



DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Juni 2025

Überblick: Anträge Fahrgastbeirat der Arbeitsperiode I

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

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

			haben uns hierzu auch keine Rückmeldungen erreicht, welche Anlass geben, daran zu zweifeln, dass die Umstellung organisatorisch und kommunikativ erfolgreich stattgefunden hat.	
29.H	Barrierefreier Ausbau Haltestelle Böllenfalltor Der DADINA-Vorstand wird aufgefordert, auf die Stadt Darmstadt, die HEAG, den RMV etc. einzuwirken, den dringend erforderlichen barrierefreien Ausbau der Haltestelle Böllenfalltor voranzutreiben.	Die DADINA wird dies nochmal bei der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo ansprechen.	Nach erneuter Rücksprache mit der Stadt Darmstadt und HEAG mobilo teilen diese mit, dass die Haltestelle Böllenfalltor aus technischen Gründen nicht barrierefrei ausgebaut werden kann.	(√)
1_I	HEAG-Depot Der DADINA Vorstand wird gebeten alle bisher vorliegenden Untersuchungen zur Verlagerung der HEAG mobilo Betriebsstätte am Böllenfalltor von der Wissenschaftsstadt Darmstadt und/oder der HEAG anzufordern und den Gremien der DADINA zugänglich zu machen.	Die Geschäftsstelle wird hierzu in Abstimmung mit der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo eine Stellungnahme erarbeiten.	Vorsitzender Kolmer möchte den Antrag 1_I im Vorstand der HEAG mobilo erörtern. Es handelt sich um Betriebsinterna, die nicht öffentlich zur Verfügung gestellt werden.	
2_I	Zweite Sitzung Für 2022 sollten in der Jahresplanung wieder 4 Sitzungen vorgesehen werden, davon ggf. eine externe Besichtigung oder Exkursion.	Dies kann aus Sicht der Geschäftsstelle so gehandhabt werden. Die erste Sitzung in 2022 sollte relativ früh im Jahr terminiert werden, da an Ostern größere Fahrplanänderungen anstehen.		√
3_I	Fahrplan Weiterstadt Der DADINA-Vorstand wird gebeten, die folgenden Fahrplanlücken bei den Buslinien mindestens zwischen Darmstadt und Weiterstadt Hallenbad, besser bis Worfelden, zum Dezember 2021 zu schließen. Die Begründung ist dem Vorstand mitzugeben. WE2 Mo-Fr •Darmstadt Schloss 06:33, 07:33, 08:33, 09:33, 10.33, 11:33	Aus Sicht der Geschäftsstelle wäre es wünschenswert, die Fahrplanlücken zu schließen. Aufgrund der finanziellen Situation insbesondere beim Landkreis ist eine Umsetzung bei Kosten von ca. € 200.000 pro Jahr zurzeit nicht möglich.		√

	•Weiterstadt Hallenbad 09:32, 10:32, 11:32, 13:32			
4_I	Ersatzangebot bei Baustellen Der DADINA-Vorstand und HEAG mobilo werden aufgefordert, im Sinne von § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die nachfolgende Regelung einzuführen: Sollten durch Schienenersatzverkehr oder Umleitungen die „Ersatz“-Busse die regulären ÖPNV-Haltestellen nicht anfahren können, dürfen Menschen mit Behinderung den Heinerliner oder den DADI-Liner unentgeltlich benutzen, wenn -ihnen im Schwerbehindertenausweis das Merkzeichen „G“, „AG“, „H“, „Bl“ oder „TBl“ zuerkannt wurde und -sie im Besitz einer Wertmarke sind, wonach sie den ÖPNV unentgeltlich nutzen können und -Start und Ziel der Fahrt im Einzugsbereich der entsprechenden ÖPNV-Linie liegt. Dies gilt auch für notwendiges Begleitpersonal, falls dies bisher nicht vorgesehen ist.	Die Geschäftsstelle wird hierzu in Abstimmung mit der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo eine Stellungnahme zur Nutzung des HeinerLiners erarbeiten. Bezüglich des DadiLiners ist das generelle Vorgehen abzuwarten.	Die HEAG mobilo ist bereits mit Vertreter*innen des Landkreises Darmstadt-Dieburg und des CBF Darmstadt in intensivem Austausch u.a. zur Barrierefreiheit der HeinerLiner-App für blinde Menschen und des derzeitigen barrierefreien Umbaus der eVitos. Derzeit prüfen wir das Anliegen des Fahrgastbeirats unter juristischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Das Anliegen ist mit Hinblick auf die Besonderheit des On-Demand-Verkehrs aufwändig in der Prüfung, dazu müssen viele Stakeholder und technisch Beteiligte gehört und konsultiert werden. Bitte haben Sie Verständnis, dass diese Prüfung einige Zeit in Anspruch nehmen wird.	√
5_I	DadiLiner Der Landkreis Darmstadt-Dieburg und die DADINA wird aufgefordert, bei der Umsetzung des geplanten DadiLiners in einzelnen Städten und Gemeinden des Landkreises Darmstadt-Dieburg ab 2022 im Sinne von § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die nachfolgende Regelung einzuführen: Bei Einführung des DadiLiners in einzelnen Städten und Gemeinden des Landkreises gilt für die nachfolgend aufgeführte Gruppe der Menschen mit Behinderung eine Ausnahme. Sie können den DadiLiner unabhängig von den Gemeinde- und Stadtgrenzen für Fahrten im ganzen	Die Umsetzung dieses Antrags ist nicht möglich. Es stehen insgesamt nicht genug Fahrzeuge zur Verfügung, um Fahrten in den ganzen Landkreis anzubieten. Dies würde bedeuten, dass das Fahrzeug ggf. für einen längeren Zeitraum nicht zur Verfügung steht und die angestrebten Qualitätsparameter bezüglich Wartezeiten nicht eingehalten werden können. Konsequenz wäre, dass andere Fahrgäste in den beteiligten Kommunen länger warten müssen, oder gar keine Fahrt angeboten bekommen. Dies würde zu Beschwerden und zu einer geringeren Akzeptanz des DadiLiners führen. Der DadiLiner soll auch nicht die Linien aus dem Landkreis in die Stadt Darmstadt konkurrieren, deshalb bleibt		

	Landkreis in Anspruch nehmen. Um einen möglichst barrierefreien Ein- und Umstieg in das Straßenbahn- und Busnetz der Stadt Darmstadt zu gewährleisten, müssen auch Fahrten bis in das Gebiet der Stadt Darmstadt, z. b. zu den Straßenbahnhaltstellen Böllenfalltor, Siemensstr. In Kranichstein, Dreieichweg in Arheilgen, Hauptbahnhof, Ostbahnhof möglich sein. Voraussetzungen für die Inanspruchnahme sind, wenn - Einer Person im Schwerbehindertenausweis das Merkzeichen „G“, „AG“, „H“, „Bl“ oder „TBl“ zuerkannt wurde und - sie im Besitz einer Wertmarke ist, wonach sie den ÖPNV unentgeltlich nutzen kann.	das Bediengebiet erstmal auf die beteiligten Landkreiskommunen beschränkt. Dies wäre auch aus Gründen der Bundesförderung schwierig. Zu einem späteren Zeitpunkt ist auch eine engere Kooperation mit dem Heinerliner in Darmstadt möglich.		
6_I	B-Plan M34 Der DADINA Vorstand und die Verbandsversammlung werden aufgefordert, sich in einer Stellungnahme zum Bebauungsplan-Entwurf des M 34 (Marienplatz in Darmstadt) nachdrücklich für die Erweiterung des Planentwurfes zugunsten einer Straßenbahnhaltstelle auf der Heidelberger Straße einzusetzen.	Die DADINA-Geschäftsstelle hat zum gegenständlichen Bebauungsplan-Entwurf mit Schreiben vom 07.12.2021 ihre Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB abgegeben. In dieser Stellungnahme führt sie u.a. aus, dass sie es begrüße, dass zur Förderung nachhaltiger und umweltschonender Mobilität ein entsprechendes Konzept erarbeitet werden soll. Es sei ebenfalls positiv zu bewerten, dass die Plangeberin die Umsetzbarkeit einer Straßenbahnhaltstelle im Bereich des Marienplatzes prüfe. Sollte die Haltestelle realisiert werden, ginge somit auch eine bessere ÖPNV-Erschließung des östlich der Heidelberger Straße gelegenen Innenstadtbereichs rund um das Staatstheater einher. Ferner werde im Kontext einer etwaigen vertieften Planung auf die in § 28 Abs. 3 Satz 1 PBefG		√

		eröffnete Option, bereits im Rahmen der Bauleitplanung die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer neuen Straßenbahnhaltestelle zu schaffen, hingewiesen. Damit wurde dem vorliegenden Antrag sowie einer schriftlichen Anregung eines Fahrgastbeiratsmitglieds, die im Vorfeld der o.g. Stellungnahme bei der Geschäftsstelle eingegangen war, bereits Rechnung getragen. Über dies hat die Geschäftsstelle dem für die Prüfung der Umsetzbarkeit zuständigen Mobilitätsamt der Stadt Darmstadt den Inhalt der Anregung zur Kenntnis gegeben, sodass die darin vorgetragenen Hinweise im Prüfprozess berücksichtigt werden können. Nach Ansicht der Geschäftsstelle ist eine darüber hinausgehende Stellungnahme im Rahmen der förmlichen Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 BaUGB obsolet, da die wesentlichen Punkte des Antrags bereits in das noch laufende Aufstellungsverfahren als Abwägungsmaterial eingebracht wurden.		
7_I	Buslinie H Bioversum Der DADINA Vorstand wird aufgefordert, sich bei der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der HEAG Mobilo nachdrücklich für eine zeitnahe Verlängerung der H-Buslinie zum Bioversum/Jagdschloss Kranichstein einzusetzen.	Die Geschäftsstelle wird hierzu eine Stellungnahme der Stadt Darmstadt einholen.	Die ursprünglich einmal angedachte Wendeschleife auf dem Vorplatz des Bioversum ist nicht in der Form realisierbar wie zunächst geplant. Da der Oberbau der bestehenden Vorplatzfläche in Form einer wassergebundenen Decke für die Belastung durch Gelenkbusse nicht geeignet ist, müsste der Vorplatz auf einer Fläche von 1.200 bis 1.900 Quadratmeter mit einer Asphaltdeckschicht versiegelt werden. Der Bereich Bioversum ist jedoch der höchsten Denkmalschutzkategorie zugeordnet und liegt zudem in der Landschaftsschutzzone II. Insofern ist von einer Versiegelung aus Umwelt- und Denkmalschutzgründen Abstand genommen worden.	√

			Mögliche Alternativen zur Wendeschleife werden vom Mobilitätsamt zurzeit ausgearbeitet und werden mit den zu beteiligenden Stellen auf Umsetzbarkeit geprüft. Weiterhin ist und bleibt es Ziel der Wissenschaftsstadt Darmstadt, dass das Bioversum, aber auch Reiterhof und Jagdschloss eine gut nutzbare Anbindung an den ÖPNV erhalten.	
8_I	Buslinienkonzept Darmstadt Der DADINA-Vorstand wird gebeten, bei HEAG mobilo und der Stadt Darmstadt auf folgende Änderung der Linienführung bei der Buslinie K hinzuwirken. Die Linie K soll auf ihrem neuen nordöstlichen Verlauf zwischen Kopernikusplatz und Karlshof den Weg über Heinheimerstraße und Rhönring nehmen (so, wie die Umleitung des H-Busses im Herbst war). In diesem Verlauf sollen in der Heinheimerstraße neue Haltestellen am Kopernikusplatz und direkt am Riegerplatz, sowie die vorhandene Haltestelle Heinheimerstraße bedient werden.	Die Geschäftsstelle wird hierzu eine Stellungnahme der Stadt Darmstadt einholen.	Die Buslinie K wird ab dem 25.04.2022 in ihrem neuen östlichen Verlauf zwischen den Haltestellen "Schloss" und "Am Karlshof" den Linienweg parallel mit der Linie H befahren. Ziel hierbei ist es, neben einer verbesserten Anbindung des Komponistenviertels im weiteren Fahrtverlauf, die stark genutzte Buslinie H in diesem Bereich zu entlasten und gerade für die stark frequentierten Haltestellen "Am Karlshof" und "Tanusplatz" eine Angebotsverbesserung zu erzielen. Eine vorgeschlagene Führung der Linie K über Rhönring und Heinheimer Straße würde zu Reisezeitverlängerungen zwischen "Am Karlshof" und "Schloss" führen und aufgrund der Stauanfälligkeit der vorgesehenen Streckenführung aller Voraussicht nach zu Verspätungen führen, was die Attraktivität der Linie beeinträchtigen würde. Die Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes im Bereich Riegerplatz ist aus Sicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt verkehrlich nicht notwendig, da die Haltestellen "Pankratiusstraße" / "Heinheimer Straße" nur ca. 220 m entfernt liegen. Hier wird ab 25.04.2022 die Buslinie L tagsüber im 10-Minuten-Takt mit Gelenkbussen verkehren, was eine erhebliche Verbesserung zum bisherigen Angebot darstellt. Auch die Haltestellen "Kopernikusplatz" und "Tanusplatz" sind mit	√

			Entfernungen von jeweils ca. 250 m zum Riegerplatz von dort aus gut erreichbar. Die Einrichtung von neuen Haltepunkten im Zuge der Heinheimer Straße wäre darüber hinaus nicht kurzfristig umsetzbar, da die notwendige barrierefreie Ausgestaltung aufgrund der komplexen Aufteilung des Straßenraums aufwendige Abstimmungen mit weiteren Stakeholdern notwendig macht. Nicht zuletzt wäre die Einrichtung der vorgeschlagenen Haltepunkte mit hohen Kosten verbunden, denen ein geringer verkehrlicher Nutzen entgegenstünde. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt kann den Antrag aus genannten Gründen nicht befürworten.	
9_I	Umleitungen und SEV Der DADINA-Vorstand wird gebeten, bei HEAG mobilo und der Stadt Darmstadt auf folgende Änderungen bei Umleitungs- und Schienenersatzverkehren im Busnetz hinzuwirken. Busse, die einer Umleitung folgen oder als SEV verkehren, sollen alle regulären Haltestellen entlang des Fahrwegs bedienen.	Dies kann nicht zugesagt werden. Es kann sinnvoll sein, wie jetzt auch beim SEV für den Umbau der Frankfurter Straße in Darmstadt, dass der SEV als Expressverbindung nicht alle regulären Haltestellen entlang des Fahrwegs bedient. Es muss jeweils abgewogen werden, ob das Halten an Haltestellen anderer Linien auf dem Fahrweg des Umleitungsverkehrs sinnvoll und machbar ist, oder nicht.		√
10_I	Buslinien 671 und X71 1. Der DADINA -Vorstand wird gebeten, zum nächstmöglichen Zeitpunkt (spätestens kleiner Fahrplanwechsel Juni 2022) für eine Bedienung der Haltestelle Groß-Umstadt Pfälzer Schloss durch alle Fahrten der Buslinie 671 zu sorgen. Die Bedienung des Bahnhofs ist beizubehalten; ggf. ist bei Kurzwenden mit kurzen Aufenthalten am Bahnhof eine Schleifenfahrt (nach Ankunft am Bahnhof sofortige Weiterfahrt zum Pf. Schloss und Bedienung in Fahrtrichtung Darmstadt) vorzusehen; zusätzlich könnten bei den	Zu 1.: In Abstimmung mit der Stadt Groß-Umstadt war beim Bau des ZOB immer geplant, diesen zum zentralen Verknüpfungspunkt für die Buslinien zu machen. Eine zusätzliche Bedienung der Haltestelle „Pfälzer Schloss“ bei allen Fahrten der Linie 671 würde eine deutliche Fahrtzeitverlängerung mit sich bringen, die den Einsatz von zusätzlichen Bussen erfordern und die Linie unattraktiver machen würde. Die Erreichbarkeit des Stadtkerns ist auch durch die Haltestelle „Goethestraße“ gegeben. Außerdem handelt es sich um eine Regionalbuslinien		√

	Fahrten von/nach Groß-Umstadt geringfügige Änderungen der Abfahrten/Ankünfte in Darmstadt Hbf erfolgen für eine verlängerte Wendezeit. Die Begründung ist dem Vorstand mitzugeben. 2. Der DADINA -Vorstand wird gebeten, spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 diese Fahrplanlücken der Buslinie 671 zu schließen. Die Begründung ist dem Vorstand mitzugeben. • Mo-Fr Darmstadt Hbf 21:11 nach Groß-Umstadt Pfälzer Schloss • Sa Darmstadt Hbf 09:41 nach Groß-Umstadt Pfälzer Schloss • So Darmstadt Hbf 09:41, 11:41, 13:41, 17:41, 19:41, 21:41, 23:41 nach Groß-Umstadt Pfälzer Schloss • Mo-Fr (Ferien) Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 19:00 nach Darmstadt Hbf • Mo-Fr Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 20:00 nach Darmstadt Hbf • Mo-Fr Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 22:30 nach Darmstadt Hbf • Sa Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 20:34 nach Darmstadt Hbf • So Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 08:30, 10:30, 14:30, 16:30, 18:30, 20:30, 22:30 nach Darmstadt Hbf 3. Der DADINA -Vorstand wird gebeten, spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 diese Fahrplanlücken der Buslinie X71 zu schließen. Die Begründung ist dem Vorstand mitzugeben. • Mo-Fr Darmstadt Hbf 09:37 nach Groß-Umstadt Pfälzer Schloss • Mo-Fr Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 10:43 nach Darmstadt Hbf	des RMV, bei dem zusätzliche Fahrtwege zur lokalen Erschließung schwierig durchzusetzen sind. Zu 2. und 3.: Bezüglich der genannten sonntäglichen Zusatzfahrten auf der Linie 671, die einen Stundentakt ergeben würden, ist anzumerken, dass es sonntags durch die Überlagerung der Linien GU2 und 671 zumindest zwischen Groß-Umstadt und Dieburg bereits einen angenäherten Stundentakt gibt. Insgesamt stellt der jetzige Fahrplan, auch aus Sicht des RMV, in dessen Zuständigkeit die Linien liegen, noch nicht die Endstufe dar. Der RMV musste für 2022 Einsparungen bei den geplanten Zusatzleistungen auch bei den Regionalbuslinien realisieren. Für den Fahrplan 2023 muss dann vor dem Hintergrund der Finanzierungsmöglichkeiten, sowohl beim RMV als auch bei der DADINA, entschieden werden, ob und welche Mehrleistungen bestellt werden können. Hierbei werden wir die Wünsche des Fahrgastbeirates in die Überlegungen miteinbeziehen. Zu 4: Die DADINA möchte bei ihrer Linie bleiben, Termine von ehrenamtlichen und hauptamtlichen Personen nicht zu vermischen. Die Themen können gern z. B. im Hauptausschuss des Fahrgastbeirates erörtert werden, dies entspricht auch der Geschäftsordnung des Fahrgastbeirates. Wenn Handlungsbedarf gesehen wird, kann die DADINA auf entsprechende Stellen zugehen.		
--	--	---	--	--

	Mo-Fr Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 12:43 nach Darmstadt Hbf 4. Der DADINA -Vorstand wird gebeten, gemeinsam mit dem Betriebsrat/Personalrat der Kreisklinik und dem Fahrgastbeirat im ersten Quartal 2022 eine Fahrplankonsultation für die ÖPNV-Linien nach Groß-Umstadt durchzuführen, um für viele Arbeitnehmer eine ÖPNV-Nutzung zu Schichtzeiten zu ermöglichen und der Geschäftsordnung des Fahrgastbeirates zu genügen. Die Begründung ist dem Vorstand mitzugeben.			
11_I	Zweigleisigkeit Griesheim Der DADINA-Vorstand wird aufgefordert die Überlegungen für eine Machbarkeitsuntersuchung für einen (auch teilweisen) zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn zwischen den Haltestellen Wagenhalle und Platz Bar-Le-Duc in Griesheim zu unterstützen, das Gespräch mit der Stadt Griesheim zu suchen und eine gemeinsame Beauftragung anzustreben.	In der Vergangenheit war die Zweigleisigkeit aus verschiedenen Gründen nicht umsetzbar. Sollten sich die Randbedingungen hier geändert haben und die Stadt Griesheim diesbezüglich auf die DADINA zukommen, wird die DADINA prüfen, inwieweit sie unterstützen kann. Hierbei ist aber auch die HEAG mobilo als Betreibergesellschaft der Straßenbahnlinien einzubinden.		√
12_I	Zurückgestellt	Die Geschäftsstelle wird dies prüfen.	Die Stellungnahme der Geschäftsstelle zum Antrag „Fahrplanabstimmung“ umfasst mehrere Seiten und wird dem Fahrgastbeirat als Anlage zu diesem Dokument im Rahmen der Sitzungsunterlagen zur FBR/4./I mitgegeben.	√
12_I_I	Fahrplanabstimmung 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 verbindungsbezogen 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 durch-zuführen. 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 hinzu-arbeiten, 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.			
13_I	Linienkennung Der DADINA-Vorstand wird gebeten, bei HEAG mobilo und der Stadt Darmstadt generell auf erweiterte Linienkennungen von Straßenbahnlinien mit unterschiedlichen Fahrtzielen hinzuwirken. Ziel ist die logische Konsistenz	Durch das neue Verkehrskonzept Straßenbahn gibt es viele Änderungen im Straßenbahnnetz. Die entsprechenden Liniennummern wurden bereits kommuniziert und sollten jetzt nicht mehr grundlegend		(√)

	und Eindeutigkeit in der Fahrgastinformation.	geändert werden. Nach Auswertung der Betriebserfahrungen kann dann entschieden werden, ob noch Änderungen im Sinne des Antrags sinnvoll sind.		
14_I	Klassenticket 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.	Die Geschäftsstelle wird hierzu eine Stellungnahme des RMV einholen.	Stellungnahme des RMV: Für Schüler und Auszubildende gibt es ein sehr attraktives hessenweites Schülerticket zum seit 2017 unveränderten Preis von 365 Euro jährlich, das das Land Hessen mit bis zu 20 Mio. Euro jährlich finanziert. Zudem gibt es gegenüber dem Erwachsenentarif vergünstigte Kindereinzeln und –tageskarten. Für Gruppenfahrten gibt es eine Gruppentageskarte. Das Landesticket ist ein Jobticket, für das das Land Hessen mit den Verbänden einen entsprechenden Vertrag abgeschlossen hat. Eine spezielle Regelung für Lehrer ist weder vorgesehen noch in der beschriebenen Weise praktisch umsetzbar. Wie Sie wissen waren die Kosten des ÖPNV im RMV (vor Corona) zu etwa 55% aus Fahrgeldeinnahmen gedeckt. Eine Absenkung der Fahrpreise führt zu einem entsprechend höheren Finanzmittelbedarf. Eine Forderung nach Absenkung von Preisen erfordert daher zugleich eine Aussage über die Gegenfinanzierung.	√
15_I	Halbstundentakt im Landkreis 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)	Die Geschäftsstelle wird dies prüfen.	Die Stellungnahme der Geschäftsstelle zum Antrag „Halbstundentakt im Landkreis“ umfasst mehrere Seiten und wird dem Fahrgastbeirat als Anlage zu diesem Dokument im Rahmen der Sitzungsunterlagen zur FBR/4./I mitgegeben.	√

