LSA im Mittel ohnehin Fahrzeitdifferenzen von mehreren Minuten auftreten können und die beiden Halte sich im Schnitt im 1-Minutenbereich bewegen (bei Auslassen von Messplatz ist es sogar nur 1 zusätzlicher Halt!). Ohnehin stehen die Busse der 5E oft unmittelbar an diesen Haltestellen im Ampel-Stau und könnten diese ohne Problem bedienen.

Die Strecke über Pützerstraße zum Schloss beträgt 830m, die über Alexanderstraße nur 600m. Warum wird dieser Regelweg nicht vom SEV befahren, würde er doch eine noch bessere Vernetzung gewährleisten?!

3. Verkehr durch die Frankfurter Straße mit hohem Unfallrisiko!

Bei einer längeren Inaugenscheinnahme der Verkehrssituation vor Ort wurden widrige und unfallträchtige Beobachtungen gemacht:

- a. Die überwiegende Anzahl von etwa 90% der Fahrzeuge des MIV, die den Baustellenbereich der Frankfurter Straße befahren, sind keine Anlieger, was sich an den Kennzeichen (Landkreis, Auswärtige etc.) und der nicht unterbrochenen Durchfahrt der Gesamtstrecke unschwer erkennen lässt. Eigentlich sollte dort durch geeignete Maßnahmen restriktiv nur Anliegerverkehr stattfinden. Eine gerade Durchfahrt gehört unterbunden.
- b. Die Bauschranken an den Enden des Betriebsgleises werden oft von den ÖPNV-Bussen einfach umfahren. Geschieht das nicht, ist die Öffnungszeit nach Passage des Busses so lang, dass andere folgende Verkehrsteilnehmer (Kfz und Radfahrer) die Schranke überhaupt nicht wahrnehmen. Schließt die Schranke dann unverhofft, finden überraschte Vollbremsungen von Autos statt. Radfahrer haben die schließende Schranke geistesgegenwärtig im Hakenschlag umfahren, andere haben die Schranke fast auf den Kopf bekommen. Bei einer Beobachtung fehlten wirklich nur wenige Zentimeter. Diese Situation ist unverantwortlich, ganz zu schweigen von den Folgen und Haftungsfragen, sollte ein solcher Unfall-Sturz mit hohem Verletzungsrisiko geschehen.
- c. Fahrräder aber auch Krafträder und sogar Autos durchfahren den Baustellenbereich gegen die ausgewiesene Einbahnrichtung und unter Missachtung der Sperrschilder. Das geschieht vermehrt in der verkehrsarmen Zeit.
- d. Die Verkehrsführung und Beschilderung wurde in den ersten 2 Wochen mehrfach geändert. Das dient für die Verkehrsteilnehmer sicher nicht der Gewöhnung und Beachtung.

Die gesamte Situation ist unnötig, gefährlich und zum Nachteil des ÖPNV und erfordert dringend eine Anpassung!