	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.			
16_I	Ausbau der Odenwaldbahn/Gersprenztalbahn Der DADINA-Fahrgastbeirat unterstützt das Konzept "123 km Zukunft" aus dem September 2018, welches u. a. folgende Fahrplanmaßnahmen und Infrastrukturausbauten vorsieht (Link: http://www.schienebuendnis.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	Die Geschäftsstelle wird zu den ersten fünf Punkten eine Stellungnahme des RMV einholen. Der letzte Punkt soll nicht umgesetzt werden. Es gibt klare Gremienbeschlüsse in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg zur Planung einer Straßenbahnlinie (Meterspur) von Darmstadt nach Roßdorf und Groß-Zimmern, die federführend von der Stradadi GmbH weiter geführt werden. Ein normalspuriger Streckenabschnitt oder eine Führung von der Odenwaldbahn in die Darmstädter Innenstadt ist dabei nicht vorgesehen.	Zu 1.: Die Verdichtung auf den Stundentakt des RE Erbach – Darmstadt ist erst mit einem Ausbau des Haltepunktes Mühlthal aus Fahrplanstabilitätsgründen möglich. Zu 2.: Dem RMV sind keine Fahrplanlücken im Leistungsangebot der Odenwaldbahn bekannt. Ein weiterer Ausbau des Leistungsangebotes im Fahrplan erfordert zudem eine zusätzliche Finanzierung. Zu 3.: Die Reaktivierung ist gemäß einer gemeinsamen Studie RMV-DADINA verkehrlich nicht sinnvoll, gesamtwirtschaftlich nicht tragfähig und damit auch nicht förderfähig. Zu 4.: Ein zweigleisiger Ausbau der Odenwaldbahn ist gemäß einer gemeinsamen Studie von RMV und lokalen Aufgabenträgern aufgrund der damit verbundenen hohen Investitionskosten gesamtwirtschaftlich nicht tragfähig und damit auch nicht förderfähig. Zu 5.: Der Haltepunkt Mühlthal soll zum Kreuzungsbahnhof ausgebaut werden, damit eine Verbesserung der Betriebsqualität erfolgt und eine Verdichtung des RE Erbach – Darmstadt auf einen Stundentakt möglich wird.	√

	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.			
17_I	Anpassung bei SEV und Takten 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.	Die Geschäftsstelle wird dies prüfen. Zu 7. wird eine Stellungnahme des RMV eingeholt.	zu 1) Aufgrund der angespannten Fahrzeug- und Ersatzteil-Verfügbarkeit ist der ursprünglich vorgesehene 10-Minuten-Takt der Straßenbahnlinie 4 zwischen Arheilgen und Kranichstein nicht fahrbar. Aufgrund des zusätzlichen Ausfalls zweier Fahrzeuge infolge von Unfall-Beschädigungen ist mit einer Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit derzeit nicht zu rechnen. zu 2) Die SEV-Linie 5E ist bewusst als Schnelllinie konzipiert, um Fahrgäste in möglichst kurzer Zeit vom Luisenplatz zu den Straßenbahnzügen der Linie 4 am Umsteigeknoten Nordbad zu befördern. Die regulären Straßenbahnzüge der Linie 5 bedienen auf ihrer Fahrt zwischen "Luisenplatz" und "Nordbad" die Haltestellen "Heinheimer Straße" und "Pützerstraße" nicht, daher ist ein Halt der SEV-Fahrten hier ebenfalls nicht vorgesehen. Ein Halt der Linie 5E an den genannten Haltestellen würde die Fahrzeit für die Fahrgäste nach Kranichstein und Arheilgen verlängern und so die Anbindung der genannten Stadtteile an die Kernstadt über das baustellenbedingt notwendige Maß hinaus beeinträchtigen. Ggf. wären weitere Fahrzeuge notwendig, um die benötigte Taktdichte sicherstellen zu können.	√

			Der Bereich um die Haltestelle "Heinheimer Straße" wird durch die Linie L im 10-Minuten-Takt, der Bereich um die Haltestelle "Pützerstraße" über die Haltestellen "Alexanderstraße/TU" und "Jugendstilbad" in dichtem Takt durch zahlreiche Buslinien erschlossen. Ein zusätzlicher Halt der SEV-Linie 5E an benannten Haltestellen wird daher als nicht zielführend und nicht notwendig angesehen. zu 3) siehe Punkt 2) zu 4) und 5): Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 ist Mo–Fr auf der Linie 6 ein 10-Minutentakt zwischen Arheilgen und Eberstadt sowie ein 20-Minutentakt zwischen Eberstadt und Alsbach vorgesehen. Samstags soll zwischen 6 und 20 Uhr ein 20-Minutentakt zwischen Arheilgen und Alsbach gefahren werden. zu 6) Im Zuge der weiteren Optimierung und Verbesserung des Bussystems in der Wissenschaftsstadt Darmstadt ist vorgesehen, diese Maßnahme umzusetzen. Die Umsetzung der Takterweiterung erfolgt in Abhängigkeit der notwendigen Gremienbeschlüsse und der Finanzierungsmöglichkeiten. Zu 7): Die Schließung von Taktlücken zwischen Darmstadt und Aschaffenburg an Mo-Fr wird von der BEG für den bayerischen Abschnitt nicht mitgetragen bzw. nicht mitfinanziert. Eine Verkürzung der RB nur auf den hessischen Abschnitt ist verkehrlich nicht sinnvoll.	
--	--	--	--	--

18_I	Auskömmliche Finanzierung des ÖPNV-Betriebs durch Land und Bund	Der DADINA-Vorstand wird aufgefordert, auf die Landes- und Bundespolitik einzuwirken, um eine auskömmliche Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs, Bus- und Straßenbahnverkehrs in einem Rahmen sicherzustellen, der konkrete Maßnahmen zur Zielerreichung (u. a. Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030) ermöglicht. Diese Ziele sind Bestandteil der Verkehrswende, zu der sich im hessischen Landtag fast alle Parteien bekannt haben. Die Finanzausstattung durch Bund und Land muss die Verkehrsverbünde, Landkreise und kreisfreien Städte in die Lage versetzen, die folgenden Maßnahmen im Dadina-Gebiet zu ermöglichen: • Täglicher Halbstundentakt auf den heutigen und zu reaktivierenden Eisenbahnstrecken • Bau neuer Straßenbahnstrecken und Betrieb im dichten Takt • Täglicher Halbstundentakt im Überlandbusverkehr, ggf. als Rufbus • Flächendeckende ÖPNV-Erschließung auch kleiner Ortsteile und Stadtquartiere • Die genannten Takte sind Mindestangebote. Besonders die in Südhessen lebenden Bundestags- und Landtagsabgeordneten fordert der Fahrgastbeirat auf, durch parlamentarische Aktivitäten diese Maßnahmen finanziell zu ermöglichen. Auf die bisherigen Beschlüsse des Fahrgastbeirates zu	Die DADINA ist auf allen Ebenen aktiv, um die Finanzierungssituation des ÖPNV zu verbessern. Insbesondere haben sich dabei auch die Vorstandsvorsitzenden als Mitglieder des Aufsichtsrats des RMV eingebracht. Im Fokus steht u. a. die Abschaffung der Partnerschaftsfinanzierung Schiene, die Sicherung und Erhöhung der jetzigen Zuschüsse des RMV bzw. des Landes sowie die auskömmliche Finanzierung des Deutschlandtickets durch den Bund und die Länder. Der RMV kann zurzeit – trotz der kommenden Erhöhung der Regionalisierungsmittel – wegen der Finanzknappheit nur wenige Mehrbestellungen im Regionalverkehr umsetzen, dies wird sich für die nächsten beiden Jahre voraussichtlich auch nicht ändern. Umso wichtiger wird es sein, ab 2025 eine dauerhaft bessere ÖPNV-Finanzierung zu erreichen. Da die beschlossene Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch den Bund finanziell für die kommunale Ebene nur wenig bringt, wird ein neues Finanzierungsinstrument benötigt, durch das auch der Betrieb des lokalen Verkehrs mitfinanziert werden kann. Zurzeit müssen bereits für den Erhalt des Status Quo der lokalen Verkehre im DADINA-Gebiet jedes Jahr höhere Umlagen bei der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg abgefordert werden. Trotzdem ist es gelungen, das Angebot weiter zu verbessern. Größere Maßnahmen, wie die im Antrag genannten Punkte, sind allerdings von	√
------	--	---	--	---

		konkreten, detaillierten Maßnahmen wird verwiesen.	der kommunalen Ebene alleine nicht finanzierbar, dafür werden deutlich höhere Bundes- und Landesmittel benötigt.	
19_I	Haltestellen-Umbenennung im Edelsteinviertel Der DADINA-Vorstand wird gebeten, im Benehmen mit der Stadt Darmstadt auf Änderungen von Haltestellen-namen im Edelsteinviertel hinzuwirken, wie sie im Ideenvorschlag 584 zum Bürgerhaushalt 2022 vorgeschlagen werden.	Hierzu wird eine Stellungnahme der Stadt Darmstadt eingeholt.	Die Umbenennung der Haltestelle "Rosenhöhe" in "Edelsteinviertel" wird zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2023 umgesetzt. Die Umbenennung der Haltestelle "Ostbahnhof" in "Ostbahnhof/Rosenhöhe" wird nicht umgesetzt. Da seitens der Deutschen Bahn eine Umbenennung ihres Haltepunkts abgelehnt wird, werden auch die Haltepunkte der im Bereich des Ostbahnhofs haltenden Buslinien nicht umbenannt, um für den Fahrgast eine einfachere Orientierung zu ermöglichen und etwa in den Fahrplanmedien eindeutig auf die Umsteigemöglichkeiten am Ostbahnhof hinweisen zu können.	√
20_I	Neue Straßenbahnverbindung durch das Martinsviertel Der DADINA-Vorstand wird gebeten, im Benehmen mit der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo, respektive der Stradadi GmbH, auf eine Projektuntersuchung hinzuwirken, wie sie im Ideenvorschlag 594 zum Bürgerhaushalt 2022 vorgeschlagen wird.	Hierzu wird eine Stellungnahme der Stadt Darmstadt eingeholt.	Eine Straßenbahnverbindung durch das Martinsviertel wie im Bürgerhaushalt 2022 vorgeschlagen ist nicht Teil des Gemeinsamen Nahverkehrsplans für die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg, der noch bis 2024 gültig ist.	√

			Aufgrund der beengten Straßenverhältnisse im Martinsviertel erscheint die Umsetzung einer Straßenbahnlinie dort nur schwer möglich. Ob und in welcher Form eine solche Verbindung in den nächsten Nahverkehrsplan aufgenommen werden kann, wird im Rahmen der Aufstellung des nächsten Nahverkehrsplans geprüft.	
21_I	Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) Der DADINA-Vorstand und HEAG mobilo werden aufgefordert, an den neu angeschafften Straßenbahnen (St 15) sowie an älteren Modellen und Bussen, Außenansagen einzuführen. Auf diese Weise können blinde, sehbehinderte, aber auch Menschen mit Orientierungsschwächen leichter zuordnen, welches Fahrzeug gerade eingefahren ist und entsprechend einsteigen oder stehen bleiben. Dies ist vor allem relevant an Haltestellen, an denen verschiedene Linien halten und das Auseinanderhalten schwierig ist, wie etwa an den Haltestellen Hauptbahnhof und weiteren Knotenpunkten. Die DADINA hat im Aktionsplan zur Umsetzung der UN-BRK diesen Schritt zugesichert. Da nun die zweite Phase der Umsetzung begonnen hat, bitten wir um eine entsprechende Implementierung.	Die Geschäftsstelle wird dies prüfen.	Nach Abstimmung mit der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo soll auf Außenansagen im Regelfall weiterhin verzichtet werden, da dies insbesondere bei Haltestellen, an denen mehrere Linien halten, unübersichtlich wird und zu Beschwerden führen würde. Für Störfälle etc. können Außenansagen weiterhin angewendet werden. Die DADINA hatte nicht zugesagt, im Regelfall die Durchführung von Außenansagen einzuführen, sondern sich für die technische Machbarkeit der Außenansagen bei Neuanschaffungen einzusetzen. Dies ist erfolgt.	√
22_I	Verlängerung von Buskursen der Linie O Der DADINA-Vorstand wird gebeten, folgende Buskurse der Linie O bis in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof Darmstadt zu verlängern, mit Bedienung unterwegs gelegener Bushaltestellen:	Die Geschäftsstelle wird dies in Abstimmung mit der Stadt Darmstadt und der HEAG mobiBus prüfen.	Dem Antrag wird nach Abstimmung mit der Stadt Darmstadt und der HEAG mobiBus nicht stattgegeben. Es handelt sich bei den Spätfahrten um Rückfahrten ins Depot, außerdem sind die Bushaltestellen entlang der Straßenbahnstrecke nicht so gut ausgebaut.	√

	- Mo-Do: Ankunft Böllenfalltor 01:00 - So: Ankunft Böllenfalltor 01:00		Es wird auf das Angebot des HeinerLiners ab dem Böllenfalltor verwiesen.	
23_I	Großflächige Digital-Fahrgast-Information am Südbahnhof, Darmstadt Der Vorstand wird gebeten, kurzfristig darauf hinzuwirken, äquivalent zu den bereits bestehenden DFI an allen anderen Darmstädter Bahnhöfen (HBf, Nord, Ost, Lichtwiese), ebenfalls eine großflächige Digital-Fahrgast-Information für Busse und Regionalbahnen auch für den Darmstädter Südbahnhof einrichten zu lassen.	Die Geschäftsstelle wird hierzu eine Stellungnahme der Stadt Darmstadt einholen.	Die Einrichtung einer großen Digitalen Fahrgastinformation vergleichbar den Anlagen an Nord- und Ostbahnhof wird von der Wissenschaftsstadt Darmstadt begrüßt und unterstützt. Die entsprechenden Planungen sollen aufgenommen werden. Aufgrund der Vielzahl an Maßnahmen und Baustellen im Stadtgebiet und durch den auch im Mobilitätsamt vorherrschenden Fachkräftemangel kann leider noch kein konkreter Umsetzungstermin genannt werden.	(√)
24_I	Neue Expressbuslinie Dietzenbach-Darmstadt- Rüsselsheim Der DADINA-Vorstand wird gebeten, zum nächstmöglichen Zeitpunkt, jedoch spätestens ab Dezember 2024, gemeinsam mit dem Kreis Offenbach, der Stadt Rüsselsheim und dem RMV eine neue Expressbuslinie zwischen Dietzenbach, Darmstadt und Rüsselsheim mindestens im täglichen Stundentakt einzurichten. Vorgeschlagen werden u. a. die Haltestellen: Bf Dietzenbach Mitte, Bf Offenthal, Messel Ortsmitte, Kranichstein Jagdschloss Bioversum, Darmstadt Pützerstraße, Darmstadtium, Darmstadt Hbf Westseite, Rüsselsheim Bf Südseite.	Die Geschäftsstelle wird dies in Abstimmung mit dem RMV, der KVGOF und der LNVG GG bzw. der Stadt Rüsselsheim prüfen.	Bezüglich der Verbindung Dietzenbach – Darmstadt siehe die Stellungnahme zum Antrag 26_I. Zur vorgeschlagenen Busverbindung Darmstadt – Rüsselsheim wurde Kontakt mit der LNVG GG aufgenommen. Hier wird der verkehrliche Nutzen einer zusätzlichen Buslinie von Darmstadt nach Rüsselsheim nicht so groß eingeschätzt. Auf der einen Seite gibt es mit der RB 75 und der S8 mit Umsteigen in Mainz-Bischofsheim bereits eine funktionierende Zugverbindung. Außerdem plant die LNVG GG zum Fahrplanwechsel die Einrichtung einer neuen Busverbindung, die – zumindest zur Hauptverkehrszeit – auch von Griesheim über Groß-Gerau nach Rüsselsheim führen wird. Dies entspricht auch dem Konzept der DADINA, weiterführende Buslinien an den Außenästen der Straßenbahn anzubinden und nicht Busse parallel zur Straßenbahn in die	√

			Darmstädter Innenstadt zu führen. Deshalb kann die DADINA zurzeit eine zusätzliche Busverbindung Darmstadt – Rüsselsheim nicht unterstützen. Eine regionale Buslinie des RMV hätte auch die unter der Stellungnahme zu Antrag 26_I Finanzierungsproblematik.	
25_I	Regionalbuslinie Reinheim-Fürth Der DADINA-Vorstand wird gebeten, zum nächstmöglichen Zeitpunkt, jedoch spätestens ab April 2024, die Buslinie 693 am Samstag und Sonntag im lückenfreien Stundentakt zwischen Reinheim und Fürth fahren zu lassen. Montag - Freitag sollen bisherige Umstiege in Reichelsheim reduziert werden zugunsten umsteigefreier Fahrten zwischen Reinheim und Fürth.	Die Geschäftsstelle wird hierzu eine Stellungnahme des RMV einholen.	Die meisten Fahrten der Linie 693 am Wochenende sind bereits bis Fürth durchgebunden. Der RMV sieht hier keinen großen Bedarf und verfügt zurzeit über keine finanziellen Mittel, um hier Mehrbestellungen zu realisieren. Mo – Fr gibt muss bei einigen Fahrten in/aus Richtung Fürth in Reichelsheim umgestiegen werden. Der RMV möchte zurzeit am jetzigen Fahrzeugeinsatz, der zum Umsteigeerfordernis führt keine Änderungen vornehmen, da er gut funktioniert.	√
26_I	Verlängerung Buslinie X96 Die DADINA wird aufzufordern mit der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH und dem RMV in Verbindung zu treten, um die im neuen Nahverkehrsplan des Kreises Offenbach geplante Buslinie Xg6 (Dietzenbach - Dreieich-Offenthal - Darmstadt) wohlwollend zu prüfen, möglichst mit einem weiteren Halt in Messel.	Die Geschäftsstelle wird dies in Abstimmung mit der KVGOF und dem RMV prüfen.	Es wurde Kontakt mit der KVGOF und dem RMV aufgenommen. Obwohl der verkehrliche Nutzen einer solchen Verbindung durchaus gesehen wird, besteht zurzeit weder von der lokalen Seite (DADINA und KVGOF) noch von der regionalen Seite (RMV) eine Finanzierungsmöglichkeit für eine solche Linie. Ggf. kann dies zu einem späteren Zeitpunkt erneut aufgegriffen werden.	(√)
27_I	Antrag ÖPNV - Anbindung Ludwigshöhviertel (LHV)	Der Beschluss wird der Stadt Darmstadt zur Kenntnis gegeben.		√

	Der FBR fordert den Vorstand und die Verbandsversammlung der DADINA auf, die Evaluation der im Folgenden dargestellten Position im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach Möglichkeiten zu unterstützen. Der Fahrgastbeirat (FBR) möchte seine im Grundsatz positive, aber teils abweichende Position zu den Planungen an dieser Stelle öffentlich deutlich machen: • Im Interesse der Fahrgäste und einer flexiblen Betriebsabwicklung - auch im Störfall - befürwortet der FBR unbedingt die Durchbindung der Streckenverlängerung der Linie 3 bis zur Heidelberger Straße und die dortige Netzverknüpfung. • Aus verkehrs- und betriebstechnischer Sicht präferiert der FBR die Lage einer Wendeanlage mit Haltestelle, die aus allen Richtungen befahrbar ist, nördlich des Kreuzungsbereichs Cooperstraße / Heidelberger Straße.			
28_I	Linie M Die Dadina möge Optionen der Optimierung der Linienführung prüfen um der Linie "M" eine der Kosten adäquate Auslastung zu generieren. Vorschlag A: Wenn die Auslastung den Beobachtungen entspricht, wäre es ggf. praktikabel die Linie "M" aufzugeben und kostenfrei in das Heinerleiner-System zu integrieren. Vorschlag B: Übernahme der Andienung des Edelsteinviertels / Oberfeld als Mathilden- und Rosenhöhe fland-	Der Antrag wurde zurückgezogen.		√

	kierenden Bereich in die Linie "M". Somit können die Linien MO1, GB oder RH von den Fahrgästen ins Edelsteinviertel entlastet werden. Zudem ist das Potential Reisender aus dem Landkreis in das Edelsteinviertel (und umgekehrt) ohnehin vernachlässigbar und bedeutet für die Fahrgäste aus dem Ostkreis nur verlängerte Fahrtzeiten, nicht barrierefreie Haltestellen am Ostbahnhof bzw. für Kunden ins Edelsteinviertel Stehplätze, da o. g. Kreislinien meist gut ausgelastet sind. *** Der Antrag wird aufgrund der aktuellen Entwicklungen zurückgezogen.			
29_I	Linien M und F Alternativen zur Erschließung Mathildenhöhe DADINA und Stadt Darmstadt werden um Kenntnisnahme und Berücksichtigung der nachstehenden Position, insbesondere zur Linienführung der Buslinie F/FM gebeten: a. Aus Fahrgastsicht wird die Führung der Linie F/FM über die Pützerstraße abgelehnt, weil sie nutzlos ist und die allgemeine Angebotsqualität mindert. b. Die Einstellung der Linie M aus Kosten- und Nachfrage-Gründen wird ausdrücklich begrüßt. Die Mittel können im ÖPNV-Angebot nutzbringender eingesetzt werden. c. Alternative Angebote zur touristischen Erschließung des Welterbes sind noch zu gestalten.	Zu a: DADINA und Stadt Darmstadt wollen an der geplanten Führung der Linie F/FM über die Pützerstraße mit der dortigen Haltestelle festhalten, da dies zur besseren Erschließung des Weltkulturerbes Mathildenhöhe mit dem ÖPNV beiträgt. So wurde dies auch mit dem Welterbe-Komitee bei seiner Sitzung in Darmstadt besprochen. Zu c: Die Stadt Darmstadt wird weitere Überlegungen zum Weltkulturerbe Mathildenhöhe bezüglich der touristischen Erschließung und der Erschließung mit dem ÖPNV anstellen.		√

30_I	Fahrgastinformation (DFI) Der FBR fordert die DADINA und die zuständige HEAG mobilo auf, künftig Verbesserungen in den Anzeigen vorzunehmen, damit Inhalte auch sinnvolle Informationen geben, insbesondere bei auch weiterhin umfangreichen Mutationen in den Linienumläufen. Zudem sollte das System dahingehend stabilisiert werden, dass die Laufschriften der DFI nicht ständig abbrechen und von vorne neu beginnen.	Wie die HEAG mobilo in der Sitzung des Fahrgastbeirates am 11.10.2023 dargestellt hat, ist es technisch nicht möglich, bei Linienmutationen bereits von Anfang an alle Informationen zu den mutierten Linien vorzuhalten. Stadt Darmstadt und DADINA sprechen bei der HEAG mobilo Mängel bei der digitalen Fahrgastinformation an und die HEAG mobilo hat auch gegenüber dem Fahrgastbeirat zugesagt, sich darum zu kümmern.		
31_I	Antrag Direktlinien zum Hbf. für nördliche Stadtteile (Arheilgen, Kranichstein) Das neue Verkehrskonzept von HEAG mobilo für die Straßenbahn stellt für alle Stadtteile eine umsteigefreie Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs im 20-Minuten-Takt mit Direktverbindungen in Aussicht. Das konnte bislang hauptsächlich wegen Fahrzeugmangels, aber auch Kapazitätsengpässen im Streckennetz für die Stadtteile im Norden, nämlich Arheilgen und Kranichstein, nicht umgesetzt werden. Das wurde bisher auch akzeptiert. Mit Verfügbarkeit der neuen Straßenbahnen ST15 muss sich das ändern. Potentielle Fahrwegblockaden müssen durch intelligente Signalisierungen oder auch angepasste Linienführungen umgangen werden können. Der FBR fordert DADINA, HEAG mobilo, Stadt Darmstadt auf, sobald wie möglich, jedoch zeitnah mit	Die DADINA wird hierzu eine Stellungnahme der Stadt Darmstadt und ggf. der HEAG mobilo einholen.	Die Wissenschaftsstadt Darmstadt nimmt wie folgt Stellung: Die Wissenschaftsstadt Darmstadt verfolgt weiterhin die beschlossene Umsetzung des Straßenbahnkonzepts NVK 2.0. Aufgrund der angespannten Haushaltslage und der weiterhin notwendigen Einsparmaßnahmen wird sich das weitere Ausrollen des NVK 2.0 jedoch verzögern, sodass auch in 2025 nicht mit dem Vollbetrieb der Linien 1 und 10 gerechnet werden kann. Durch Optimierungsmaßnahmen im bestehenden Linienfahrplan wird angestrebt, die Linien 1 und 10 in diesen Bereichen zunächst sukzessive und tageszeitlich begrenzt in Einsatz zu bringen. Über den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Linien 1 und 10 kann derzeit keine seriöse Auskunft gegeben werden.	√

	Verfügbarkeit der ST15, die genannten Direktverbindungen zu realisieren.		zu A. Blockaden Willy-Brandt-Platz (WBP) signaltechnisch auflösen Die Licht- und Fahrsignalanlagen im Bereich des Willy-Brandt-Platzes haben das Ende ihrer Lebenszeit erreicht und können signaltechnisch weder erweitert, noch angepasst werden. Hier ist ein baldiger Austausch vorgesehen (vsl. im Laufe des Jahres 2024), wobei die neue Signalanlage die Anforderungen des NVK 2.0 erfüllen wird. Daher wird eine Anpassung wie vom Fahrgastbeirat beantragt nicht befürwortet. zu B. Linienführung stadtauswärts Richtung Norden verifizieren Aufgrund der absehbaren Neueinrichtung der Signalanlage am Willy-Brandt-Platz im Zusammenspiel mit der haushaltsbedingt verspäteten Einführung des NVP 2.0 gehen wir derzeit davon aus, dass die Signalanlage rechtzeitig zum Betriebsbeginn der Linien 1 und 10 zur Verfügung stehen wird. Daher wird eine Anpassung wie vom Fahrgastbeirat beantragt nicht befürwortet.	
32_I	Antrag Haltestelle Darmstadt Jugendstilbad	Die DADINA wird hierzu eine Stellungnahme der Stadt Darmstadt einholen.	Die Wissenschaftsstadt Darmstadt nimmt wie folgt Stellung: Die Haltestelle "Jugendstilbad" ist im Ausbauprogramm für barrierefreie Bushaltpunkte der Wissenschaftsstadt Darmstadt enthalten. Ein Zeitpunkt für den endgültigen	√

	Die Haltestelle Jugendstilbad ist ein wichtiger Halt für Fahrgäste aus dem Umland aber auch für solche, die öffentliche Infrastruktur (u.a. Jugendstilbad, Krankenhaus, Finanzamt, VdK) ansteuern. Zunehmend werden Stadtbuslinien (z.Zt. F/FM, L) dort entlanggeführt, die den Halt aber nicht anfahren können und damit Umsteigevorgänge nicht möglich oder erschwert sind. Das ist umso schwerwiegender, weil dort alle Regionallinien des Ostkreises verkehren. Es kann nicht sein, dass die Schaffung von Barrierefreiheit und die Bündelung von Linienhalten an dieser gut frequentierten Haltestelle bis zur Entscheidung einer Schienenanbindung des Ostkreises verschleppt werden soll. Dass einzelne Stadtlinien dort gar nicht halten, ist auf Dauer nicht akzeptabel. Der Fahrgastbeirat beantragt deshalb zu prüfen, inwieweit die Haltestellenanlage kürzerfristig derart verändert werden kann, um einerseits barrierefreies Aus- und Einsteigen und andererseits das Einfahren in die Haltestelle für Busse des Querverkehrs (Pützer- und Teichhausstraße) zu ermöglichen.		Ausbau kann aufgrund der parallel im Straßenverlauf geplanten Straßenbahntrasse in Richtung Roßdorf zum jetzigen Zeitpunkt nicht seriös genannt werden. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt untersucht derzeit mit Unterstützung von HEAG mobilo verschiedene Möglichkeiten, um Bushaltestellen im Vorgriff auf einen endgültigen barrierefreien Ausbau zunächst barrierearm ausbauen zu können. Eine Möglichkeit bietet hierbei das auch im Antrag genannte System der Firma ZICLA, welches nur eines von mehreren infrage kommenden Systemen ist, allerdings an dieser Haltestelle aus verschiedenen Gründen nicht geeignet erscheint. Ein temporärer barrierearmer Ausbau der Bestandshaltepunkte kann aber ggf. nach Auswahl der verschiedenen Systeme erfolgen. Ein Zeitpunkt hierfür kann derzeit auch hier leider nicht seriös genannt werden. Die weiteren in der Anlage zum Antrag dargestellten Überlegungen des Fahrgastbeirates können aus Sicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt aus folgenden Gründen keine Berücksichtigung finden: • Eine Verlegung der Haltestellenbereiche nach Westen würde ein Abhängen des Haltestellenbereiches vom sicheren signalgeregelten Zu-	
--	---	--	--	--

			gang im Kreuzungsbereich Pützerstraße / Landgraf-Georg-Straße bedeuten. • Die vom Fahrgastbeirat vorgesehene Führung der Fahrgäste über einen durch Linienbusse überfahrbaren Bereich stellt aus unserer Sicht ein erhebliches Gefahrenpotenzial dar und sollte keinesfalls umgesetzt werden. Die Gefahr einer Kollision von Passanten und Linienbussen, aber auch linksabbiegenden Pkw aus der Teichhausstraße auf dem vorgesehenen Bereich ist auch aufgrund der Verkehrsdichte erheblich. Davon unabhängig müssten augenscheinlich neben der Warthalle auch ein Lichtmast und ein LSA-Mast versetzt werden und diverse Borde entfallen. • Für die Ausfahrt der Buslinie L in Richtung Teichhausstraße müsste eine weitere LSA-Phase eingerichtet werden, um den stadtauswärtigen Individualverkehr queren zu können. Hierzu wären neben weiteren Anpassungen ein neues Steuergerät erforderlich, welches Investitionen in sechsstelliger Höhe bedeuten würde. • Zusätzliche LSA-Phasen sind im Bereich der Landgraf-Georg-Straße aufgrund der vorliegenden Verkehrsstärken nicht darstellbar.	
33_I	Antrag Linienverkehr von Messel nach Dieburg	Wird von der Geschäftsstelle der DADINA geprüft.	Aus unseren Pünktlichkeitsdaten können wir nicht bestätigen, dass der FM-Bus zum Bahnhof Messel morgens „häufig massive	✓

	Der Kreis Darmstadt-Dieburg werden gebeten, eine direkte Linienführung vom Hauptort Messel in das Mittelzentrum Dieburg per Bus zu ermöglichen. Dies könnte zum Beispiel für jede Fahrt des FU/FM-Busses erfolgen, die derzeit in Messel endet und nicht nach Urberach weiterfährt. Denkbar ist alternativ auch die Verlängerung einer anderen Buslinie, die derzeit in Dieburg endet bzw. nach Dieburg fährt.		Verspätungen“ hat. Es ist richtig, dass es auf der Zuglinie 75 wegen der starken Streckenbelegung zu Verspätungen oder vereinzelt Ausfällen kommen kann. Die Pünktlichkeitsdaten des RMV zeigen z. B. zwischen November 2023 und Februar 2024 fünf Ausfälle des betreffenden Zuges und fünf Fahrten, bei denen die Verspätung mehr als fünf Minuten betrug, so dass das pünktliche Erreichen des Schulbeginns an der Goetheschule in Dieburg nicht gesichert war. Die durchschnittliche Verspätung betrug zwei Minuten. Die Daten zeigen, dass der überwiegende Teil der Fahrten mit einer zufriedenstellenden Qualität bedient werden konnte. Die Einrichtung einer Busverbindung zwischen Messel und Dieburg für den Schülerverkehr ist aus Sicht der DADINA aus folgenden Gründen nicht sinnvoll: - Die Verbindung ist im Schülerverkehr zurzeit nicht stark nachgefragt. - Die zugewiesene Schule für Messel ist die Stadtteilschule in Arheilgen, auf dieser Verbindung bieten wir einen entsprechenden Busverkehr an. - - In den heutigen Zeiten der Finanzknappheit ist es nicht zu verantworten, parallel zu einer bestehenden Zugverbindung von Messel nach Dieburg noch einen Busverkehr einzurichten.	
--	--	--	--	--

			- Aus Gründen der Personalknappheit ist es für die Busunternehmen sehr schwierig Personal für einige Fahrten im Schülerverkehr morgens und mittags zu bekommen.	
34_I	Antrag Buslinie FU/FM – Rückkehr zur alten Linienführung im Stadtgebiet Darmstadt Die DADINA und die Stadt Darmstadt werden gebeten, die Verlegung des Bushalts des FU/FM-Busses statt Alexanderstraße in die Pützerstraße erneut zu prüfen und möglichst auf die alte Linienführung zurückzukehren. Stattdessen wird vorgeschlagen den K-Bus die Haltestelle Pützerstraße bedienen zu lassen, aufgrund der einfacheren Verkehrsbedingungen für die Route.	Die DADINA wird hierzu eine Stellungnahme der Stadt Darmstadt einholen.	Die Wissenschaftsstadt Darmstadt nimmt wie folgt Stellung: zu a. Sicherheitsmängel Im Bereich der Haltestelle "Alice-Hospital" bestehen aus Sicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt keine Sicherheitsmängel. Beide Haltepunkte sind entgegen der Angaben im Antrag ausreichend breit ausgeführt. Die erhöhte Fahrgastdichte entsteht in der Hauptsache nicht durch Studierende an der TU Stadtmitte, sondern durch PatientInnen und BesucherInnen des Alice-Hospitals und der umliegenden Ärztehäuser, sowie durch KundInnen der umliegenden Geschäfte. Eine signifikante Steigerung an Aussteigenden konnte nach der Linienumlegung auch nach Rücksprache mit HEAG mobilo an dieser Haltestelle nicht festgestellt werden. Die überwiegende Mehrheit der Radfahrenden nutzt in diesem Bereich die Fahrbahn, sowohl stadtein- als auch stadtauswärts. Es liegen uns keine Beschwerden oder Mitteilungen über Konflikte mit Radfahrenden an dieser Stelle vor. Die Haltestelle "Pützerstraße" weist entgegen den Angaben des Antrags ebenfalls	√

ausreichend breite Nebenflächen auf, so- dass auch hier aus unserer Sicht diesbezüg- lich keine signifikanten Sicherheitsmängel bestehen. zu b. Massive regelmäßige Verspätungen Die Linie F/FM weist nach Rückmeldung von HEAG mobilo keine außergewöhnlichen Verspätungen auf. Etwaige Verspätungen im Linienverlauf gehen oftmals auf Verzögerun- gen durch geschlossene Bahnübergänge etwa in Messel zurück. Die Umlegung der Li- nie auf die Pützerstraße hat hier keine signi- fikanten Auswirkungen. Die im Antrag getroffene Aussage, dass auf- grund der im Verhältnis zur Gesamtlinien- länge geringfügige Linienumlegung in die Pützerstraße nun häufig Verspätungen von 15 bis 20 Minuten entstünden, können wir nicht nachvollziehen und wird auch nicht durch die Aufzeichnungen von HEAG mobilo unterstützt. zu c. Einsparung Die Umlegung der Linie F/FM erfolgt kosten- neutral, da sich die Kilometeranzahl nicht verändert hat. Einsparungen wurden hier- durch nicht erzielt. zur Umlegung der Linie K
--

			Die Linien K und H bilden im Tagesverkehr neben der Verbindung zwischen "Karlishof" und "Hauptbahnhof" auch eine leistungsstarke Anbindung des größten Studierendenwohnheims an den Campus TU Stadtmitte. Diese Anbindung sollte nicht geschwächt werden. Aufgrund der o.g. Ausführungen kann der Antrag durch die Wissenschaftsstadt Darmstadt nicht befürwortet werden.	
35_I	Antrag zum Nordbahnhof - verbesserte Verknüpfung der Linien 6/8 und R (35_I) Die Netzverknüpfung am Nordbahnhof als Umstieg zum und vom Hauptbahnhof zwischen den Linien 6/8 und R soll sicherer funktionieren und damit attraktiv werden. Voraussetzungen dazu sind ein kurzer und schneller Umsteigeweg und eine Sensibilisierung des Fahrpersonals auf die Anschluss-Sicherung. Der Fahrgastbeirat beantragt deshalb zu prüfen, inwieweit die Umsteigebeziehung kürzerfristig durch geeignete Maßnahmen so verändert werden kann, dass sie zum Nutzen der Fahrgäste zuverlässig funktioniert.	Die DADINA wird hierzu Stellungnahmen der HEAG mobilo und der Stadt Darmstadt einholen.	Gemeinsame Stellungnahme der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo: <i>HEAG mobilo und die Wissenschaftsstadt Darmstadt begrüßen prinzipiell die Vorschläge des Fahrgastbeirats, die zu einer Verbesserung der Anschlusssituation an der Haltestelle "Nordbahnhof" und zu einem stabileren Betrieb der Linie R führen würden.</i> <i>Die beschriebenen Lösungsansätze des Fahrgastbeirats werden im folgenden bewertet:</i> • Zusätzliches Kursfahrzeug auf der Linie R <i>Ein zusätzliches Kursfahrzeug auf der Linie R würde einen stabilen Be-</i>	√

			trieb auf der Linie R und die Schaffung ausreichender Wendezeiten an der Haltestelle "Nordbahnhof" ermöglichen. Die für das zusätzliche Kursfahrzeug anfallenden Mehrkosten sind derzeit aufgrund der als dramatisch zu bezeichnenden Haushaltslage nicht finanzierbar und könnten ggf. nur durch Einsparungen bzw. Optimierungen an anderer Stelle des Netzes kompensiert werden. Die Aufgabenträger sind hier mit HEAG mobilo im ständigen Austausch, um Optimierungspotenziale zu erkennen und zu heben. Bei den Überlegungen zur Netz- und Betriebsoptimierung ist auch ein weiteres Kursfahrzeug auf der Linie R berücksichtigt. Es kann aber derzeit nicht seriös benannt werden, ob und ab wann ein weiteres Fahrzeug auf der Linie R verkehren würde. • Schaffung eines zusätzlichen Bus-Halts auf der Westseite In Verlängerung der Fahrstreifensperrung der Brücke über die Gleise am Nordbahnhof wird jeweils die linke Richtungsfahrbahn der Straßenbahnhaltestelle zugeschlagen. Hierzu werden kurzfristig Trennelemente installiert und Straßenmarkierungen aufgebracht. Dies dient dazu, die derzeit beengten Platzverhältnisse auf den Straßenbahnsteigen zu verbessern.	
--	--	--	--	--

			Die Schaffung eines zusätzlichen Bushalts wie beschrieben ist daher nicht möglich. • Bus-Halt an Straßenbahnsteig in Richtung Stadtmitte Eine Führung der Busse vom Straßenbahnsteig unter Achtung der Vorfahrt in den IV wird kritisch gesehen, da es hier einiges Konfliktpotenzial mit dem Rückstau der Linksabbieger in Richtung Martin-Luther-King-Ring gibt. Hier könnten sowohl der Bus- als auch der Straßenbahnbetrieb beeinträchtigt werden. Eine Verlängerung der Halteinsel ist nicht ohne weiteres möglich, sondern bedingt einige Anpassungen wie z.B. die der Räumzeiten. Auch die angedachte Lösung, die Linie R über ein gesondertes Fahrsignal im Knotenbereich Frankfurter Straße / Carl-Schenck-Ring abbiegen zu lassen, ist mit aufwendigen Planungen verbunden und würde eine weitere Phase in dem stark belasteten Knoten bedeuten. Daher wird dies kritisch gesehen. Unabhängig hiervon können die entsprechenden LSA-Planungen und Anpassungen derzeit aufgrund der angespannten Haushaltslage und der ebenso angespannten Personalsituation nicht bearbeitet und/oder umgesetzt werden.	
--	--	--	--	--

			• Verlängerung des stadtauswärtigen Bahnsteigs in Richtung Norden Mittelfristig ist ein barrierefreier Ausbau der Straßenbahnhaltestelle "Nordbahnhof" unabhängig von weiteren Planungen des Bahnhofsvorplatzes vorgesehen. Die Haltestellenanlage wird sich im Zuge dessen vsl. In Richtung Norden verschieben. • Verlängerung der Linie R Richtung Merck / Arheilgen Eine Verlängerung der Linie R würde mindestens ein zusätzliches Fahrzeug erfordern, welches derzeit nicht finanzierbar ist (s.o.). Weiterhin gäbe es über weite Strecken einen unwirtschaftlichen Parallelverkehr zusätzlich zur in dichtem Takt verkehrenden Straßenbahn. Dieser Vorschlag wird daher abgelehnt.	
36_I	Antrag auf Einführung einer Expressbuslinie zwischen Darmstadt und Flughafen Frankfurt / Terminal 3 Der FBR fordert die DADINA-Geschäftsstelle auf, folgende Verbesserungen im ÖPNV grob auf Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit zu prüfen und die Prüfergebnisse der DADINA-Verbandsversammlung und dem Fahrgastbeirat vorzulegen und für den nächsten DADINA-Nahverkehrsplan für die Jahre 2024 bis 2029 aufzunehmen:	Die DADINA wird dazu eine grobe Prüfung vornehmen.	Der Linienvverlauf stellt keine Schnellbuslinie dar. Stattdessen ist es Parallelverkehr zu den Linien WE1 und WE2. Eine schnelle Linie neben der Linie AIR, welche direkt verkehrt, kann sinnvollerweise nur – wie die Linien X14 oder X15 – über Gräfenhausen nach Mörfelden führen und nicht über Weiterstadt, Braunshardt oder Worfelden.	√

	Einführung einer neuen Expressbuslinie zwischen dem Darmstädter Mathildenplatz und dem Terminal 3 am Frankfurter Flughafen. Die Expressbuslinie soll über Weiterstadt-Riedbahn Robert-Bosch-Straße B42, Weiterstadt Heinrichstraße, Weiterstadt Hallenbad, Weiterstadt-Braunshardt Dornhecke A und D, Weiterstadt-Braunshardt Sportplatz, Büttelborn-Worfelden Rheinlandstraße Ost, Büttelborn-Worfelden Rheinlandstraße West, Büttelborn-Worfelden Sporthalle, Mörfelden Schwimmbad, Mörfelden Thomasstraße, Mörfelden An den Nussbäumen, Walldorf Alpenring, Walldorf Vitrollesring, Walldorf Okrifteler Straße, Frankfurt Flughafen Tor 31, Frankfurt Flughafen Gebäude 532, Frankfurt Flughafen Gebäude 536 verkehren.		DADINA setzt sich für eine gute Anbindung Darmstadts an das neue Terminal 3 ein und arbeitet zur Zeit in der entsprechenden Arbeitsgruppe mit.	
37_I	Antrag auf Einsatz von Gelenkbussen auf der Linie R im Schülerverkehr Der FBR fordert die DADINA-Geschäftsstelle auf, folgende Verbesserungen im ÖPNV grob auf Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit zu prüfen und die Prüfergebnisse der DADINA-Verbandsversammlung und dem Fahrgastbeirat vorzulegen und für den nächsten DADINA-Nahverkehrsplan für die Jahre 2024 bis 2029 aufzunehmen: Ausschließlicher Gelenkbuseinsatz zu Schülerzeiten zwischen 07:00 Uhr und 09:30 Uhr morgens und 13:00 Uhr mittags bis 17:30 Uhr nachmittags auf der Stadtbuslinie R der HEAG mobilo auf dem gesamten Linienweg.	Die DADINA wird dazu eine grobe Prüfung vornehmen.	Die Linie R wurde 2022 an Montagen bis Freitagen auf einen 10-Minuten-Takt umgestellt. Somit wurde das Kapazitätsangebot um 50 % ausgeweitet. Wir benötigen einen gleichmäßigen Fahrzeugeinsatz und können nicht mal mit Standardbussen und mal mit Gelenkbussen fahren. Allein der Fahrzeugtausch führt zu Mehraufwendungen. Außerdem erhöhen sich bei einer solchen Mischflotte die fahrzeugabhängigen Kosten, da man mehr Fahrzeuge vorhält als man es für die Bedienung der Umläufe benötigt. Gerade mit Blick auf die höheren Beschaffungskosten von Elektrobussen verbietet sich dies mit Blick auf die Finanzierbarkeit des ÖPNV. Denkbar wäre, dass man für den gesamten Umlauf Standardbusse gegen Gelenkbusse tauscht. Aktuell braucht man für die Linie R sieben Bussen. Davon sind sechs Standardbusse und einer ist ein Gelenkbus. Man könnte z.B. darüber	√

			nachdenken, ob man z.B. vier Standardbusse und drei Gelenkbusse einsetzt etc. Allerdings erhöht dies die Bestellkosten, was mit Blick auf die Haushaltslage der Stadt Darmstadt aktuell schwierig ist.	
38_I	Antrag auf Verlängerung der Linie G bis Arheilgen Bahnhof Der FBR fordert die DADINA-Geschäftsstelle auf, folgende Verbesserungen im ÖPNV grob auf Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit zu prüfen und die Prüfergebnisse der DADINA-Verbandsversammlung und dem Fahrgastbeirat vorzulegen und für den nächsten DADINA-Nahverkehrsplan für die Jahre 2024 bis 2029 aufzunehmen: Verlängerung des südlichen Linienweges der Stadtbuslinie G von der heutigen Endhaltestelle Darmstadt Arheilgen Dreieichweg zur neuen südlichen Endhaltestelle Darmstadt Arheilgen Bahnhof.	Die DADINA wird dazu eine grobe Prüfung vornehmen.	Diesen Vorschlag erachte ich persönlich für sinnvoll, da es eine entsprechende Anregung auch schon einmal seitens der GSI gab, welche im Umfeld des Bahnhofes Arheilgen eine Dependence unterhalten. Das ist meine Meinung, welche wir gerne an die ÖPNV-Koordination herantragen können. Diese ist für die Bestellungen verantwortlich und sollte die finale Stellungnahme zum Vorschlag schreiben. Natürlich entstehen mit einer Verlängerung der Linie G relevante Mehrkosten im sechsstelligen Bereich, da zusätzliche Busse in der Spitze gebraucht werden.	√
39_I	Antrag auf Verlängerung der Linie WX bis Arheilgen Bahnhof Der FBR fordert die DADINA-Geschäftsstelle auf, folgende Verbesserungen im ÖPNV grob auf Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit zu prüfen und die Prüfergebnisse der DADINA-Verbandsversammlung und dem Fahrgastbeirat vorzulegen und für den nächsten DADINA-Nahverkehrsplan für die Jahre 2024 bis 2029 aufzunehmen: Verlängerung des südlichen Linienweges der Stadtbuslinie WX von der heutigen Endhaltestelle Darmstadt Arheilgen Dreieichweg zur neuen südlichen Endhaltestelle Darmstadt Arheilgen Bahnhof.	Die DADINA wird dazu eine grobe Prüfung vornehmen.	Nein, Verlängerung Linie G sollte eher angestrebt werden.	√

40_I	Antrag auf Änderung des Linienwegs der Linien R und 40 Der FBR fordert die DADINA-Geschäftsstelle auf, folgende Verbesserungen im ÖPNV grob auf Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit zu prüfen und die Prüfergebnisse der DADINA-Verbandsversammlung und dem Fahrgastbeirat vorzulegen und für den nächsten DADINA-Nahverkehrsplan für die Jahre 2024 bis 2029 aufzunehmen: 1. Linienwegänderung der Stadtbuslinie R der HEAG mobilo über die Haltestellen Darmstadt Heinrich-Hertz-Straße, Darmstadt Mina-Rees-Straße und Darmstadt Hilpert Straße zurück zum normalen Linienweg über die Haltestelle Darmstadt Phillip-Röth-Weg. 2. Linienwegänderung der LNVGG Buslinie 40 über die Haltestellen Darmstadt Heinrich-Hertz-Straße, Darmstadt Mina-Rees-Straße und Darmstadt Hilpert Straße zurück zum normalen Linienweg über die Haltestelle Darmstadt Phillip-Röth-Weg.	Die DADINA wird dazu eine grobe Prüfung vornehmen.	1. Keine Zustimmung. Unnötiger Umweg für Linie R. Die genannten Haltestellen werden bereits durch die Linie K bedient. Allerdings besteht dort Handlungsbedarf am Wochenende, da die Linie K am Wochenende nur bis zum Hauptbahnhof verkehrt und das ganze Gewerbegebiet am Wochenende mehr oder weniger vom ÖPNV abgehängt. Mein Vorschlag einer Taktreduzierung der Linie K auf einen Halbstundentakt und dafür Bedienung des ganzen Linienweges wurde bei der letzten Routinesitzung erneut von der ÖPNV-Koordination abgelehnt. 2. Hier bin ich in Gesprächen mit der LNVG Groß-Gerau. Diese sieht es kritisch, da sich die Fahrzeit auf der Gesamtstrecke zwischen Leeheim und Darmstadt um 3-4 Minuten verlängern wurde. Ge plant Gespräche mit benachbarten LNO. Da werde ich das erneut ansprechen. Vorher erstmal keine Aktivität seitens DADINA. Sinnvoll ist die Idee aber schon.	√
41_I	Antrag auf Verlängerung der Linie RH Der FBR fordert die DADINA-Geschäftsstelle auf, folgende Verbesserungen im ÖPNV grob auf Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit zu prüfen und die Prüfergebnisse der DADINA-Verbandsversammlung und dem Fahrgastbeirat vorzulegen und für den nächsten DADINA-Nahverkehrsplan für die Jahre 2024 bis 2029 aufzunehmen: Linienwegsverlängerung der DADINA-Buslinie RH von der heutigen Endhaltestelle in Reinheim-Ueberau über	Die DADINA wird dazu eine grobe Prüfung vornehmen.	Ablehnung aus mehreren Gründen: • Parallelverkehr zur Odenwaldbahn zwischen Reinheim und Höchst. • Auf Linie RH verkehren generell Gelenkbusse. Diese wären bei Weiterführung auf der genannten nicht ansatzweise ausgelastet.	√

	Otzberg-Nieder-Klingen, Otzberg-Ober-Klingen, Höchst im Odenwald Hassenroth, Höchst im Odenwald Hummetroth, Abzweig Höchst im Odenwald Annelsbach nach Höchst im Odenwald Bahnhof.		• Ober-Klingen und Nieder-Klingen sind mit Linie GU1 gut an den Bahnhof Lengfeld angebunden. Dies ist die schnellere und bessere Lösung. Aber nur, wenn die Odenwaldbahn zuverlässig verkehrt, was sie aktuell nicht zwingend praktiziert. • Linienlänge wäre deutlich über 30 Kilometer. Solche langen Linien neigen zu Problemen bei der betrieblichen Umsetzung, da sich Verspätungen auf den gesamten Linienweg auswirken und es nicht so einfach ist, bei Problemen zu handeln. Aktuell kann FS Omnibus mit Sitz in Reinheim bei einem Defekt schnell ein Fahrzeug austauschen und vom Betriebshof aus gut agieren.	
42_I	Antrag auf Verlängerung der Linie X71 Der FBR fordert die DADINA-Geschäftsstelle auf, folgende Verbesserungen im ÖPNV grob auf Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit zu prüfen und die Prüfergebnisse der DADINA-Verbandsversammlung und dem Fahrgastbeirat vorzulegen und für den nächsten DADINA-Nahverkehrsplan für die Jahre 2024 bis 2029 aufzunehmen: 1. Linienwegsverlängerung der RMV-Buslinie X71 von Groß-Umstadt-Wiebelsbach über Höchst Im Odenwald, Breuberg-Sandbach, Breuberg-Neustadt, Breuberg-Hainstadt, Mömmlingen nah Obernburg-Elsenfeld Bahnhof.	Die DADINA wird dazu eine grobe Prüfung vornehmen.	Ablehnung aus mehreren Gründen: 1. vgl. Aussagen zu Linie RH. Außerdem ist der vorgeschlagene Linienweg mehr als umwegig und zwischen Höchst und Mömlingen verkehrt bereits eine Buslinie der OREG im Stundentakt. Denkbar wäre durchaus eine Verlängerung der Linie GU2 ab Mömlingen nach Obernburg-Elsenfeld. Dann wird die schon mit etwas über 30 Kilometer sehr lange Linie GU2 noch länger. Somit müsste dann sinnvollerweise die Linie GU2 in Groß-Umstadt aufgeteilt werden. Neue Linien wären: Dieburg – Semd	√

	2. Einführung eines T30 in der HVZ auf dem gesamten neuen Linienweg der RMV Buslinie X71.		– Groß-Umstadt und Groß-Umstadt – Raibach – Dorndiel – Wald-Amorbach – Mömlingen – Obernburg-Elsenfeld Bf. Da damit zwei Bahnlinien miteinander verbunden würden, wäre dies schon sinnvoll. Das sollten wir beim anstehenden Termin mit Amina ansprechen 2. Zu den relevanten Zeiten in der Hauptverkehrszeit verkehrt die Linie X71 schon im Halbstundentakt. Morgens Richtung Darmstadt ist die Taktdichte sogar noch etwas erhöht. Eine weitere Taktverdichtung der Linie X71 ist aktuell unrealistisch. Bestellen müsste der RMV. Die knappen Mittel sollten wir eher für andere X-Linien wie z.B, Dietzenbach – Darmstadt-Kranichstein verwenden	
43_I	Antrag auf Verlängerung der Linie 670 Der FBR fordert die DADINA-Geschäftsstelle auf, folgende Verbesserungen im ÖPNV grob auf Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit zu prüfen und die Prüfergebnisse der DADINA-Verbandsversammlung und dem Fahrgastbeirat vorzulegen und für den nächsten DADINA-Nahverkehrsplan für die Jahre 2024 bis 2029 aufzunehmen: 1. Linienwegsverlängerung der VRN-Buslinie 670, welche heute in Alsbach am Hinkelstein endet, über Bickenbach und Darmstadt Südbahnhof nach Darmstadt Mathildenplatz. 2. Einführung eines T15 in der HVZ auf dem gesamten neuen Linienweg der VRN-Buslinie 670.	Die DADINA wird dazu eine grobe Prüfung vornehmen.	Ablehnung aus mehreren Gründen: 1. Parallelverkehr zur Straßenbahnlinie mit sehr dichten Takt 2. Kann die DADINA nicht beeinflussen, da Linie 670 gänzlich vom VRN finanziert wird, Eventuell Thema für anstehendes Gespräch mit Landkreis Bergstraße bzw. VRN.	√

44_I	Antrag auf Verlängerung und Taktverdichtung der WE-Linien Der FBR fordert die DADINA-Geschäftsstelle auf, folgende Verbesserungen im ÖPNV grob auf Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit zu prüfen und die Prüfergebnisse der DADINA-Verbandsversammlung und dem Fahrgastbeirat vorzulegen und für den nächsten DADINA-Nahverkehrsplan für die Jahre 2024 bis 2029 aufzunehmen: 1. Linienwegsverlängerung der Buslinie WE1 nach Langen Bahnhof 2. Linienwegsverlängerung der Buslinie WE2 nach Nauheim Bahnhof 3. Linienwegsverlängerung der Buslinie WE4 nach Groß-Gerau-Dornheim Bahnhof 4. Linienwegsverlängerung der Buslinie WE3 nach Weiterstadt-Bahnhof. 5. Taktverdichtung auf den Linien WE1 und WE2 zum gemeinsamen 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit zwischen Braunshardt Dornhecke und Darmstadt Schloss. 6. Taktverdichtung auf den Linien WE3 und WE4 zum gemeinsamen 15 Minuten Takt in der HVZ zwischen Weiterstadt Hallenbad und Darmstadt Hauptbahnhof.	Die DADINA wird dazu eine grobe Prüfung vornehmen.	1. Linienwegsverlängerung der Buslinie WE1 nach Langen Bahnhof – Die Linie WE1 ist bereits eine sehr lang laufende Linie. Sie hat eine wichtige Anschlussbeziehung in Erzhausen Bahnhof mit der S-Bahn. Über die S-Bahn sind somit die Stationen Egelsbach und Langen mit dem dortigen Bahn-Bus-Stadtbus-Verknüpfungspunkt sehr gut erreichbar. Die Verlängerung der Linie WE1 würde zudem einen Parallelverkehr mit der Regionalbuslinie 662 darstellen, die Da. Arheilgen mit Langen über die Strecke der Bundesstraße 3 verbindet. Die Linie WE1 würde ab der Einmündung Erzhausen in die Bundesstraße parallel verlaufen. Die schnelle Verbindung wird mit der S-Bahn hergestellt. Die regionale Verbindung mit der Buslinie 662. Für den Bereich Egelsbach / Langen ist die kvGO zuständig. In Langen/Egelsbach verkehrt ein leistungsfähiger Stadtbus. DADINA untersucht zurzeit, ob die Linie WE1 an Wixhausen herangeführt werden kann. 2. Linienwegsverlängerung der Buslinie WE2 nach Nauheim Bahnhof – Die Linie WE2 ist in Worfelden mit lokalen Buslinien der LNVG Kreis Groß-Gerau verknüpft. Im Abschnitt Worfelden besteht eine Kooperation mit der LNVG Kreis Groß-Gerau. Eine Führung der Linie bis Nauheim ist nicht sinnvoll. Hier würde ein Parallelverkehr mit der RB75 hergestellt. Sollte die WE2 Feinerschließung vornehmen, werden die Fahrzeiten hoch unattraktiv. Denn die schnelle Verbindung bietet die RB75, jetzt bereits von der Linie	√
------	---	--	--	---

			WE2 durch Umstieg „Dornhecke“ gut erreichbar. Zwischen Worfelden und Klein-Gerau, Groß-Gerau und Nauheim verkehren lokale Buslinie der LNVG Kreis Groß-Gerau. 3. Linienwegsverlängerung der Buslinie WE4 nach Groß-Gerau-Dornheim Bahnhof – Die Linie WE4 hat einen regionalen Charakter. Sie verbindet den Darmstädter Hauptbahnhof mit den Kernort Weiterstadt, der Gemeinde Büttelborn und der kreisstadt Groß-Gerau. Dabei erreicht sie auch den S-Bahn und RE Halt „Groß-Gerau Dornberg“. Sie bindet dort das Fachmarktzentrum an und stellt eine Verbindung zwischen dieser wichtigen SPNV-Station, dem Groß-Gerauer Stadtzentrum und dem Behördenzentrum an der Kreisklinik her. Für die Anbindung Dornheims sorgen die lokalen Buslinien im Kreis Groß-Gerau. 4. Linienwegsverlängerung der Buslinie WE3 nach Weiterstadt-Bahnhof – Diese Idee ist es wert geprüft zu werden. Hierbei will DADINA auch betrachten, ob eine Busandienung durch die Bahnhofstraße und somit südlich an den Bahnhofszugang zu bringen ist. 5. Taktverdichtung auf den Linien WE1 und WE2 zum gemeinsamen 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit zwischen Braunshardt Dornhecke und Darmstadt Schloss. Da das Taktgefüge bei den Umlandlinien und somit den Weiterstädter Linien weiterhin auf dem Rhythmus	
--	--	--	---	--

			60/30/15 basiert – auch wegen Anschluss mit SPNV, sollte ein gemeinsamer 15-Minuten-Takt als Forderung formuliert werden. 6. Taktverdichtung auf den Linien WE3 und WE4 zum gemeinsamen 15 Minuten Takt in der HVZ zwischen Weiterstadt Hallenbad und Darmstadt Hauptbahnhof. Dieser Wunsch ist berechtigt und kann als Forderung benannt werden.	
45_I	Antrag auf Taktverdichtung der Linie RH Der FBR fordert die DADINA-Geschäftsstelle auf, folgende Verbesserungen im ÖPNV grob auf Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit zu prüfen und die Prüfergebnisse der DADINA-Verbandsversammlung und dem Fahrgastbeirat vorzulegen und für den nächsten DADINA-Nahverkehrsplan für die Jahre 2024 bis 2029 aufzunehmen: Taktverdichtung auf der DADINA-Buslinie RH zwischen den Haltestellen Reinheim-Ueberau und Darmstadt Hauptbahnhof auf einen durchgehenden T15.	Die DADINA wird dazu eine grobe Prüfung vornehmen.	Montag bis Freitag: Linie RH wird zwischen Roßdorf und Darmstadt in Überlagerung mit den Linien GB und MO1 bereits zu einem Viertelstundentakt verdichtet. Gleiches gilt für Georgenhausen und Zeilhard in Überlagerung der Linien GB, NHX und RH. Für Reinheim und Spachbrücken fehlt eine Fahrt für den Viertelstundentakt, da dort die Linie GB nicht verkehrt. Ueberau ist mit einem Halbstundentakt für die Ortsgröße gut angebunden. Wochenende: Halbstundentakt zwischen Roßdorf und Darmstadt durch MO1 und RH und Stundentakt für Georgenhausen, Reinheim, Spachbrücken, Ueberau und Zeilhard. Gerade für die stadtnahen Ortsteile der Stadt Reinheim wie Georgenhausen, Zeilhard oder Spachbrücken fällt das Angebot von der Bedienungshäufigkeit schon etwas ab. Taktverdichtung auf Halbstundentakt auf gesamten Linienweg wäre wünschenswert. Aktuell nicht	√

			finanzierbar und somit eine sog. „Schubladenplanung“.	
46_I	Prüfauftrag für ggf. zurückgestellte Anträge 36_I bis 45_I DADINA wird gebeten, folgende Verbesserungen im ÖPNV auf Sinnhaftigkeit, Kosten und Nutzen und Umsetzbarkeit zu prüfen und die Prüfergebnisse dem Fahrgastbeirat vorzulegen, um sie nach erneuter Abstimmung ggf. in den nächsten DADINA Nahverkehrsplan für die Jahre 2024 bis 2029 aufzunehmen und der DADINA-Verbandsversammlung entsprechend vorzulegen. 36. Einführung einer neuen Expressbuslinie zwischen dem Darmstädter Mathildenplatz und dem Terminal 3 am Frankfurter Flughafen. Die Expressbuslinie soll über Weiterstadt Riedbahn Robert-Bosch-Straße B42, Weiterstadt Heinrichstraße, Weiterstadt Hallenbad, Weiterstadt-Braunshardt Dornhecke A und D, Weiterstadt-Braunshardt Sportplatz, Büttelborn-Worfelden Rheinlandstraße Ost, Büttelborn-Worfelden Rheinlandstraße West, Büttelborn-Worfelden Sporthalle, Mörfelden Schwimmbad, Mörfelden Thomasstraße, Mörfelden An den Nussbäumen, Walldorf Alpenring, Walldorf Vitrollesring, Walldorf Okrifteler Straße, Frankfurt Flughafen Tor 31, Frankfurt Flughafen Gebäude 532, Frankfurt Flughafen Gebäude 536 verkehren. 37. Ausschließlicher Gelenkbuseinsatz zu Schulzeiten zwischen 07:00 Uhr und 09:30 Uhr morgens und 13:00 Uhr mittags bis 17:30 Uhr nachmittags auf der HEAG Mobilo Stadtbuslinie R, auf dem gesamten Linienweg.	Antrag wurde zurückgezogen		√

	38. Verlängerung des südlichen Linienweges der Stadtbuslinie G von der heutigen Endhaltestelle Darmstadt Arheilgen Dreieichweg zur neuen südlichen Endhaltestelle Darmstadt Arheilgen Bahnhof. 39. Verlängerung des südlichen Linienweges der Stadtbuslinie WX von der heutigen Endhaltestelle Darmstadt Arheilgen Dreieichweg zur neuen südlichen Endhaltestelle Darmstadt Arheilgen Bahnhof. 40. Linienwegänderung der HEAG Mobilo Stadtbuslinie R über die Haltestellen Darmstadt Heinrich-Hertz-Straße, Darmstadt Mina-Rees-Straße und Darmstadt Hilpert Straße zurück zum normalen Linienweg über die Haltestelle Darmstadt Phillip-Röth-Weg. Linienwegänderung der LNVGG Buslinie 40 über die Haltestellen Darmstadt Heinrich-Hertz-Straße, Darmstadt Mina-Rees-Straße und Darmstadt Hilpert Straße zurück zum normalen Linienweg über die Haltestelle Darmstadt Phillip-Röth-Weg. 41. Linienwegsverlängerung der DADINA Buslinie RH von der heutigen Endhaltestelle in Reinheim-Ueberau über Otzberg-Nieder-Klingen, Otzberg-Oberklingen, Höchst im Odenwald Hassenroth, Höchst Im Odenwald Hummetroth, Abzweig Höchst im Odenwald Annelsbach nach Höchst Im Odenwald Bahnhof.			
--	--	--	--	--

	42. Linienwegsverlängerung der RMV-Buslinie X71 von Groß-Umstadt-Wiebelsbach über Höchst Im Odenwald, Breuberg-Sandbach, Breuberg-Neustadt, Breuberg-Hainstadt, Mömmlingen nah Obernburg-Elsenfeld Bahnhof. Einführung eines T30 in der HVZ auf dem gesamten neuen Linienweg der RMV Buslinie X71. 43. Linienwegsverlängerung der VRN-Buslinie 670, welche heute in Alsbach am Hinkelstein endet über Bickenbach, Darmstadt Südbahnhof nach Darmstadt Mathildenplatz. Einführung eines T15 in der HVZ auf dem gesamten neuen Linienweg der VRN-Buslinie 670. 44.a. Linienwegsverlängerung der Buslinie WE1 nach Langen Bahnhof b. Linienversverlängerung der Buslinie WE2 nach Nauheim Bahnhof c. Linienversverlängerung der Buslinie WE4 nach Groß-Gerau-Dornheim Bahnhof d. Linienwegsverlängerung der Buslinie WE3 nach Weiterstadt-Bahnhof. e. Taktverdichtung auf den Linien WE1 und WE2 zum gemeinsamen 10 Minuten Takt in der Hauptverkehrszeit zwischen Braunshardt-Dornhecke und Darmstadt Schloss.			
--	---	--	--	--

	f. Taktverdichtung auf den Linien WE3 und WE4 zum gemeinsamen 15 Minuten Takt in der HVZ zwischen Weiterstadt Hallenbad und Darmstadt Hauptbahnhof. 45. Taktverdichtung auf der DADINA Buslinie RH zwischen den Haltestellen Reinheim-Ueberau und Darmstadt Hauptbahnhof auf einen durchgehenden T15.			
47_I	Antrag auf Mehrfahrtenkarte für Senioren ab 65 Der DADINA-Vorstand wird um Prüfung gebeten, wie die durch den Abbau zahlreicher Fahrscheinautomaten entstandenen Zugangshemmnisse zum ÖPNV für ältere Menschen ohne digitale Medien (Smartphone) minimiert werden können. Die Begründung ist dem Vorstand mitzugeben. Durch den Abbau zahlreicher Fahrscheinautomaten gibt es an vielen Tram-Haltestellen keine Möglichkeit mehr, Fahrkarten im Barverkauf zu erwerben. Besonders ältere Menschen sind gehemmt, ohne gültigen Fahrschein einzusteigen und fühlen sich vom ÖPNV ausgegrenzt. Dieses Hemmnis für die besonders sensible und teils mobilitätseingeschränkte bzw. teils hilfsbedürftige Zielgruppe sollte abgebaut werden. Vorgeschlagen wird die Einführung einer Mehrfahrtenkarte mit Altersbeschränkung im Vorverkauf. Damit kann der oft finanzschwachen Gruppe älterer Menschen ohne Smartphone ein günstiger und einfach zu handhabender Zugang zum ÖPNV angeboten werden. Gleichzeitig werden vorbezahlte Fahrgeldeinnahmen quasi als Kredit generiert.	Aufgrund des ablehnenden Beschlusses der Verbandsversammlung in der Sitzung vom 20.03.2024 erfolgt keine erneute Prüfung.	Aus der Ergebnisniederschrift (VV/10./VI.) über die Sitzung der Verbandsversammlung der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation am Mittwoch, 20.03.2024, 17:00 Uhr bis 17:37 Uhr, LRA DA., Sitzungszimmer Da-2010c Kasino, Jägertorstraße 207, 64289 Darmstadt TOP8: Antrag der Fraktion Klimaliste WGD zum Fahrtantritt mit Streifenkarten als Alternative zu Abos (10_VI_37) <u>Beschlussvorschlag:</u> Die DADINA-Verbandsversammlung möge beschließen: 1. Die Einführung von Streifenkarten zum gültigen Fahrtantritt als Alternative zu digitalen Angeboten (Monats-/Jahres- Abonnements) im DADINA / RMV-Gebiet wird	(√)

	Beispiel der Ausgestaltung: • Ticket-Block zu 10, 25 oder anderer Blockstärke mit Mengenrabattierung • Ausschließlich für Personen ab 65 Jahren • Ausschließlich als Tageskarte • Ein pauschaler Einheitspreis pro Fahrt-Tag sollte sich zwischen Preisstufe 1 und 2 liegen (z.B. liegt der Mittelwert von PS1 5,15 € und PS2 6,65 € bei 5,90 €. Mit Mengenrabattierung wären dann für den Zehner-Block 50 € und für den Fünfundzwanziger-Block 100 € denkbar) • Ggf. begrenzte Gültigkeit der Vorverkaufstickets von 1 oder 2 Jahren • Gültigkeit des jeweiligen Tickets nach manuellem Eintrag von: Name, Vorname, und Datum des Fahrttages		konzeptionell (wirtschaftlich und technisch) umgesetzt, 2. der Verkauf der Streifenkarten wird niederschwellig an geeigneten Verkaufsstellen (bspw. Kioske) angeboten. <u>In der Aussprache:</u> Als Antragssteller erklärt VV-Vertreter Neumann, dass es Rückmeldungen aus der Bürgerschaft gebe, wonach ein Fahrtantritt ohne Fahrschein nicht gewollt sei. Dies sei aber ein Problem, wenn an der Starthaltestelle kein Fahrkartenautomat sei und der Fahrgast nicht über eine digitale Alternative verfüge. Streifenkarten könnten da Abhilfe schaffen. VV-Mitglied Heike Böhler erklärt, dass sie die Argumentation nachvollziehen könne, sich aber trotzdem gegen den Antrag aussprechen werde. Die Problematik betreffe wenige Einzelfälle, die Kosten, die bei der notwendigen Einführung neuer Hardware zum Entwerten der Streifenkarten entstehen würden, müssten aber alle ÖPNV-Nutzer tragen. Da die HEAG mobilo zugesagt habe, ihre Kontrolleure für die Problematik zu sensibilisieren, sei die gegenwärtige Lösung vertretbar. Stv. Vorstandsvorsitzender Wandrey ergänzt, dass die größeren gesellschaftlichen Verschiebungen – weg vom Bargeld, hin zu Zeitkarten und verbundübergreifenden Sys-	
--	--	--	---	--

			temen – nicht aufzuhalten seien und aus Kostengründen nicht alles doppelt gemacht werden könne. Konkret zu den Automaten habe es mittlerweile einen Termin zur Aussprache der HEAG mobilo mit der Interessenvertretung älterer Menschen in Darmstadt gegeben. Die Automaten würden zudem nicht flächendeckend, sondern nur punktuell abgebaut. VV-Vertreter Neumann beantragt, den vorliegenden Antrag als Prüfantrag umschreiben und Punkt 2 komplett zu streichen. <u>Beschluss:</u> Die DADINA-Verbandsversammlung möge beschließen: Alternativen zu digitalen Angeboten (Monats-/Jahres- Abonnements) im DADINA / RMV-Gebiet werden konzeptionell (wirtschaftlich und technisch) geprüft. <u>Abstimmungsergebnis:</u> 1 dafür, 15 dagegen, 1 Enthaltung	
48_I	Antrag Sicherstellung der Aktualität von Fahrplanaushängen (Bus) Der DADINA-Vorstand wird gebeten, in allen künftigen Ausschreibungen - auch von RMV und benachbarten Lokaler Nahverkehrsorganisationen - Vertragsbedingungen mit Vertragsstrafen bei nicht jährlich aktualisierten Fahrplanaushängen (Bus) vorzusehen. Im Idealfall ist	Der Antrag wird durch die Geschäftsstelle der DADINA geprüft.	Gemeinsame Antwort der DADINA-Geschäftsstelle und der Stadt Darmstadt: Das Qualitätsmanagement zur Haltestellenausstattung und zur Fahrgastinformation	(√)

	eine Strafe für jeden Tag eines nicht-aktuellen Aushangs pro Linie und Mast vorzusehen. Die Busunternehmen sollen für von der DADINA ausgewählte Stichproben zweimal jährlich Fotos liefern müssen, sofern die DADINA diese anfordert.		wird Thema in der aktuell laufenden Neuerstellung des Gemeinsamen Nahverkehrsplans. Zudem wird das laufende Qualitätsmanagement im Hause der DADINA neu aufgestellt. Die laufende Überwachung sowie eine fotografische Dokumentation ist dabei vorgesehen.	
49_I	Antrag zum Nordbahnhof – verbesserte Verknüpfung der Linien 6/8 und R durch Nord-Verschiebung und Umbau der Halteinseln der Straßenbahn auf mehr Breite und Barrierefreiheit Die Netzverknüpfung am Nordbahnhof als Umstieg zum und vom Hauptbahnhof zwischen den Linien 6/8 und R soll sicherer funktionieren und damit attraktiv werden. Voraussetzungen dazu sind ein kurzer und schneller Umsteigeweg und eine Sensibilisierung des Fahrpersonals auf die Anschluss-Sicherung. Aufgrund veränderter Gegebenheiten beantragt der Fahrgastbeirat zu prüfen, inwieweit die Umsteigebeziehung und Haltestellensituation kurzfristig durch geeignete Maßnahmen so verändert werden können, dass sie zum Nutzen der Fahrgäste zuverlässig und komfortabel funktionieren. Die Prüfung soll sich insbesondere auf die Haltepositionen der Straßenbahn beziehen: Nord-Verschiebung, Verbreiterung und Barrierefreiheit.	Der Antrag wird durch die Geschäftsstelle der DADINA geprüft.	Antwort der Stadt Darmstadt: Aufgrund des notwendigen Neubaus der Brücke im Zuge der Frankfurter Straße über die DB-Gleise ist eine kurzfristige Verschiebung der Straßenbahnhaltestelle in Richtung Norden nicht vorgesehen. Hierbei würde aller Voraussicht nach der Bestandschutz der Haltestelle entfallen. Im Laufe des letzten Jahres wurden die Bahnsteige der Straßenbahnhaltestelle "Nordbahnhof" verbreitert, um dem gestiegenen Fahrgastaufkommen in diesem Bereich gerecht werden zu können. Die Möglichkeiten zur Ausstattung der Haltepunkte mit temporären Bahnsteigerhöhungen wird derzeit untersucht.	√
50_I	Antrag auf Einführung einer schnellen Verbindung zwischen Darmstadt und dem Flughafen Frankfurt / Terminal 3 Fortschreibung des Antrags 36_I, basierend auf der Ersteinschätzung der DADINA-Geschäftsstelle nach grober Prüfung:	Der Antrag wird durch die Geschäftsstelle der DADINA geprüft.	Antwort der DADINA-Geschäftsstelle: Zur Anbindung des Terminal 3 ist ein Workshop zusammen mit dem RMV und der LNVG Kreis Groß-Gerau durchgeführt worden. Es wurden Lösungen diskutiert, Terminal 3 mithilfe von existierenden X-Bus-Linien anzubinden. Die Anbindung des Terminal 3 wird ein Prüfauftrag im neuen Gemeinsamen	(√)

	Der FBR fordert die DADINA-Geschäftsstelle auf, Verbesserungen für die ÖPNV-Anbindung des Flughafen-Terminals 3 zu planen und in den nächsten DADINA-Nahverkehrsplan für die Jahre 2024 bis 2029 aufzunehmen. Hierbei sind mehrere Möglichkeiten zu untersuchen: Erweiterung der Linie AIR, Schaffung einer zusätzlichen schnellen Expressbuslinie oder/und die Anbindung mit dem SPNV (Hessen-Express, S-Bahn u.a.).		Nahverkehrsplan. Die genannten Alternativvorschläge werden dabei ebenfalls untersucht.	
51_I	Antrag auf Einsatz von Gelenkbussen auf der Linie R im Schülerverkehr Fortschreibung des Antrags 37_I, basierend auf der Ersteinschätzung der DADINA-Geschäftsstelle nach grober Prüfung: Der FBR bittet die DADINA-Geschäftsstelle, im Zusammenhang mit Optimierungen des Buslinien-Bündels ab Böllenfalltor ggf. freiwerdende Gelenkbus-Kurse bedarfsgerecht auf die Linie R zu verlagern.	Der Antrag wird durch die Geschäftsstelle der DADINA geprüft.	Antwort der Stadt Darmstadt: Die Wissenschaftsstadt Darmstadt unterstützt prinzipiell den bedarfsgerechten Einsatz von Gelenkbussen. Derzeit stehen hierfür im städtischen Haushalt keine zusätzlichen Mittel zur Verfügung, um die Mehrkosten gegenüber den bestellten Standardbussen übernehmen zu können. Im Zuge der weiteren Optimierungen des Busverkehrs wird dieser Antrag geprüft werden.	√
52_I	Antrag auf Verlängerung der Linie G bis Arheilgen Bahnhof Fortschreibung des Antrags 38_I, basierend auf der Ersteinschätzung der DADINA-Geschäftsstelle nach grober Prüfung: Der FBR fordert die DADINA-Geschäftsstelle auf, folgende Verbesserungen im ÖPNV zu untersuchen und ggf. für den nächsten DADINA-Nahverkehrsplan für die Jahre 2024 bis 2029 aufzunehmen:	Der Antrag wird durch die Geschäftsstelle der DADINA geprüft.	Antwort der Stadt Darmstadt: Zum 29.07.2023 wurde der Busverkehr im Stadtteil Wixhausen grundlegend überarbeitet. Zuvor wurde der Stadtteil Wixhausen im Busverkehr in einem generellen 30-Minuten-Takt der Linien WX und G bedient. Hierbei ergaben sich aufgrund von Anschluss-Sicherungen am S-Bahnhof „Darmstadt-Wixhausen“ gleichzeitige Abfahrten	√

	Verlängerung des südlichen Linienweges der Stadtbuslinie G von der heutigen Endhaltestelle Darmstadt Arheilgen Dreieichweg zur neuen südlichen Endhaltestelle Darmstadt Arheilgen Bahnhof. In diesem Zusammenhang sollte das Buskonzept für Wixhausen im Ganzen überarbeitet werden, weil die Anbindung beider Bahnhöfe (Arheilgen und Wixhausen) mit der Linie G überflüssig erscheint und nach der Bürgerbefragung der Stadt Darmstadt ohnehin Verbesserungen in der Busanbindung des Stadtteils Wixhausen vorgesehen werden sollen.		der Buslinien WX und G ab der Straßenbahnhaltestelle „Dreieichweg“ und längere Streckenabschnitte mit zeitgleichem Parallelverkehr. Im Rahmen des FAIR-Projekts entsteht im Bereich des GSI-Helmholzzentrums eine Vielzahl neuer Arbeitsplätze. Um das GSI-Helmholzzentrum besser zu erschließen, die Anbindung des Stadtteils an die Straßenbahn zu verbessern und auch den ÖPNV innerhalb des Stadtteils aufzuwerten, wurden die Abfahrten und Streckenverläufe der Buslinien WX und G neu geordnet und leistungsfähiger gestaltet. Die Linie WX verkehrt nun in der Tagesverkehrszeit montags bis freitags von Betriebsbeginn bis ca. 22:00 Uhr im 20-Minuten-Takt. Die Schul-Verstärkerfahrten zur Hessenwaldschule wurden beibehalten. Die Abfahrtszeiten wurden auf die Straßenbahnfahrten an der Haltestelle „Dreieichweg“ abgestimmt. Die Linie G verkehrt nun montags bis freitags von ca. 06:30 Uhr bis ca. 20:00 Uhr zwischen dem S-Bahnhof „Darmstadt-Wixhausen“, der Haltestelle „GSI“ und der Haltestelle „Dreieichweg“ im 30-Minuten-	
--	--	--	--	--

			Takt. Die Abfahrtszeiten wurden in Abstimmung mit dem GSI-Helmholtzzentrum auf den S-Bahnverkehr der Linie S6 abgestimmt, an der Straßenbahnhaltestelle „Dreieichweg“ besteht aufgrund der künftigen häufigeren Straßenbahnfahrten eine attraktive Verbindung vom GSI Helmholtzzentrum zur Innenstadt. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt geht hier von einem nachfragegerechten und wirtschaftlichen Angebot für die Fahrgäste in Wixhausen aus. Eine erneute Überarbeitung des Buskonzepts in Wixhausen ist daher derzeit nicht vorgesehen. Eine Verlängerung der Linie G bis "Arheilgen Bahnhof" würde über längere Strecke einen Parallelverkehr mit den dort verkehrenden Straßenbahnlinien bedeuten. Auch werden an den Bahnhöfen von Wixhausen und Arheilgen dieselben S-Bahn-Linien erreicht, was eine Verbindung der beiden Bahnhöfe durch ein zusätzlich verlängerte Buslinie G nicht zielführend erscheinen lässt.	
--	--	--	--	--

53_I	Antrag auf Änderung des Linienwegs der Linie 40 Fortschreibung des Antrags 40_I, basierend auf der Ersteinschätzung der DADINA-Geschäftsstelle nach grober Prüfung: Der FBR fordert die DADINA-Geschäftsstelle auf, folgende Verbesserungen im ÖPNV in den Gesprächen mit der benachbarten LNO anzustreben und zu berücksichtigen und ggf. für den nächsten DADINA-Nahverkehrsplan für die Jahre 2024 bis 2029 aufzunehmen: Linienwegänderung der LNVGG Buslinie 40 über die Haltestellen Darmstadt Heinrich-Hertz-Straße, Darmstadt Mina-Rees-Straße und Darmstadt Hilpert Straße zurück zum normalen Linienweg über die Haltestelle Darmstadt Phillip-Röth-Weg.	Der Antrag wird durch die Geschäftsstelle der DADINA geprüft.	Antwort der DADINA-Geschäftsstelle: Die Neuordnung des Busverkehrs im Bereich des Verkehrskorridors entlang der Buslinie 40 wird im Gemeinsamen Nahverkehrsplan geprüft. Hierzu sind erste Abstimmungen mit der LNVG Kreis Groß-Gerau erfolgt. Es wurde sich über die Vorhaben im Zusammenhang mit der Neuausschreibung der lokalen Linienbündel im südlichen Kreis Groß-Gerau ausgetauscht.	
54_I	Antrag auf Verlängerung der Linie X71 und Taktver-zahnung mit der Linie X70 Fortschreibung des Antrags 42_I, basierend auf der Ersteinschätzung der DADINA-Geschäftsstelle nach grober Prüfung: Der FBR fordert die DADINA-Geschäftsstelle auf, folgende Verbesserungen im ÖPNV zu untersuchen und ggf. für den nächsten DADINA-Nahverkehrsplan für die Jahre 2024 bis 2029 aufzunehmen: 1. Führung der RMV-Buslinie X71 als Direktverbindung Dieburg – Groß-Umstadt – Mömlingen – Breuberg – OBB Elsenfeld Bf Westseite Wiebelsbach gemäß FBR-Beschlusslage seit Sommer/Herbst 2022, um eine direkte Verbindung beider Verwaltungszentren zu etablieren. Eine Führung via Höchst wird wegen des Parallelverkehrs zur Odenwaldbahn nicht für sinnvoll gehalten. Da die Durchbindung nicht Darmstadt berührt, wird die Linienlänge für vertretbar gehalten.	Der Antrag wird durch die Geschäftsstelle der DADINA geprüft.	Der Antrag wird im Kontext des NVP 2025-2030 überprüft.	(√)

	2. Umsetzung der FBR-Beschlusslage für einen Takt 60 auf dem gesamten Linienweg der Linie X71, verstärkt durch drei ergänzende Fahrten der Linie X70 (ohne Dieburg Hochschule), aus der sich ein Takt 15 zwischen Groß-Umstadt und Darmstadt Hbf. ergibt. Die FBR-Beschlusslage ergibt sich aus der Unterstützung des „Bahn- und Buskonzepts für Groß-Umstadt und Umgebung. https://www.odenwaldbahn.de/220503-bahn-bus-konzept-umstadt-final.pdf			
55_I	Antrag auf Verlängerung und Taktverdichtung von WE-Linien Fortschreibung des Antrags 44_I, basierend auf der Ersteinschätzung der DADINA-Geschäftsstelle nach grober Prüfung: Der FBR fordert die DADINA-Geschäftsstelle auf, folgende Verbesserungen im ÖPNV umzusetzen und ggf. für den nächsten DADINA-Nahverkehrsplan für die Jahre 2024 bis 2029 aufzunehmen: 1. Linienweg-Verlängerung der Buslinie WE3 nach Weiterstadt-Bahnhof und Taktverdichtung auf den Bus-Linien WE3 und WE4 zum gemeinsamen 15-Minuten-Takt in der HVZ zwischen Weiterstadt Hallenbad und Darmstadt Hauptbahnhof. Bei dem Linienweg sollte eine Andienung durch die Bahnhofstraße zum südlichen Bahnhofszugang in Weiterstadt geprüft werden. 2. Taktverdichtung auf den Bus-Linien WE1 und WE2 zum gemeinsamen 15-Minuten-Takt in der HVZ zwischen Braunshardt Dornhecke und Darmstadt Schloss. Mittelfristig soll eine bedarfsgerechte Taktverdichtung auf 10-Minuten-Takt in der HVZ im Auge behalten werden.	Der Antrag wird durch die Geschäftsstelle der DADINA geprüft.	Antwort der DADINA-Geschäftsstelle:	(√)

Die Weiterstädter Buslinien werden im Zusammenhang mit dem neuen ÖDA ab 2026 einer Überplanung unterzogen. Auch hierbei wurde die LNVG Kreis Groß-Gerau bereits einbezogen, um Optimierungen im gesamten Linienbündel vorzunehmen. Dieses Vorhaben wird in der Angebotskonzeption des neuen Gemeinsamen Nahverkehrsplans vertiefend behandelt.

56_I	Antrag auf Taktverdichtung der Linie RH Fortschreibung des Antrags 45_I, basierend auf der Ersteinschätzung der DADINA-Geschäftsstelle nach grober Prüfung: Der FBR fordert die DADINA-Geschäftsstelle auf, folgende Verbesserungen im ÖPNV für den nächsten DADINA-Nahverkehrsplan für die Jahre 2024 bis 2029 aufzunehmen: Für die Buslinie RH soll auf der Relation Reinheim-Ueberau und Darmstadt-Hauptbahnhof möglichst ein durchgehender 15-Minuten-Takt in der HVZ und ein 30-Minuten-Takt am Wochenende angeboten werden.	Der Antrag wird durch die Geschäftsstelle der DADINA geprüft.	Antwort der DADINA-Geschäftsstelle: Eine Überplanung der lokalen Buslinien im Bereich Reinheim erfolgt aktuell in Vorbereitung auf die Neuausschreibung der dortigen Linienbündel. Ebenfalls werden die Linienbündel im neuen Gemeinsamen Nahverkehrsplan überprüft.	(√)
57_I	Antrag auf Änderung der Geschäftsordnung des FBR für den elektronischen Unterlagenversand Die Verbandsversammlung möge beschließen: Damit der Fahrgastbeirat die Möglichkeit erhält, Einladungen, Protokolle und sonstige Arbeitsmaterialien digital von der Geschäftsstelle der DADINA zu erhalten bzw. versenden zu lassen, muss die Geschäftsordnung des Fahrgastbeirats angepasst werden. Das obliegt laut §15 der Satzung der DADINA der Verbandsversammlung. Der Fahrgastbeirat bittet daher die Verbandsversammlung, die Geschäftsordnung an den beiden entsprechenden Stellen wie folgt anzupassen (Änderungen sind gefettet): 3. Aufgaben der DADINA (...) Die DADINA unterstützt den Fahrgastbeirat durch Übernahme der notwendigen Schreib- und Büroarbeiten, den schriftlichen oder elektronischen Versand von	Der Antrag wird der Verbandsversammlung am 19.12.2024 zur Abstimmung vorgelegt.	Der Antrag wurde von der Verbandsversammlung einstimmig beschlossen. Die Geschäftsordnung des FBR wurde entsprechend geändert.	√

	Einladungen, Protokollen und sonstiger Arbeitsmaterialien. 5. Organisation (...) Die Einladung erfolgt schriftlich oder elektronisch zwei Wochen vor dem Sitzungstermin, sie wird gemeinsam mit der Tagesordnung versandt.			
58_I	Antrag Erweiterung des DadiLiner Angebot in Babenhausen in den Morgenstunden (58_I) Der DADINA-Vorstand wird gebeten, in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg und der Stadtverwaltung Babenhausen die Kosten für weitere Betriebszeiten des DadiLiners am Morgen zu ermitteln.	Die Geschäftsstelle der DADINA wird die Kosten ermitteln und der Stadt Babenhausen vorlegen.		
(59_I)	Antrag Schnelllinie 6 – Haltestelle „Lincoln-Siedlung“ Die DADINA wird gebeten, mit HEAG-mobilo Verhandlungen zu führen, ob auch die Schnelllinie 6 die Haltestelle „Lincoln-Siedlung“ ständig bedienen kann.	Der Antrag wird an die ÖPNV-Koordination Darmstadt übergeben.		
(60_I)	Antrag Haltestellenumbenennung Messplatz Der DADINA-Vorstand wird gebeten, im Benehmen mit der Stadt Darmstadt auf die Änderung des Haltestellenamens Messplatz in Hundertwasserhaus oder Waldspirale hinzuwirken.	Der Antrag wird an die ÖPNV-Koordination Darmstadt übergeben.		
(61_I)	Antrag Neuausrichtung der Vertriebsstruktur für Tarifprodukte Der DADINA-Vorstand wird gebeten, im Benehmen mit der Stadt Darmstadt, dem RMV und HEAG mobilo die Vertriebsstruktur für Fahrausweise sowohl hinsichtlich digitaler und bargeldloser, als aber auch analoger Er-	Der Antrag wird dem RMV übergeben.		

	werbs- und Bezahlmöglichkeiten zu ertüchtigen, zu erweitern und zu flexibilisieren. Dabei soll unbedingt die Möglichkeit des Guthaben-Vorverkaufs in Form von Pre-paid-Lösungen berücksichtigt werden. Ziel ist, für den Vertrieb von Fahrberechtigungen über geeignete Einrichtungen der Infrastruktur (Verkaufsterminals, Vorverkaufsstellen) und deren funktionale Ausgestaltung (z.B. Handling gängiger Kartenformate auch ohne Internet) nach Bedarfen vor Ort künftig eigenständiger entscheiden zu können. Akzeptanz für diese Freiheit ist noch zu schaffen. Der Neuausrichtung, Änderung und Erweiterung der Vertriebswege und Bezahl-Elemente dürfen künftig weniger Beschränkungen auferlegt sein, als das derzeit der Fall ist. Die Belange von Gelegenheitsnutzern, mobilitäts-/wahrnehmungseingeschränkten Menschen, älteren Menschen sowie Menschen ohne digitalen Medien-Zugang sind bei der Ausgestaltung zu berücksichtigen. Die Begründung ist dem Vorstand mitzugeben.			
(62_I)	Antrag Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs in Darmstadt Der DADINA-Vorstand wird gebeten, im Benehmen mit der Stadt Darmstadt und HEAG mobilo darauf hinzuwirken, dass der Hauptbahnhof Darmstadt von Norden her schneller und zuverlässiger erreicht werden kann. Das ist für die Hinfahrt zum Bahnhof wichtig, weil man sich am Beginn der Reisekette befindet. Der Antrag bezieht sich auf zwei unabhängige Elemente:	Der Antrag wird an die ÖPNV-Koordination Darmstadt übergeben.		

	1. Herstellung der im Verkehrskonzept der Straßenbahn geplanten Direktverbindungen für alle Stadtteile (hier ausstehend: Kranichstein) und 2. Verbesserung der Zuverlässigkeit von Anschlüssen für umsteigende Fahrgäste und dabei Vermeidung unnötiger Reiseverzögerungen durch das Versetzen von Sichtanschlüssen.			
--	--	--	--	--

Kr 02.06.2025

Überblick: Anfragen Fahrgastbeirat der Arbeitsperiode I

Anfrage	Inhalt der Anfrage	Antwort	
2021_1	Straßenbahn Weiterstadt 1. Werden HEAG-Mobilo und die Wissenschaftsstadt Darmstadt bei der weiteren Planung für eine Straßenbahnverbindung nach Weiterstadt auch die im Masterplan DA 2030+ auf Seite 109 vorgeschlagene Schienenstrecke (siehe ANLAGE) entlang der Mainzer Straße/Pallaswiesenstraße berücksichtigen? 2. Wird der Vorstand der DADINA diese kreative Idee als Alternative zu einer Straßenbahnlinie durch die Waldkolonie im Rahmen der anstehenden Bürgerbeteiligungsverfahren befürworten? 3. Wurde bei den bisherigen Überlegungen zur Errichtung eines neuen Straßenbahndepots auf dem Aurelis-Gelände (Autologistik Kuhnwald) die Möglichkeit der Erschließung über die Mainzer Straße berücksichtigt?	22.9.: Die Beantwortung erfolgt schriftlich zur nächsten Sitzung	√
2021_2	Ostbahnhof Gibt es konkrete Planungen, das Umfeld des Ostbahnhofs in Darmstadt neu zu gestalten und die ÖPNV-Haltestellen, sofern noch nicht geschehen, barrierefrei auszubauen? Falls ja, welcher zeitliche Ablauf ist geplant?	Laut Niederschrift 22.9.2021: Die Beantwortung erfolgt mündlich durch den städtischen Vertreter, Christian Schäfer: "Das Umfeld des Ostbahnhofs befindet sich in der Umplanung. Die Vorplanung und aktuelle Informationen dazu werden zeitnah in den politischen Gremien der Wissenschaftsstadt Darmstadt vorgestellt. Derzeitiger Stand ist, dass ab 2024 mit den Umbauarbeiten begonnen werden soll. Alle Bushaltestellen an der 826 und Erbacher Str. werden barrierefrei ausgebaut. Zudem werden die Haltestellen des Shuttlebusses zur Mathildenhöhe als auch für die Reisebusse barrierefrei gestaltet. Ein positiver Impuls dazu kommt auch durch die Nominierung der Mathildenhöhe als Welterbestätte."	√
2021_3	Verkehrskonzept Reinheim Wie ist der Umweg tariflich geregelt und inwiefern sind die Fahrer darüber informiert? Sind die Fahrer auf die besondere Umsteigesituation "Groß Bieberau Bahnhof" in Kenntnis gesetzt. Wenn ich sehe wie oft "normale"	Laut Niederschrift 22.9.2021: GF Altenhein berichtet, dass die DADINA das Verkehrsunternehmen noch einmal ausdrücklich auf die Unterrichtung des Fahrpersonals hingewiesen hat. Die Umleitungsfahrten und der Tarif wurden in einem Dienstvermerk aufgenommen. Weitere Umleitungen hätten zu noch höheren Kosten geführt. Schon jetzt kostet das ganze rund 90.000 Euro.	√

	Anschlüsse in Reinheim Bahnhof nicht klappen bezweifle ich dies bei knappen Anschlüssen in Bieberau erst recht. Gab es keine Alternativen für die Routenführung (siehe oben) bzw. warum werden diese nicht genutzt? Mir ist bewusst dass Pöllnitzstraße und Siedlung nicht gerade die am stärksten genutzten Haltestellen sind, aber mit diesem Argument könnte man auch z. B. alle Hst. in Ueberau einfach nicht mehr anfahren.		
2022_1	Buswendeschleife Bahnhof Mühlthal Im DE vom 25.09.21 wird berichtet: "Mit der Verkehrsorganisation Dadina seien dazu weitere Gespräche über die Finanzierung nötig, sollte die Buswendeschleife gewollt sein. Auch dabei gehe es darum, was politischer Wille in der Gemeinde Mühlthal ist." Dazu bitte ich um Beantwortung folgender Fragen: 1. Wann haben welche Gespräche zur Buswendeschleife mit den Investoren und/oder der Gemeinde Mühlthal stattgefunden? 2. Ist der Dadina-Vorstand weiterhin der Ansicht, dass die Buswendeschleife sinnvoll und notwendig ist? 3. Wird der Dadina-Vorstand bei der Aufstellung des Bebauungsplans auf die Berücksichtigung einer Buswendeschleife drängen und ggf. auch finanzielle Mittel bereitstellen, um einen Umstieg zwischen Zug und Bus unmittelbar an der DB-Station sicherzustellen (und damit Situationen wie in Kranichstein oder Lichtwiese) zu vermeiden)?		√
2022_2	Standortsuche nach neuem Straßenbahndepot Die Darmstädter Stadtverordnetenversammlung hat am 20. Oktober 2022 die Aufhebung der Entwicklungsmaßnahme „Wixhausen Ost“ beschlossen. Damit ist der Bau eines neuen kompletten HEAG-Mobilo Betriebsstandortes im Norden Darmstadts als ein wesentliches Planungsziel aufgegeben worden. Andererseits wird damit gerechnet, dass ab Mitte 2023	Die Standortsuche wird fortgeführt. Hierbei werden auch Möglichkeiten verschiedener getrennter Standorte untersucht. Ein Ergebnis der Standortuntersuchung liegt noch nicht vor. Die Wartung und Instandhaltung der ST15 wird in den bestehenden Betriebsstätten durchgeführt werden.	√

	die ersten neuen ST 15 mit einer Länge von 44m ausgeliefert werden. Dazu bitte ich um Beantwortung folgender Fragen: • Gibt es konkrete Planungen für eine Verlagerung des HEAG-Mobilo Standortes vom Böllenfalltor. Wenn ja, welche Alternativen kommen dafür in Frage. • Wird von HEAG-Mobilo auch eine Teilverlagerung nur des Straßenbahndepots an einen anderen Standort geprüft, so dass Busdepot, Einsatzzentrale und Verwaltung am Böllenfalltor verbleiben können. • Wie wird die Wartung der ST 15 ab Mitte 2023 sichergestellt?		
2022_3	Park & Ride am Nordbahnhof Darmstadt Der Vorplatz am Nordbahnhof wurde kürzlich neu gepflastert und die Verkehrsfläche aufgeteilt. Es wurden geordnete Fahrradabstellmöglichkeiten und 10 PKW-Parkplätze geschaffen. Kurze Zeit später wurde ein unbemannter „TEO“-Supermarkt-Container von tegut auf der Parkfläche aufgestellt und die 3 verbliebenen Parkplätze für dessen Kunden für 30 Minuten Parkzeit während des Einkaufs ausgewiesen. Damit wurden die ohnehin begrenzten Möglichkeiten vollends beseitigt. Zwischen dem Bahnhofsvorplatz und der Shell-Tankstelle befindet sich seit Jahrzehnten ein brachliegendes Grundstück. Der Nordbahnhof entwickelt sich zunehmend zu einer wichtigen regionalen Nahverkehrsdreh-scheibe. Im Sinne der sinnvollen Verknüpfung der Verkehrsmittel wäre es sinnvoll und wünschenswert dort eine vernünftige Fläche für Park&Ride als auch Kiss&Ride zu haben. Zu diesem Thema bitte ich um Beantwortung folgender Fragen: • Sieht die Stadt Darmstadt Zugriffsmöglichkeiten auf das genannte Grundstück? • Falls ja, wie steht die Stadtplanung dazu, dieses zu nutzen? • Falls nein, gibt es Überlegungen beim weiteren geplanten Ausbau des Bahnhofsvorplatzes mit Verlegung der ÖPNV-Haltepositionen	Es handelt sich bei besagter Fläche um ein Privatgrundstück. Die Planungen zum barrierefreien Ausbau der Verkehrsstation Nordbahnhof seitens der Deutschen Bahn laufen. Auch laufen Planungen zum Ausbau des Vorplatzes und der Bus- und Straßenbahnhaltepunkte. Ein Datum für den endgültigen Ausbau kann nicht genannt werden.	

	und Fahrstuhlzugängen zu den Bahnsteigen ausreichende Flächen für Park&Ride zu schaffen? • Wann ist mit dem endgültigen Ausbau der Verkehrssituation zu rechnen?		
2022_4	Vollständiger Übergangstarif Vorbemerkung: Bereits vor ca. 10 Jahren haben Dadina-Verbandsversammlung oder Dadina-Fahrgastbeirat die vollständige Realisierung eines RMV-VRN-Übergangstarifs gefordert, der spätestens mit Betriebsaufnahme der Doppelstock-Triebzüge auf der Main-Neckar-Bahn realisiert werden sollte. Umgesetzt wurde dieser nicht. Die Fahrgäste benötigen daher aus dem Dadina-Gebiet ins VRN-Gebiet bis zu drei Fahrkarten, wenn sie Bus, Zug und Bus nutzen möchten. 1. Befürwortet der Dadina-Vorstand einen vollständigen Übergangstarif zwischen RMV und VRN, um Fahrten mit einer Fahrkarte aus dem Dadina-Gebiet u. a. nach Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen zu ermöglichen? 2. Welche Schritte hat der Dadina-Vorstand in den vergangenen Jahren unternommen bzw. welche plant er zu unternehmen, um endlich einen Übergangstarif bis in die Oberzentren im Rhein-Neckar-Raum herzustellen?	Zu 1. und 2.: Die Frage des vollständigen Übergangstarifs bis Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen liegt in der Zuständigkeit der beiden Verkehrsverbünde RMV und VRN. Die DADINA hat in den letzten Jahren diesbezüglich verschiedentlich beim RMV vorgesprochen. Da es bei den Verkehren aber um nicht unerhebliche Tarifeinnahmen geht, war eine Einigung zwischen den Verbünden dazu bisher nicht möglich. Da voraussichtlich im nächsten Jahr ein bundesweit gültiges 49-Euro-Ticket eingeführt wird, wird es dann zumindest für den Monats- und Jahreskartenbereich eine durchgängige Lösung geben.	√
2022_5	Ausschreibungsnetze und Lautstärkenregelung 1. Ab wann wirken die absehbaren Neuausschreibungen im SPNV für die Main-Rhein-Bahn (RB 75), Pfungstadtbahn (RB 66), Odenwaldbahn (RE 80, RE 85, RB 81, RB 82, RB 86)? Bitte den Dezember des Fahrplanwechsels angeben. 2. Ist für diese Neuausschreibungen die Vorgabe einer "adaptiven Lautstärkeregelung für Türen-Warntöne im SPNV" vorgegeben? 3. Wie beurteilt der RMV die Antwort des RMV auf einen Elektrischen Betrieb auf der Pfungstadtbahn (siehe Vorlage 1602/2022/DDN vom 28.06.22), insbesondere bei einem möglichen Einsatz akku-	Antwort zu 1. Bei der Main-Rhein-Bahn ist es der Dezember 2033 und bei der Odenwaldbahn, die zusammen mit der Pfungstadtbahn ausgeschrieben wird, der Dezember 2027. Im Übrigen empfehlen wir für Informationen hierzu den auf der Internetseite des RMV einsehbaren Vergabekalender des RMV. Antwort zu 2. Es wird auf die Antwort zu Antrag 44.H verwiesen. Antwort zu 3. und 6.: Siehe Antwort zu 4. und 5. Eine Teilelektrifizierung der Odenwaldbahn unter Einbeziehung der Pfungstadtbahn wäre eine Möglichkeit für den Einsatz alternativer Antriebe in diesem Bereich. Aus unserer Sicht hat sich die Einbindung der Pfungstadtbahn in die Odenwaldbahn – auch wegen der durchgehenden Fahrtmöglichkeiten in Richtung Darmstadt Nord und Odenwald – bewährt und	√

	elektrischer Fahrzeuge, die dann nicht nur elektrisch fahren könnten, sondern auch während des Aufenthalts nachgeladen werden könnten für die Fahrt in den Odenwald? 4. Befürwortet der DADINA-Vorstand eine Voll- oder Teilelektrifizierung der Odenwaldbahn, wenn ja, welche Abschnitte? 5. Wie bewertet der DADINA-Vorstand einen wasserstoffbasierten Betrieb der Odenwaldbahn und Pfungstadtbahn, und hält er den vollständigen Einsatz "grünen Wasserstoffs", der ausschließlich aus regenerativen Quellen umgewandelt wird, für realistisch, auch unter Berücksichtigung der Steigungen im Odenwald? 6. Wie schätzt der DADINA-Vorstand eine Verlängerung einer S-Bahn-Linie nach Pfungstadt ein; ist dies aus Sicht des Vorstands besser als der heutige Betrieb mit teilweise Durchbindung auf die Odenwaldbahn? 7. Mit welchem Jahr des Baubeginns rechnet der DADINA-Vorstand für die S-Bahn-Neubaustrecke Dietzenbach - Urberach unter günstigsten Umständen? 8. Mit welchem Jahr des Baubeginns rechnet der DADINA-Vorstand für die Straßenbahnstrecke nach Groß-Zimmern unter günstigsten Umständen? 9. Mit welchem Jahr des Baubeginns rechnet der DADINA-Vorstand für den Kreuzungsbahnhof Mühlthal unter günstigsten Umständen?	es ist davon auszugehen, dass dies vom RMV auch bei der nächsten Ausschreibung der Odenwaldbahn so weiter geführt wird. Eine S-Bahn-Anbindung wäre eher eine langfristige Perspektive. Antwort zu 4. und 5.: Gemäß der „Erbacher Erklärung“ sollen auf der Odenwaldbahn zukünftig Fahrzeuge mit alternativen Antrieben eingesetzt werden. Welches System dann konkret zum Einsatz kommen soll, ist noch Gegenstand von Prüfungen, deshalb kann sich die DADINA hier noch nicht festlegen. Hierüber soll voraussichtlich in 2023 eine Entscheidung getroffen werden. Antwort zu 7., 8. und 9.: Für alle drei Projekte können nach dem aktuellen Planungsstand zurzeit von der DADINA keine Baubeginnzeiten angegeben werden.	
2022_6	Fragen zum DadiLiner 1. Wenn nicht die Heinerliner-App sondern eine andere App eingesetzt wird, ist diese App gerade für sinnesbehinderte Menschen barrierefrei? 2. Zu welchen Zeiten können die Fahrzeuge auch telefonisch bestellt werden? 3. Wie wird bezahlt? 4. Halten die Fahrzeuge auch direkt an den Bushaltestellen des ÖPNV? 5. Können Rollstuhl- und Rollatornutzer*innen mitfahren? In Darmstadt hat es über ein Jahr gedauert, bis entsprechende Fahrzeuge verfügbar waren.	Zu 1.: Es wird die RMV On-Demand-App eingesetzte, die barrierefrei ist. Zu 2.: Die telefonische Bestellung ist in den Betriebszeiten des DadiLiner, also Sonntag bis Donnerstag von 5 Uhr morgens bis 1 Uhr nachts sowie Freitag, Samstag und vor Feiertagen von 5 Uhr morgens bis 3 Uhr nachts möglich. Zu 3.:	√

		Bei telefonischer Bestellung wird mit der GiroCard oder der Kreditkarte im Fahrzeug bezahlt. Bei Buchung über die App muss dort ein Zahlungsweg (z. B. Paypal oder Kreditkarte) hinterlegt werden. Zu 4.: Ja, die Fahrzeuge halten auch an den regulären Bushaltestellen. Zu 5.: In allen Fahrzeugen wird es möglich sein, zusammenklappbare Rollstühle mitzunehmen. In einem Fahrzeug, dass ab dem Betriebsbeginn am 5.11.2022 zur Verfügung stehen wird, ist auch die Mitnahme von nicht zusammengeklappten Rollstühlen möglich. Dieses Fahrzeug wird im westlichen Bediengebiet (Griesheim, Pfungstadt, Weiterstadt und Erzhausen) eingesetzt.	
2022_7	SEV Darmstadt Nord (Arheilgen und Kranichstein) Seit April 2022, mit Beginn der Baumaßnahme in der Frankfurter Straße werden die Stadtteile Arheilgen und Kranichstein mit Schienenersatzverkehr (SEV) bedient. Diesen SEV kritisiert die Öffentlichkeit von Anbeginn in seiner Ausgestaltung und Qualität. Es fanden zahlreiche Bürgergespräche statt, von vielen Gremien und Einzelpersonen wurden Vorschläge für Optimierungen gemacht. Leider ohne nennenswerte Beachtung. Der Fahrgastbeirat hält Verbesserungen der Situation in Anbetracht der weiteren Dauer für dringlich und fragt deshalb: Welche Wahrnehmung und Position zur Situation haben HEAG MOBILO, STADT DARMSTADT und DADINA und wie hoch werden der Handlungsbedarf und die Bereitschaft zur Diskussion mit der Öffentlichkeit jeweils eingeschätzt und welches Forum wird dafür ggf. als geeignet angesehen?	Der SEV wurde im Herbst 2022 grundlegend geändert, indem der Straßenbahn-Pendelverkehr zwischen Arheilgen und Kranichstein eingestellt wurde, und stattdessen Buslinien in die Darmstädter Innenstadt verkehren. Damit fällt das Umsteigen zwischen Straßenbahn und Bus, das nach unserer Kenntnis einer der Hauptkritikpunkte war, weg. Weitere Änderungswünsche des Fahrgastbeirats wurden in mehreren Sitzungen ausführlich besprochen, konnten aber nicht alle umgesetzt werden. Es gibt aber seit dem 1.2.2023 eine Ausstiegshaltestelle des SEV am Bahnhof Kranichstein.	√

2023_1	Bewertungskriterien für Odenwaldbahn-Ertüchtigung Vorbemerkung des Fragestellers – diese bitte dem Vorstand und ggf. dem RMV mitgeben: Der RMV lehnt 2022/23 die zweigleisigen Abschnitte Hainstadt – Seligenstadt und Langstadt – Kleinumstadt ab (siehe Sachstand Anträge 16_I), und begründet das mit „einer gemeinsamen Studie von RMV und lokalen Aufgabenträgern aufgrund der damit verbundenen hohen Investitionskosten gesamtwirtschaftlich nicht tragfähig und damit nicht förderfähig“. Folge der RMV-Weigerung sind (wie 2023) dauerhaft einstündige, unproduktive Standzeiten von RE 85 in Babenhausen oder nicht erreichte RE-80-Anschlüsse in Wiebelsbach. Nach Kenntnis des Fragestellers wurde die „gemeinsame Studie zur Odenwaldbahn und Gersprenztalbahn“ 2019/20 erstellt. Jedoch sind deren Grundlagen 2023 überholt und erfordern eine Neubewertung und weitere Ertüchtigungen: Das Klima-Urteil des Verfassungsgerichts von 2021 erfordert darüber hinausgehende Verlagerungsmaßnahmen. Die Bundesregierung hat angekündigt, den Schienenanteil am Güterverkehr von (2020) 18 % auf (2030) 25 % zu erhöhen (bei wachsendem Gesamtgüterverkehr). Derzeit beträgt im Bereich der Odenwaldbahn der Anteil der Schiene null Prozent (2023 keine Güterzüge). Auf den zweigleisig elektrifizierten Strecken ist bis 2030, auch aufgrund der schon hohen Auslastung, nur noch eine geringe absolute Erhöhung möglich, zudem sind ertüchtigende Baustellen auf diesen Strecken bis 2030 nur schwer unterzubringen. Ebenso hat die Bundesregierung erklärt, die Anzahl der Bahnfahrpassagiere von 2020 bis 2030 verdoppeln zu wollen. All diese Ziele müssen auch lokal erreicht werden, zuständig sind die Aufgabenträger. Das für Mai 2023 angekündigte „Deutschlandticket“ wird – neben einer über bisherige Prognosen hinausgehenden Nachfragesteigerung – den Park-and-Ride-Tourismus an Tarifgrenzen wie in Wiebelsbach und Reinheim reduzieren und zu einer größeren Nachfrage nach Schienenverkehr auch in ländlichen geprägten Orten im Odenwaldkreis und Gersprenztal führen. Bauliche Maßnahmen der „Erbacher Erklärung“ dürfen weitere Ertüchtigungen nicht erschweren, wenn z. B. verlängerte Bahnsteige, Schaltkästen o. ä. da gebaut werden sollen, wo 1870-82 die Vorväter Platz fürs zweite Streckengleis vorsahen. Fragen:	Stellungnahme des RMV: Gerne nehmen wir zu den Fragen Stellung. Mehrere Aussagen und Annahmen in der Anfrage und besonders den Vorbemerkungen sind bedauerlicherweise sachlich unzutreffend. Richtig ist: • Der RMV hat einen abschnittswise zweigleisigen Ausbau der Odenwaldbahn untersuchen lassen, jedoch ergibt sich gutachterlich, dass der erzielbare Nutzen im Vergleich zum entsprechenden Aufwand deutlich zu gering ist, sodass ein anderes Ergebnis auch nach Novellierung des Bewertungsverfahrens nicht zu erwarten ist. • Die Standzeit des RE 85 in Babenhausen ergibt sich aus den limitierten finanziellen Möglichkeiten des RMV, nicht aus infrastrukturellen Gründen. • In Groß-Umstadt Wiebelsbach bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien RE80 und RB 86 (in beide Fahrtrichtungen möglich mit drei Minuten Umsteigezeit). 1. Kann mit den derzeit in Planung befindlichen Infrastrukturmaßnahmen („Erbacher Erklärung“) das von der Bundesregierung erklärte Ziel (Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030) auf der Odenwaldbahn erreicht werden? <i>Maßnahmen zum Infrastrukturausbau werden in einem vom Gesetzgeber aufgestellten standardisierten Bewertungsverfahren einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen. So auch die für die Odenwaldbahn geplanten Maßnahmen zum Infrastrukturausbau (siehe auch Antworten 4ff). Die Förderwürdigkeit und damit Realisierung von Projekten des Schienenwegeausbaus hängen vom ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnis ab. Die standardisierten Verfahren sind nicht mit einem bestimmten Umgang von Fahrgastzuwachs innerhalb einer Zeitperiode verknüpft.</i> 2. Wieviel Züge pro Stunde und Richtung sollen nach Ertüchtigung Mo-Fr tagsüber zwischen 9 und 15 Uhr zwischen Darmstadt Ost und Wiebelsbach verkehren? Zwei.	√
--------	--	--	---

1. Kann mit den derzeit in Planung befindlichen Infrastrukturmaßnahmen („Erbacher Erklärung“) das von der Bundesregierung erklärte Ziel (Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030) auf der Odenwaldbahn erreicht werden? 2. Wieviel Züge pro Stunde und Richtung sollen nach Ertüchtigung Mo-Fr tagsüber zwischen 9 und 15 Uhr zwischen Darmstadt Ost und Wiebelsbach verkehren? 3. Welche Bahnsteiglängen werden beim geplanten Ausbau zugrunde gelegt? Bitte alle Stationen, auch im Odenwaldkreis und Kreis Offenbach mit geplanter Bahnsteignutzlänge aufführen. 4. Welcher Stand (Datum, Versionsnummer) der NKU-Kriterien wurde für die 2020 veröffentlichte Studie, die der „Erbacher Erklärung 2020“ zugrunde liegt, angewandt? 5. Wieviel und welche neuen Überarbeitungen der NKU-Kriterien wurden seit Erstellung der Studie veröffentlicht? Bitte alle seitdem veröffentlichten NKU-Kriterien-Überarbeitungen aufführen. 6. Hat der RMV bei seiner 2022 gegebenen Antwort die neuen NKU-Kriterien berücksichtigt, und teilt der Dadina-Vorstand die Ansicht des RMV? Anfrage im Dadina-FBR vom 23.02.23: Bewertungskriterien für Odenwaldbahn-Ertüchtigung Seite 2 von 3 230223-anfrage-im-dadina-fbr-odenwaldbahn-ertuechtigung.docx 7. Sieht der Dadina-Vorstand die Notwendigkeit, die Odenwaldbahn-Studie aufgrund der neuen Kriterien überarbeiten zu lassen, so wie es auch bei den Straßenbahn-Gutachten erfolgt? 8. Wird der Dadina-Vorstand unabhängig von 7. die erwähnten zweigleisigen OdenwaldbahnAbschnitte bei der für 2023 angekündigten Überarbeitung des „Deutschland-Takts“ anmelden? 9. Sieht der Dadina-Vorstand aufgrund der Ziele der Bundesregierung (Steigerung Schienenanteil am Güterverkehr von 18 % auf 25 % bei steigendem Gesamtvolumen) die Notwendigkeit, auf der Odenwaldbahn auch Mo-Fr tagsüber Güterverkehr zu ermöglichen, welche Ausbaumaß-	3. Welche Bahnsteiglängen werden beim geplanten Ausbau zugrunde gelegt? Bitte alle Stationen, auch im Odenwaldkreis und Kreis Offenbach mit geplanter Bahnsteignutzlänge aufführen. <i>Die aktuell vorgesehene Bahnsteignutzlänge in den Streckenabschnitten Hanau / Darmstadt – Groß-Umstadt-Wiebelsbach (einschließlich) beträgt 170 Meter, südlich von Groß-Umstadt-Wiebelsbach 115 Meter.</i> 4. Welcher Stand (Datum, Versionsnummer) der NKU-Kriterien wurde für die 2020 veröffentlichte Studie, die der „Erbacher Erklärung 2020“ zugrunde liegt, angewandt? <i>Die Studie erfolgte auf der Basis der zum Zeitpunkt der Erstellung gültigen Verfahrensanleitung des Standardisierten Bewertungsverfahrens in der Version 2016.</i> 5. Wieviel und welche neuen Überarbeitungen der NKU-Kriterien wurden seit Erstellung der Studie veröffentlicht? Bitte alle seitdem veröffentlichten NKU-Kriterien-Überarbeitungen aufführen. <i>Zum 1.7.2022 wurde durch den Bund eine neue Verfahrensanleitung in Kraft gesetzt, diese Version hat die Bezeichnung „2016+“.</i> 6. Hat der RMV bei seiner 2022 gegebenen Antwort die neuen NKU-Kriterien berücksichtigt, und teilt der Dadina-Vorstand die Ansicht des RMV? <i>Zum ersten Teil der Frage: nein, da die den Antworten zu Grunde liegende Studie auf der Basis der Verfahrensanleitung 2016 erstellt worden ist. Das Verfahren 2016+ lässt keine andere Beurteilung für den abschnittsweise zweigleisigen Ausbau erwarten, da bei der durchgeführten Bewertung ein ausreichendes Ergebnis bei Weitem verfehlt wurde.</i> Stellungnahme der DADINA:	
---	---	--

	nahmen (über die „Erbacher Erklärung“ hinaus) sieht der Dadina-Vorstand für sinnvoll und nötig, und welche Schritte gegenüber RMV, Landesregierung, Bundesregierung und Infrastrukturbetreiber wird der Dadina-Vorstand unternehmen?	6. und 7. Sieht der Dadina-Vorstand die Notwendigkeit, die Odenwaldbahn-Studie aufgrund der neuen Kriterien überarbeiten zu lassen, so wie es auch bei den Straßenbahn-Gutachten erfolgt? <i>Die DADINA teilt die Ansicht des RMV unter 6. Dies ist nicht vergleichbar mit den Straßenbahnplanungen, bei denen die Nutzen-Kosten-Untersuchungen zwischen 9 und 17 Jahren alt sind.</i> 8. Wird der Dadina-Vorstand unabhängig von 7. die erwähnten zweigleisigen Odenwaldbahn-Abschnitte bei der für 2023 angekündigten Überarbeitung des „Deutschland-Takts“ anmelden? <i>Der Deutschlandtakt bildet einen Fahrplan ohne in der Hauptverkehrszeit angebotenen Verstärkerzüge ab. Für diesen Grundtakt wird der Kreuzungsbahnhof in Beersfelden-Hetzbach benötigt, der im Deutschlandtakt entsprechend auch dargestellt ist. Der Deutschlandtakt führt in seiner Infrastrukturliste nur solche Maßnahmen auf, die für den Bedarfsplan des Bundes von Bedeutung sind, also Bezug zum Güter- oder Personenfernverkehr haben. Die vorgesehenen Maßnahmen auf der Odenwaldbahn zählen nicht dazu. Der Kreuzungsbahnhof in Mühlthal ist für einen Verstärkerzug erforderlich und in der Netzgrafik des Deutschlandtakts nicht erkennbar.</i> 9. Sieht der Dadina-Vorstand aufgrund der Ziele der Bundesregierung (Steigerung Schienenanteil am Güterverkehr von 18 % auf 25 % bei steigendem Gesamtvolumen) die Notwendigkeit, auf der Odenwaldbahn auch Mo-Fr tagsüber Güterverkehr zu ermöglichen, welche Ausbaumaßnahmen (über die „Erbacher Erklärung“ hinaus) sieht der Dadina-Vorstand für sinnvoll und nötig, und welche Schritte gegenüber RMV, Landesregierung, Bundesregierung und Infrastrukturbetreiber wird der Dadina-Vorstand unternehmen? <i>Die DADINA sieht es zurzeit nicht als prioritär an, auf der Odenwaldbahn Güterverkehr zu ermöglichen, die Strecke ist auch bereits durch den Personenverkehr stark ausgelastet. Die DADINA sieht die Prioritäten zurzeit in der Umsetzung der „Erbacher Erklärung“ (incl. Fahrzeugkonzept) und steht hierzu im regelmäßigen Austausch mit dem RMV.</i>	
2023_2	Zustand Haltestellen Reinheim und Anzeiger Groß Bieberau In wenigen Wochen sind die drei im Zuge der Sanierung der unteren Darmstädter Straße barrierefrei ausgebauten Haltestellen in Reinheim	Antwort der DADINA: Bezüglich der fehlenden Aushangfahrpläne an den neuen Haltestellen haben wir mit der Stadt Reinheim vereinbart, dass die Schlüssel für	√

	wieder in Betrieb. Leider hat sich nun nach fast einem halben Jahr nichts an den Haltestellen verändert. Nicht einmal Fahrplanaushänge wurden angebracht. Werder am Paddel noch in den Schaukästen (wo vorhanden). Dass zudem der Durchgang an den Haltestellen mit Schutzdach durch die ungünstige Stützeinkonstruktion für Fußgänger eingeschränkt und für Rollstuhlfahrer und Kinderwagennutzer zum kritischen Balanceakt zwischen Stütze und der hohen Bordsteinkante wird ist inakzeptabel. Des weiteren sorgt die Konstruktion der Dächer dafür dass der geneigte Fahrgast sprichwörtlich im dunklen sitzt, da das Dach die Strassenbeleuchtung in der Hst. abschattet. Dass zudem Kabel offen aus der Dachkonstruktion hängen steigert auch nicht gerade die Ansehnlichkeit der Konstruktion. Werden derartige den Gehweg einschränkende und für Rollstuhlfahrer kritische Aufstellungen nicht mit den zuständigen Stellen vor Ort und vorab geklärt? Warum erfolgt kein zumindest provisorischer Aushang von Fahrplänen? Dies gilt für die Hst. Sparkasse und Pöllnitzstraße stadtauswärts und hinsichtlich der fehlenden Fahrgastinfo auch für die Hst. Sparkasse Richtung Bahnhof. An der Haltestelle Bahnhof in Groß Bieberau zeigt das nur an der Hst. Ri. Reinheim vorhandene Display nicht an an welcher der beiden Haltestellen (Platz 1 oder 2) die angezeigten Busse halten. So kann der ortsfremde Fahrgast der Einschätzung erleiden dass an dieser Haltestelle auch die Busse Richtung Reichelsheim und Fischbachthal halten.	die Vitrienen der betroffenen Verkehrsunternehmen schnellstmöglich zur Verfügung gestellt werden, um diese zeitnah mit aktuellen Aushängen bestücken zu können. Nach Rücksprache mit der Stadt Reinheim wurde uns mitgeteilt, dass bezüglich der Fahrgastunterstände sie sich dieser Sache bereits angenommen hat und hier ggf. Änderungen erfolgen werden. Als Betreiberin der DFI-Anlage an der Haltestelle Bahnhof in Groß-Bieberau werden wir die HEAG mobilo bitten, die Zuordnung der einzelnen Linien zu den Steigen zu prüfen und somit ggf. die jeweiligen Anzeigen entsprechend zu ändern.	
2023_3	Welcher Fahrplan bezogen auf die Straßenbahnlinien 1 bis 10 wird nach Ende der Hessischen Sommerschulferien ab 04.09.2023 gelten? Welcher Fahrplan bezogen auf die Straßenbahnlinien 1 bis 10 wird nach Ende der Hessischen Sommerschulferien ab 04.09.2023 gelten? Die Anfrage bezieht sich sowohl auf die Linienführungen als auch auf die Zeitpunkte. Wenn es weiterhin zu Einschränkungen kommen sollte, nach welchen Kriterien wurden bzw. werden diese Entscheidungen getroffen?	Die Anfrage wurde bereits in der HA-Sitzung am 24.05.23 mit der DADINA behandelt. Thematisch ist sie Bestandteil des TOP 7, bei dem seitens HEAG mobilo vertiefende und detailliertere Informationen dazu geliefert werden. Die Anfrage sollte deshalb unter TOP 7 inhaltlich mitbehandelt werden. Aussprache TOP 7 „Straßenbahnangebot nach den Sommerferien 2023“, 14.6.23: Lennart Sauerwald erläutert die Thematik anhand von zwei Folien. Es werden vom Fahrgastbeirat erklärende Fragen gestellt und beantwortet. Wegen Lieferverzögerungen werden die Straßenbahnen der neuen Baureihe ST15 nicht wie geplant nach den hessischen Sommerferien ab 04. September 2023 in den Fahr-	√

	Mit Ende der Hessischen Sommerschulferien am 03.09.2023 endet meines Wissens die Baumaßnahme in der Frankfurter Straße. Dies bedeutet, die Darmstädter Stadtteile Kranichstein und Arheilgen können wieder mit Straßenbahnen bedient werden. Bisher wurden die Stadtteile mit den Straßenbahnlinien 4, 5, 6, 7 und 8 angefahren. Zusätzlich werden nach dem neuen Verkehrskonzept auch eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 ab Hauptbahnhof über die Bismarckstraße nach Kranichstein und eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 10 ab Hauptbahnhof über die Bismarckstraße nach Arheilgen erwartet. Aus den Medien geht in den letzten Wochen und Monaten immer wieder hervor, dass die HEAG mobilo Probleme habe, genügend Straßenbahnen einsatzbereit zu halten, um den jetzigen, durch die Bauarbeiten in der Frankfurter Straße eingeschränkten, Straßenbahnfahrplan aufrecht zu erhalten. Daher stellt sich die Frage, ob es auch ab dem 04.09.2023 zu Einschränkungen im Straßenbahnangebot kommen wird. Falls ja, möchte ich darauf hinweisen, dass m. E. bei der Entscheidung, wo es wieder zu Schienenersatzverkehr kommen wird, folgende Aspekte berücksichtigt werden müssen: - Barrierefreiheit der Ersatzhaltestellen (siehe auch § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz), - Schüler*innenverkehr, - Barrierefreie Anbindung von Senioren- und Behinderteneinrichtungen, sowie von Verwaltungsstellen, wie z.B. der Kreisverwaltung - Übergang zum Zugverkehr	gastbetrieb gehen. Da auch weiterhin zusätzlich Straßenbahnen wegen Unfallreparaturen ausfallen, stehen nach den Sommerferien nicht ausreichend Fahrzeuge für einen regulären Straßenbahnbetrieb zur Verfügung. Um den Fahrgästen dennoch einen stabilen und verlässlichen Fahrplan bieten zu können, wurden entsprechende Maßnahmen ergriffen: Die HEAG mobilo arbeitet mit Hochdruck daran, die neuen Straßenbahnen für die Zulassung durch die Technische Aufsichtsbehörde vorzubereiten. Auch weil die neuen Fahrzeuge neu und hochmodern sind, nimmt dieser Prozess jedoch Zeit in Anspruch. Auch die Reparatur der bereits im Betrieb befindlichen Fahrzeuge wird mit hohem Tempo vorangetrieben. Zusätzlich werden in der Zeit zwischen dem Ende der Schulferien und dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 phasenweise verschiedene Straßenbahnlinien durch Busse ersetzt, um die verfügbaren Straßenbahnen auf anderen Linien einsetzen zu können. Teilweise überschneiden sich diese Ersatzverkehre mit Baumaßnahmen, für die ohnehin ein Ersatzverkehr notwendig gewesen wäre.	
2023_4	Wann setzt die Dadina den Einsatz von Gelenkbussen Mo-Sa nach Weiterstadt durch?	Zu 1.: Die Linien WE1 und WE2 sind nicht mit einem reinen Gelenkbuseinsatz bestellbar. Deshalb werden dort in den verkehrsschwächeren Zeiten auch Solobusse	√

	Nach Auskunft der Dadina sollen bei den Weiterstädter Linien von montags bis samstags nur Gelenkbusse eingesetzt werden. Seit einigen Monaten wird dieser Grundsatz immer mehr durchlöchert. Mehr und mehr werden in die Busumläufe Solo-KOM eingeschleust. Da auch die Nutzung (wahrscheinlich wegen des D-Tickets und des Wegfalls der Loop-Busse) angestiegen ist, gibt es immer mehr Konfliktsituationen. So fuhr am 30.05.23 der WE 1 Luisenplatz ab 15.50 Uhr nach Erzhausen nur mit einem Solo-KOM. Da sich vom Schloss her bereits Fahrgäste mit insgesamt drei Kinderwagen im Bus befanden, mussten am Luisenplatz Fahrgäste weitere drei Kinderwagen abgewiesen werden. Es ist bekannt, dass auf den Weiterstädter Linien viele Fahrgäste mit Kinderwagen fahren. Gelegentlich müssen auch Fahrgäste mit Rollstühlen oder mit Rollatoren befördert werden. Die Betriebspflicht gegenüber diesen Fahrgästen kommt die HEAG nur nach, wenn - wie bestellt - alle Busse der Linien WE 1 und WE 1 von montags bis samstags mit Gelenkfahrzeugen gefahren werden. Anfrage: 1. Wieviel Fahrten der Weiterstädter Linien sind in den Monaten Januar - Mai 2023 statt wie bestellt mit Solo-Bussen statt Gelenkbussen gefahren worden? Bitte pro Monat die Fahrten auflisten. 2. Sind Vertragsstrafen für den falschen Einsatz vorgesehen, und hält der Dadina-Vorstand diese angesichts der seit Monaten unbefriedigenden Betriebslage für angemessen? 3. Sollte es keine Vertragsstrafen geben, werden diese in künftige Verträge mit Heag Mobilo implementiert, so wie es Berichten zufolge bereits bei RMV-Regionallinien der Fall ist? 4. Welche Rechte haben Fahrgäste, die infolge der Solo-Busse nicht mehr mitfahren können, weil der bestellte Gelenkbus nicht eingesetzt wurde? 5. Welche Maßnahmen wird der Dadina-Vorstand ergreifen, um dem offensichtlichen Missstand bis zum Schuljahresbeginn im September 23 abzuwehren?	eingesetzt. Der Fahrzeugeinsatz ist nicht für jede Fahrt explizit vorgegeben, deswegen kann auch die gewünschte Liste nicht erstellt werden. Es wurden zum Zeitpunkt der Anfragenstellung verstärkt Elektrobusse eingesetzt, die auch in Weiterstadt beliebt sind, aber teilweise noch technische Probleme hatten. Bei mangelnder Fahrzeugverfügbarkeit konnte es auch mal vorkommen, dass ein Solobus zu verkehrsstärkeren Zeiten fährt, zu denen ein Gelenkbus angemessener wäre. Zu 2.: Dafür sind keine Vertragsstrafen vorgesehen, da den Verkehrsunternehmen auch eine gewisse Flexibilität bei Problemen mit der Fahrzeugverfügbarkeit zugestanden wird. Zu 3.: Dies ist bei der Erstellung neuer Verträge zu entscheiden. Zu 4.: Grundsätzlich gibt es für Fahrgäste keinen Anspruch, mit einem bestimmten Bus zu fahren, der im Fahrplan angegeben ist. Bis zum 1.2.2024 besteht noch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der 10-Minuten-Garantie des RMV. Es lagen auch beim Verkehrsunternehmen keine Fahrgastbeschwerden oder Meldungen des Fahrpersonals zu stehengebliebenen Fahrgästen vor. Zu 5.: Nach unserer Kenntnis hat sich die Fahrzeugsituation wieder etwas entspannt.	
--	--	---	--

2023_5	Anfrage zur künftigen Gestaltung der Haltestelle Jugendstilbad Überlegungen zu der von Fahrgästen ausdrücklich <u>nicht</u> erwünschten Veränderung der Linienführung der Buslinie F über die Pützerstraße beleuchten zwangsläufig die Situation an der Haltestelle Jugendstilbad. Die Haltestelle Jugendstilbad ist derzeit durch einen Busunfall (stadteinwärts) beschädigt und muss zeitnah aufwendig wieder hergerichtet werden. Dabei sollte unbedingt die Möglichkeit der Neugestaltung dahingehend Berücksichtigung finden, dass Busse die Haltestelle auch aus der Pützerstraße und Teichhausstraße kommend anfahren können. Eine solche Möglichkeit beinhaltet in Zukunft für alle denkbaren Linien die bessere Verknüpfung des innerstädtischen ÖPNV mit dem Regionalverkehr und eine Konzentration der heute weitgestreuten Haltepunkte auf einen und für die Fahrgäste an dieser Haltestelle eine Taktverdichtung. Linien, die künftig denkbar aus der Pützerstraße und Teichhausstraße kommend ihren Linienweg durch die Landgraf-Georg-Straße zum Schloss nehmen, sollten dann ja sinnvollerweise auch am Jugendstilbad halten, um die öffentliche Infrastruktur dort mit anzudienen. Das könnten zum Beispiel statt der angedachten Linie F eher die Linie K (Zugang aus dem Martinsviertel zum Jugendstilbad) oder eine Ringlinie sein. Es sind Planungen bekannt, die betreffende Kreuzung zu einer sogenannten „Holländischen Kreuzung“ umzubauen, was die Gestaltung des Einfahrtbereiches der Haltestelle miteinschließen kann. Dazu existiert eine ausgearbeitete Planung des Stadtverordneten Werner Krone. Diese ist hier beigelegt. Sie bringt auch wieder die seit Jahren von Fahrgästen als sinnvoll erachtete Gestaltung der Linie L als Ringlinie mit ins	Zur "Anfrage zur künftigen Gestaltung der Haltestelle Jugendstilbad" nimmt die ÖPNV-Koordination der Wissenschaftsstadt Darmstadt wie folgt Stellung: Bei dem Unfallereignis an der Bushaltestelle "Jugendstilbad" wurden hauptsächlich Ausstattungsgegenstände beschädigt, wie etwa die Wartehalle, Lichtmasten oder auch Verkehrszeichen. Diese Beschädigungen wurden kurzfristig bestandsgerecht verkehrssicher wieder hergestellt. Die vorgesehenen Planungen zur Umgestaltung des Kreuzungsbereiches ("Holländische Kreuzung") erfolgen u.a. im Rahmen des Förderprojektes "SQUADA" (<u>S</u>icheres <u>Q</u>Ueren für <u>A</u>lle in <u>D</u>armstadt). Da sowohl für Squada, als auch für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen Fördermittel notwendig sind, im vorliegenden Fall aber unterschiedliche Förderhöfen mit unterschiedlichen Vorgaben, Fristen und Förderquoten zum Zuge kommen sollen, wurde entschieden, die beiden Vorhaben unabhängig voneinander umzusetzen, wobei der notwendige Platz für den Ausbau der Haltestelleninfrastruktur bei den Planungen für Squada berücksichtigt wurde. Da aufgrund der vorgesehenen Planungen einer Straßenbahnanbindung in den Ostkreis noch keine Aussage über die endgültige Ausgestaltung der Haltestelle getroffen werden kann, kann leider noch kein Zeitpunkt zum barrierefreien Ausbau der Haltestelle "Jugendstilbad" benannt werden. Es werden aber auch hier alle Verkehrsarten und Fahrbeziehungen Berücksichtigung finden. Die Haltestelle "Jugendstilbad" ist - wie auch die übrigen Bushaltestellen - Teil des städtischen Ausbauprogramms. Eine weitere großflächige Neukonzeption des städtischen Busnetzes ist - bis auf situationsbedingt notwendige kleinteilige Maßnahmen - kurz- bis mittelfristig im Innenstadtbereich nicht vorgesehen. Hierzu stehen derzeit weder die personellen, noch finanziellen Mittel zur Verfügung.	√
--------	---	---	---

	Spiel. Diese Idee wird auch vom Fahrgastbeirat seit Jahren vehement unterstützt. Anträge hierzu wurden bisher leider mehrfach abgelehnt. Das Design einer Ringlinie mit Erweiterung um zwei ruhezeitfähige Endpunkte weist bedeutende Vorteile auf, nämlich einerseits die Verbindung benachbarter, eng verknüpfter, bevölkerungsstarker Quartiere (Karlshof, Martinsviertel, Johannesviertel) untereinander und mit der Innenstadt, Jugendstilbad und mehreren Kliniken und Ärztehäusern, andererseits ergeben sich vielfältige tangentielle Verknüpfungen mit dem Regionalverkehr und den Linien zu den Bahnhöfen. Mit einem Endpunkt Nordbad steht im Fall von innerstädtischen Betriebsstörungen der nördlichen Straßenbahnlinien seit Bau des Gleisdreiecks Alsfelder Straße potentiell immer ein sofortiger „SEV“ am Nordbad zur Verfügung. Die Rahmenbedingungen im und für den ÖPNV haben sich in letzter Zeit deutlich verändert. Die Sinnhaftigkeit der Ideen wird hiermit deshalb erneut konstatiert. Die angerissenen Lösungsansätze erneut zu überdenken ist sicher lohnenswert. Wie beurteilt die Stadt Darmstadt das?		
2023_6	Anfrage zur Situation an der Straßenbahnhaltestelle Nordbahnhof Folgende Information ist aus einer Pressemeldung der Stadt Darmstadt zu entnehmen: „Wegen des hohen Sanierungsbedarfs am Brückenbauwerk und statischer Gründe werden auf der Brücke in der Frankfurter Straße, Höhe Nordbahnhof, die Fahrspuren für den Kraftfahrzeugverkehr ab dem kommenden Montag, 4. September, auf eine Spur je Fahrtrichtung verringert. Die Geschwindigkeit wird auf 30 Stundenkilometer herabgesetzt. Damit der Verkehr weiter gut fließen kann, entfällt die Fußgängerampel zur Straßenbahnhaltestelle Nordbahnhof.“	Entgegen der Verlautbarung der Pressemittelung der Wissenschaftsstadt Darmstadt vom 30.08.2023 wird die Fußgängerampel zur Straßenbahnhaltestelle "Nordbahnhof" nicht entfallen. Es entfällt lediglich die Lichtsignalanlage für die zwischenzeitlich eingerichtete Zeitinsel. An der bestehenden Fußgängerampel ändert sich nichts.	✓✓

	Man versteht das so, dass Fußgänger eine Lücke im Verkehr abwarten müssen, um dann die nun einspurige Straße zu überqueren, um zur Haltestelle zu kommen. Ob auch der Überweg über die Gleise der Straßenbahn dann nicht mehr signalisiert ist, geht aus der Meldung nicht hervor. Diese Maßnahme ist für ÖPNV-Fahrgäste allgemein, insbesondere aber für mobilitätseingeschränkte, blinde und sehbehinderte Personen eine Verschlechterung und ein erhebliches Sicherheitsrisiko, auch wenn nur eine Fahrspur zu queren ist. Schließlich werden genauso viele Autos wie in der Vergangenheit dort entlangfahren und dann nach Gehör eine ausreichend große Lücke zu erwischen dürfte schwierig werden und im Falle einer Fehlentscheidung wird es auch gefährlich. Blinde und Teile sehbehinderter Menschen können Straßen nur nach Gehör queren. Nach Gehör eine Lücke auszumachen, um eine stark befahrene Straße zu queren, da muss die Lücke erheblich größer sein, als es ein Sehender braucht. Fährt ein Auto vorbei, muss man erst einmal warten, bis man akustisch erkennen kann, ob ein weiteres Auto folgt. Hinzu kommt an dieser Stelle, dass der Verkehr in der Gegenrichtung, also stadteinwärts auch noch da ist und sich somit in dieser Situation als Störgeräusch entwickelt. Es wird also ohnehin akustisch sehr schwierig, hier ohne gesicherte Fußgängerquerung auf die andere Seite der Fahrbahn zu kommen. Wenn die Ampel abgeschaltet wird, entfällt auch deren klopfender Orientierungston. Die Querungsfurt für Fußgänger wird dann für Sehbehinderte schwer auffindbar sein. Die wichtigen Umsteigepunkte im ÖPNV in Darmstadt sind und bleiben auf absehbare Zeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ein Problem mit vielen Sicherheitsrisiken: Mangelnde Barrierefreiheit am Luisenplatz, Willy-Brandt-Platz und Bölenfalltor.		
--	---	--	--

	Jetzt wird es auch am Nordbahnhof schlechter und gefährlicher. Wie will die Stadt Darmstadt damit weiter umgehen?		
2024_1	Abgedecktes LED-Anzeigefeld an den TINA-Straßenbahnen Herr Crncic hat im Februar 2023 den Antrag 21.I zum Thema „Außenansagen an Straßenbahnen“ gestellt, der vom FBR beschlossen wurde. Herr Crncic fragt an, was der Sachstand in dieser Angelegenheit ist, weil er gerne wüsste, wie damit weiter verfahren werden wird. <i>(Anmerkung: Zu Antrag 21.I laut Antragsübersicht:</i> <i>„Nach Abstimmung mit der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo soll auf Außenansagen im Regelfall weiterhin verzichtet werden, da dies insbesondere bei Haltestellen, an denen mehrere Linien halten, unübersichtlich wird und zu Beschwerden führen würde. Für Störfälle etc. können Außenansagen weiterhin angewendet werden. Die DADINA hatte nicht zugesagt, im Regelfall die Durchführung von Außenansagen einzuführen, sondern sich für die technische Machbarkeit der Außenansagen bei Neuanschaffungen einzusetzen. Dies ist erfolgt.“)</i> In diesem Zusammenhang interessiert den HA ein anderes Detail zum behindertengerechten Nahverkehr, das wir bitten zu beantworten: Bei den neuen Straßenbahnen der Reihe ST15 (TINA) ist rechts neben der Tür 1 in Sichthöhe ein LED-Anzeigefeld vorhanden, welches die Liniennummer anzeigen soll, um seheingeschränkten Fahrgästen die Identifikation der Linie zu erleichtern. Diese Anzeige musste angeblich auf Verlangen der TAB (Technische Aufsichtsbehörde) abgedeckt werden. Das ist völlig unverständlich und bedarf der Erklärung.	HEAG mobilo, Zwischenstand 17.05.2024: „dass der CBF Darmstadt und die HEAG mobilo weiterhin Klärung sind, wie eine Zulassung für eine farbige Linienanzeige erreicht werden kann. Bis auf Weiteres bleiben die Linienanzeiger neben den Türen abgeklebt.“	√
2024_2	Fehlende Verglasung Bushaltestelle Reinheim Siedlung (Fahrtrichtung Darmstadt) Nach Mitteilung von Fahrgästen aus Reinheim fehlt seit mindestens Februar 2024 die Verglasung am Wartehäuschen der Bushaltestelle Reinheim Siedlung (Foto vom 29.04.24 anbei).	Die Anfrage wurde in der Sitzung FBR/9./I. teils mündlich beantwortet. Laut Niederschrift: „Matthias Altenhein berichtet, dass die Haltestelle Eigentum der Stadt Reinheim ist. Die DADINA hat bereits vor längerer Zeit angefragt und im Januar 2024 die Antwort erhalten, dass die Reparatur geplant sei, aber noch Details geklärt werden müssten. Vorsitzender Schuchmann bittet um eine schriftliche Antwort der DADINA, um sie nach Reinheim weitergeben zu können.“	√

	Fragen: • Wurde der DADINA die fehlende Verglasung von den die Haltestelle anfahrenden Buslinien gemeldet? • Nachdem der DADINA durch diese Anfrage die fehlende Verglasung bekannt ist, welche Schritte wird der Vorstand einleiten? • Sollte sich das Wartehäuschen nicht im Eigentum der DADINA befinden, wer ist nach Ansicht des Vorstands für dessen Zustand verantwortlich? • Welche Bedeutung misst der DADINA -Vorstand einem ordnungsgemäßen Zustand der Wartehäuschen an Bushaltestellen bei, und wie unterstützt die DADINA die Eigentümer bzw. die Kommunen, in denen sich die Wartehäuschen befinden?	Schriftliche Antwort der DADINA-Geschäftsstelle: Wir haben diesbezüglich mit der Stadt Reinheim nochmals Kontakt aufgenommen. Der vorhandene Fahrgastunterstand ohne Verglasung wird seitens der Stadt Reinheim demontiert und durch einen neuen ersetzt. Laut Stadt Reinheim wurde bereits ein neuer Fahrgastunterstand bestellt und wird voraussichtlich Anfang August 2024 geliefert und zeitnah aufgestellt. Die Umsetzung dieser Maßnahme hat einige Zeit in Anspruch genommen, da der vorhanden Fahrgastunterstand durch einen ausländischen Lastwagen beschädigt wurde und einige versicherungstechnischen Fragen seitens der Stadt Reinheim nicht gleich geklärt werden konnten. Außerdem mussten noch einige standortrelevante Fragen geklärt werden, indem u.a. hier noch die Zustimmung des Schienenbetreibers MHI wegen den Abständen zu Gleisen lange Zeit gefehlt hat.	
2024_3	Anfrage zum Stand der Planungen für ein neues Straßenbahndepot In Kürze werden die letzten bestellten ST 15 (TINA) wohl ausgeliefert und in Betrieb gehen. Zurzeit werden die vorhandenen Fahrzeuge offenbar auf provisorischen Hebebühnen im Depot Kranichstein – das eigentlich für die historischen Bahnen gebaut worden ist – gewartet. Dieser Zustand ist auf Dauer unhaltbar. Seit ca. 8 Jahren suchen die Wissenschaftsstadt Darmstadt und die HEAG-Mobilo nach einem geeigneten neuen Standort für ein neues Straßenbahndepot mit komplett neuer Werkstatt. Ich bitte die DADINA um eine Anfrage bei den Projektverantwortlichen zum Planungsstand. Welche Fortschritte wurden bei der Standortsuche der Stadt Darmstadt und der HEAG-Mobilo für den Neubau eines Depots oder den Umbau etwaiger vorhandener geeigneter gewerblicher Hallen erzielt?	Antwort von HEAG mobilo: Bzgl. der Planungen für ein neues Straßenbahndepot sind wir sind weiterhin auf der Suche, im Austausch mit der Stadt und prüfen verschiedene Optionen.	
2024_4	Anfrage zum Fahrplanwechsel Es wird darum gebeten, die folgende Anfrage bzw. die nachfolgend geschilderten Sachverhalte spätestens in der Sitzung des DADINA Fahrgastbeirats am 09.10.2024 zu beantworten:	Die Anfrage wurde in der Sitzung FBR10 mündlich im Rahmen von TOP 7: „Schwerpunkttthema: Änderungen im Fahrplanangebot mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024“ beantwortet. Details: siehe Niederschrift.	√

	Welche Änderungen sind im Bus- und Straßenbahnnetz in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg für den Fahrplanwechsel im Dezember 2024 geplant? Hier interessieren insbesondere, aber nicht nur die folgenden Sachverhalte: - Erhält der Stadtteil Darmstadt-Arheilgen wochentags zumindest 3 Mal in der Stunde eine Straßenbahndirektverbindung von und zum Darmstädter Hauptbahnhof, z. B. durch eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 1? - Erhält der Stadtteil Darmstadt-Kranichstein wochentags zumindest 3 Mal in der Stunde eine Straßenbahndirektverbindung von und zum Darmstädter Hauptbahnhof, z. B. durch eine Verlängerung von Fahrten der Straßenbahnlinie 2? - Wird die Straßenbahnlinie 10 zwischen Griesheim und Darmstadt Hauptbahnhof reaktiviert? - Sind am Darmstädter Hauptbahnhof nach wie vor die Anschlüsse von und zur S-Bahn gewährleistet? - Was wird aus dem HeinerLiner und dem DadiLiner?		
2024_5	Anfrage zur Kapazität der Tramlinie 9 in Griesheim in der morgendlichen und nachmittäglichen HVZ Vorbemerkung: Die B 26 aus Richtung Westen nach Darmstadt ist eine der am stärksten belasteten Pendlerstraßen. Nach Darstellung von Fahrgästen aus Griesheim sind in der Schüler-HVZ morgens und frühnachmittags jeweils mehrere Fahrten nahe der Kapazitätsgrenze. Nach Einschätzung des DGB können Fahrten nahe der Kapazitätsgrenze kaum zusätzliche Fahrgäste aufnehmen. Jedoch sagt der RMV-Geschäftsführer im FR-Interview vom 22.07.24: „Wenn jetzt die ÖPNV-Finanzierung zusammengestrichen wird, sind die Klimaziele nicht mehr zu erreichen. Schon seit vier Jahren treten wir, was die Finanzierung betrifft, auf der Stelle, fahren, wie es so schön heißt, im Status quo. Geht das so weiter, wird der RMV die zur Erreichung	Antworten der HEAG mobil (1.-6.) und der DADINA (7.-10.): 1. Wieviel Fahrten (inkl. nicht veröffentlichter Verstärkerwagen) gab es im Jahr 2023 an Schultagen von Griesheim Wagenhalle nach TIZ (Mozartturm) in Fahrtrichtung Darmstadt jeweils zwischen 06:00 und 07:00 = 8, zwischen 07:00 und 08:00 = 8, zwischen 08:00 und 09:00 = 8? (Bitte Normalzustand ohne Baustellenfahrpläne.) 2. Wieviel Fahrten gibt es in den gleichen Zeiträumen im November 2024? zwischen 06:00 und 07:00 = 6, zwischen 07:00 und 08:00 = 7, zwischen 08:00 und 09:00 = 6 3. Wieviel Fahrten sind in den gleichen Zeiträumen ab Fahrplanwechsel Dez. 24 vorgesehen? zwischen 06:00 und 07:00 = 6, zwischen 07:00 und 08:00 = 7, zwischen 08:00 und 09:00 = 6	

der Klimaziele notwendige Fahrgaststeigerung nicht mehr erreichen. Dafür bräuchten wir beispielsweise 30 Prozent Neukunden über das Deutschland-Ticket – davon sind wir weit entfernt.“ (https://www.fr.de/rhein-main/rmv-chef-knut-ringat-so-sind-die-klimaziele-nicht-erreichbar-93199182.html) Fragen (diese bitte bei Beantwortung mit aufführen): 1. Wieviel Fahrten (inkl. nicht veröffentlichter Verstärkerwagen) gab es im Jahr 2023 an Schultagen von Griesheim Wagenhalle nach TIZ (Mozartturm) in Fahrtrichtung Darmstadt jeweils zwischen 06:00 und 07:00, zwischen 07:00 und 08:00, zwischen 08:00 und 09:00 ? (Bitte Normalzustand ohne Baustellenfahrpläne.) 2. Wieviel Fahrten gibt es in den gleichen Zeiträumen im November 2024? 3. Wieviel Fahrten sind in den gleichen Zeiträumen ab Fahrplanwechsel Dez. 24 vorgesehen? 4. Wieviel Fahrten (inkl. nicht veröffentlichter Verstärkerwagen) gab es im Jahr 2023 an Schultagen von TIZ (Mozartturm) nach Griesheim Wagenhalle in Fahrtrichtung Griesheim jeweils zwischen 12:00 und 13:00, zwischen 13:00 und 14:00, zwischen 14:00 und 15:00 ? 5. Wieviel Fahrten gibt es in den gleichen Zeiträumen im November 2024? 6. Wieviel Fahrten sind in den gleichen Zeiträumen ab Fahrplanwechsel Dez. 24 vorgesehen? 7. Welche Fahrten morgens stadteinwärts bzw. nachmittags stadtauswärts sind nach Kenntnis der DADINA nahe der Kapazitätsgrenze? (bitte die Abfahrtszeit bzw. Ankunftszeit in Griesheim Wagenhalle als Bezugspunkt) 8. Wann wird die im Neuen Verkehrskonzept vorgesehene Tramlinie 10 (Griesheim - Darmstadt Hbf) wieder eingerichtet? Sollte sie nicht mehr vorgesehen sein, bitte die Gründe nennen.	4. Wieviel Fahrten (inkl. nicht veröffentlichter Verstärkerwagen) gab es im Jahr 2023 an Schultagen von TIZ (Mozartturm) nach Griesheim Wagenhalle in Fahrtrichtung Griesheim jeweils zwischen 12:00 und 13:00 = 8, zwischen 13:00 und 14:00 = 8, zwischen 14:00 und 15:00 = 8? 5. Wieviel Fahrten gibt es in den gleichen Zeiträumen im November 2024? zwischen 12:00 und 13:00 = 6, zwischen 13:00 und 14:00 = 7, zwischen 14:00 und 15:00 = 6 6. Wieviel Fahrten sind in den gleichen Zeiträumen ab Fahrplanwechsel Dez. 24 vorgesehen? zwischen 12:00 und 13:00 = 6, zwischen 13:00 und 14:00 = 7, zwischen 14:00 und 15:00 = 6 7. Welche Fahrten morgens stadteinwärts bzw. nachmittags stadtauswärts sind nach Kenntnis der DADINA nahe der Kapazitätsgrenze? (bitte die Abfahrtszeit bzw. Ankunftszeit in Griesheim Wagenhalle als Bezugspunkt) Uns sind keine Beschwerden zu Überlastungen im Straßenbahnverkehr zwischen Griesheim und Darmstadt während der Hauptverkehrszeit bekannt. 8. Wann wird die im Neuen Verkehrskonzept vorgesehene Tramlinie 10 (Griesheim - Darmstadt Hbf) wieder eingerichtet? Sollte sie nicht mehr vorgesehen sein, bitte die Gründe nennen. Eine Wiederaufnahme der Linie 10 ist im Zuge einer grundlegenden Überarbeitung des Straßenbahnlinienkonzeptes im Landkreis Darmstadt-Dieburg denkbar. Die nicht gegebene Erreichbarkeit des Darmstädter Hauptbahnhofes aus Richtung Griesheim stellt einen Mangel im Angebot dar. Ab „Darmstadt Hbf“ sollte über eine Durchbindung im Stadtgebiet Darmstadt nachgedacht werden. Denkbar wäre eine Führung der Linie 10 ab „Darmstadt Hbf“ über die Bismarckstr. nach Darmstadt-Kranichstein, so dass auch wieder eine Direktverbindung ab Kranichstein zum Hbf gegeben wäre.	
---	---	--

	9. Welche Maßnahmen auch zwischen Griesheim und Darmstadt hält der DADINA-Vorstand für erforderlich, um die vom RMV-Geschäftsführer genannte Steigerung der Fahrgastzahlen um 30 % zu erreichen, und in welchem Jahr soll die Steigerung erreicht sein? 10. Welche Erwartungen an die hessische Landesregierung hat der DADINA-Vorstand, damit die plus 30 % Fahrgäste im ganzen DADINA-Gebiet erreicht werden können?	9. Welche Maßnahmen auch zwischen Griesheim und Darmstadt hält der DADINA-Vorstand für erforderlich, um die vom RMV-Geschäftsführer genannte Steigerung der Fahrgastzahlen um 30 % zu erreichen, und in welchem Jahr soll die Steigerung erreicht sein? Mit einer möglichen Einführung der Linie 10 würde das Angebot im Vergleich zum Zustand vor 2022 an Schultagen in der Hauptverkehrszeit um ca. 12 % und an Schultagen während der Nebenverkehrszeit und in den Schulferien ganztags um 125 % ausgeweitet werden. Die Nachfragesteigerung beruht nicht zwingend nur auf dem Angebotsausbau, es ist auch die tarifliche Komponente mit Flatrate-Tarifen wie dem Deutschlandticket, dem Landesticket Hessen, dem Semesterticket, dem Seniorenticket Hessen, dem Schülerticket Hessen oder auch den diversen JobTickets zu berücksichtigen. Die Tarifmaßnahmen haben ebenfalls zu Fahrgaststeigerungen geführt, was aber mit den vorhandenen Kapazitäten abgefahren werden konnte. 10. Welche Erwartungen an die hessische Landesregierung hat der DADINA-Vorstand, damit die plus 30 % Fahrgäste im ganzen DADINA-Gebiet erreicht werden können? Die DADINA erhält eine Landesförderung aus der Infrastrukturkostenhilfe. Diese Zahlung erfolgt seit 1996 in gleichbleibender Höhe. Somit wurden Verbesserungen in der Infrastruktur mit Neubaustrecke nach Darmstadt-Arheilgen, Darmstadt-Kranichstein und in Alsbach sowie Angebotsausweitungen im Zuge der Umsetzung des „Neuen Verkehrskonzeptes“ nicht berücksichtigt. Wir fordern eine Anpassung der Landesförderung aus der Infrastrukturkostenhilfe an die tatsächliche Situation in den 2020-er-Jahren und verweisen auf unsere wiederkehrenden Darstellungen z.B. im Rahmen des Lageberichtes, welchen wir mit den jeweiligen Jahresabschlüssen veröffentlichen.	
2024_6	Anfrage zur Gewährleistung der Anschlüsse am HBF Darmstadt ab Dezember 2024 von und zur geplanten S-Bahn-Linie S6	Antwort der DADINA-Geschäftsstelle:	√

	Laut Vorab-Information des RMV an ProBahn sollen die S-Bahn-Linien S3 und S4 ab Fahrplanwechsel im Dezember in Frankfurt-Süd enden. Stattdessen soll Die S-Bahn-Linie S6 zum Hauptbahnhof Darmstadt fahren. Dort liegen die Übergänge zwischen lokalem ÖPNV und S-Bahn zurzeit auf den Minuten 26 und 56 (Ankunft S-Bahn) bzw. 05 und 35 (Abfahrt S-Bahn). Fragen: Werden die Züge der Linie S6 zu den gleichen Zeiten fahren? Wenn nicht, wie werden die Anschlüsse weiterhin gewährleistet? Werden Fahrpläne für Straßenbahn und Bus entsprechend angepasst? Werden Fahrpläne der Zuglinien RB67/68 und RE60 auch angepasst?	1. Ja. 2. Da die Zeiten gleich bleiben, bleiben die Anschlüsse gewährleistet. 3. Das ist nicht nötig, da die Zeiten gleich bleiben. 4. Das ist nicht nötig, da die Zeiten gleich bleiben.	
2025_01	Ausgestaltung des Straßenbahnnetzes, in Schwachlastzeiten und am Wochenende mit Einschränkungen für Behinderte durch Wegfall der Linie 9 in Griesheim Im Januar gab es eine Fahrgast-Beschwerde aus Griesheim. Beklagt wurde, dass es Behinderten mit Rollstuhl nicht mehr möglich ist, abends und am Wochenende umsteigefrei zwischen Griesheim und der Innenstadt Darmstadt zu fahren und dort barrierefreie Haltestellen zu benutzen. Andere Fahrgäste aus Griesheim beklagen u.a. auch bei Großveranstaltungen (Fußballspiele am Böllenfalltor) die Einschränkungen durch notwendige Umstiege. Angefragt wird deshalb, ob es Überlegungen gibt, das Straßenbahnnetz künftig wieder so zu gestalten, dass insbesondere abends und am Wochenende eine direkte Verbindung von Griesheim zu barrierefreien Haltepunkten in der Darmstädter City geschaffen wird.	Antwort der ÖPNV-Koordination Darmstadt: Die Linie 9 hatte auf ihrem östlichen Linienast zwischen Luisenplatz und Böllenfalltor in den Schwachlastzeiten ein Überangebot an Fahrten, während Griesheim und Kranichstein eine höhere Nachfrage verzeichnen. Daher hat die Linie 4 die Linie 9 als Hauptlinie nach Griesheim ersetzt und verkehrt nun als alleinige Linie in Schwachlastzeiten und am Wochenende zwischen Kranichstein und Griesheim. Die Takte der neu verkehrenden Linie 9 zwischen Böllenfalltor und Hauptbahnhof konnten so bedarfsgerecht angepasst werden. Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste können bspw. an der Haltestelle "Berliner Allee" im selben Bahnsteig von der Straßenbahnlinie 4 in die dort im dichten Takt verkehrenden Linien 2, 9, F/FM, H und K umsteigen, um zu Haltestelle "Schloss" zu gelangen. Dies bedeutet aufgrund der dichten Taktfolge nur eine geringe zeitliche Verzögerung. Auch Veranstaltungen im Stadion am Böllenfalltor können durch einen Bahnsteiggleichen Umstieg an der Haltestelle "Berliner Allee" leicht erreicht werden. Je	√

		nach Veranstaltungsgröße kommen weiterhin Direktfahrten von Griesheim zum Böllenfalltor zusätzlich zu den regulären Fahrten zum Einsatz. Derzeit ist keine neue Linienführung der Linien 4 oder 9 vorgesehen.	
2025_02	Angebote für Behinderte Es wird angefragt, ob Fahrgästen mit Behinderung künftig Zusatz-Angebote zur besseren Bewältigung von Barrieren im ÖPNV-Netz gemacht werden können. Grundlage für diese Anfrage sind die Probleme, die Mobilitätseingeschränkten durch den mangelnden barrierefreien Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur in der City von Darmstadt entstehen. Es gibt zu diesem Thema mehrere Projekthinweise: 1. Der Heinerliner könnte Mobilitätseingeschränkten angeboten werden, um über die Stadtgrenzen hinaus Hin- und Rückfahrt abzuwickeln, wenn die betreffende Ziel-Haltestelle in Darmstadt nicht barrierefrei ist. Zumindest sollte ein derartiges Angebot abends von Darmstadt über die Stadtgrenzen hinaus Richtung nachhause gelten. Alternativ sollte als Mindeststandard eine barrierefreie Haltestelle im Stadtgebiet anzusteuern sein und eine Hilfestellung beim Umsteigen geleistet werden. 2. Einen Shuttledienst und eine Kooperation mit einem Behinderten-Fahrdienst bietet die Verkehrsgesellschaft BVB in Basel an. Rollstuhlfahrende mit gültigem Fahrausweis werden kostenlos zwischen persönlicher Zielhaltestelle und der nächstgelegenen, größeren, barrierefreien Haltestelle mit Umsteigemöglichkeit befördert. Ersatzfahrten bei SEV oder für mobilitätseingeschränkte Menschen, die den ÖPNV infolge ihrer Behinderung oder durch Bau- oder Fahrzeugbe-	Antwort der ÖPNV-Koordination Darmstadt: Die ÖPNV-Infrastruktur in der Wissenschaftsstadt Darmstadt wird weiter barrierefrei ausgebaut. Zu den vorgeschlagenen Projekthinweisen nehmen wir wie folgt Stellung: Zu 1.) HeinerLiner: Der HeinerLiner verkehrt derzeit nur zu den Schwachlastzeiten als Ergänzung zum "klassischen" ÖPNV und konzessionsbedingt nur im Gebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Es wird eine Weiterentwicklung des Systems angestrebt, allerdings kann aufgrund der angespannten Haushaltslage keine Aussage getroffen werden, inwieweit und wann das Fahrtgebiet und / oder die Bedienzeit verändert werden können. Es sei außerdem darauf hingewiesen, dass der HeinerLiner die Fußgängerzone sowie den Luisen- Friedens-, Ernst-Ludwigs- und Marktplatz nicht befahren darf. Zu 2.) Shuttle-Dienst und Kooperation mit einem Behindertenfahrdienst: Diese Leistungen würden als Zusatzleistungen zum "klassischen" ÖPNV angeboten und müssten anderweitig außerhalb der ÖPNV-Finanzierung abgewickelt werden. Zu 3.)	✓

	dingte Umstände nicht nutzen können werden über eine Koordinierungsstelle, subventioniert, von einem kooperierenden Fahrdienst (BTB) durchgeführt. https://www.bvb.ch/wp-content/bvb/dokumente/Diverse_Unterlagen/BVB_Klappampen-Broschuere_Stand_April_2024.pdf www.behindertentransport.ch https://www.bvb.ch/de/service/rollstuhl/ https://www.kbb-basel.ch/ 3. Einen Fahrgast-Begleit-Service bietet die VGF-Verkehrsgesellschaft in Frankfurt am Main ihren mobilitätseingeschränkten Fahrgästen an. Näheres dazu findet sich auf der webseite vgf-ffm.de Ein solcher Service ist für die Betroffenen sicher äußerst hilfreich, um Barrieren im ÖPNV zu meistern. Für Darmstadt sollte über die Einführung eines ähnlichen Service‘ nachgedacht werden. Wichtig wäre allerdings die Verfügbarkeit in den Abendstunden und am Wochendende auszudehnen, u.U. zu Lasten der werktäglichen Tagesstunden.	Fahrgast-Begleitservice: Das Angebot der VGF in Frankfurt am Main hat seinen Ursprung im U-Bahn- und S-Bahnnetz mit ihren teilweise weitläufigen Übergangsbauwerken auf mehreren Ebenen, die nicht für jedermann einfach zu erfassen sind. Die ÖPNV-Infrastruktur der Wissenschaftsstadt Darmstadt ist weit weniger komplex, daher sehen wir hier keinen aktuellen Handlungsbedarf. Die Einrichtung einer solchen zusätzlichen Dienstleistung wäre darüber hinaus aufgrund der angespannten Haushaltslage kaum finanzierbar.	
2025_03	PRM-Flächen ST15 Hinsichtlich einer Umgestaltung der Mehrzweckflächen und Rollstuhlplätze (Flächen PRM = person with reduced mobility) in den neuen TINA-Straßenbahnen (ST15) haben in 2024 mehrere Abstimmungstermine zwischen HEAG mobilo, dem Hersteller Stadler, dem Behindertenverband CBF und dem Fahrgastbeirat stattgefunden. Im Ergebnis wurde Ende November 2024 ein einvernehmlicher Lösungsansatz für den Umbau gefunden. Es wird angefragt, wie der Stand des Projekts ist und welche weiteren Schritte zur Umsetzung erfolgen?	Die Anfrage wurde an HEAG mobilo gestellt.	

	Die Maßnahme ist relevant, weil sie im Zusammenhang mit dem Zulassungsverfahren der ST15 durch die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) steht.		
--	---	--	--

Kr 02.06.2025