

## **Ergebnisniederschrift**

**(VV/13./VI.)**

**über die Sitzung der Verbandsversammlung  
der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation**

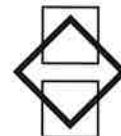
**am Dienstag, 01.04.2025, 17:00 Uhr bis 18:27 Uhr,  
Kreistagssitzungssaal,  
Kreishaus Darmstadt, Jägertorstraße 207,  
64289 Darmstadt**

---

### ***Tagesordnung***

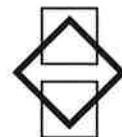
<b>TOP</b>	<b>Betreff</b>
<b>Öffentlicher Teil</b>	
1.	Mitteilungen der Verbandsversammlungsvorsitzenden Vorlage: 2039-2025/DDN
2.	Niederschrift VV/12./VI.-Sitzung vom 19.12.2024 Vorlage: 2040-2025/DDN
3.	Anträge und Anfragen (Sachstand) Vorlage: 2041-2025/DDN
4.	Bericht des Vorstandsvorsitzenden Vorlage: 2042-2025/DDN
5.	Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Pünktlichkeit der S6 (11_VI_45) Vorlage: 2044-2025/DDN
6.	Bericht der Geschäftsleitung der VIAS Rail GmbH zur Odenwaldbahn und Pfungstadbahn Vorlage: 2045-2025/DDN
7.	Verschiedenes

VV/13./VI.	01.04.2025	
Gremium	Niederschrift	2/15



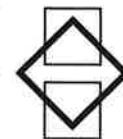
<b>Anwesende</b>	
<b>Vorsitzende/r</b>	
Christel Sprößler	Verbandsversammlungsvorsitzende
<b>Mitglieder</b>	
Dr. Albrecht Achilles	
Markus Crößmann	
Andreas Ewald	
Gerald Frank	
Frederik Jobst	
Hartwig Jourdan	
Martin Möllmann	
Falk Neumann	
Claudia Schlipf-Traup	
Stefanie Scholz-Willenbockel	
Maria Stockhaus	
<b>stv. Mitglieder</b>	
Frank Klock	Vertreter für Schimmel, Maximilian
Christoph Zwickler	Vertreter für Wedemeyer, Claudia
<b>Vorstand</b>	
Dr.-Ing. Wolfgang Gehrke	
Tim Huß	
Lutz Köhler	Vorstandsvorsitzender
Stefan Opitz	
Paul Georg Wandrey	stv. Vorstandsvorsitzender
Dagmar Wucherpfennig	
<b>Verwaltung</b>	
Anja Crößmann-Scharf	Konzernsteuerung LK DA-DI
Jörg Gerhard	GF DADINA

VV/13./VI.	01.04.2025	
Gremium	Niederschrift	3/15



<b>Anwesende</b>	
Dr. Tamara Krappmann	Schriftführerin
Jörg Lautenschläger	Vorsitzender Städte- und Gemeindebeirat
Christian Schäfer	Mobilitätsamt Stadt Darmstadt
<b>Gäste</b>	
Eda Kurt	
Bernd Rohrmann	stv. Fahrgastbeiratsvorsitzender
Franz Reh	GF Vias Rail GmbH
Katja Reißer	HEAG Holding GmbH
Uwe Schuchmann	Vorsitzender Fahrgastbeirat
Heike Vieth	Bereichsleiterin Qualitätsmanagement und investive Förderung beim RMV
Thomas Wende	Fahrgastbeirat
<b>Abwesende</b>	
<b>Mitglieder</b>	
Heike Böhler	
Peter Franz	
Joachim Knoke	entschuldigt
Oliver Lott	entschuldigt
Carolin Simon	entschuldigt
Tobias Träxler	entschuldigt

VV/13.VI.	01.04.2025	
Gremium	Niederschrift	4/15



**Protokoll**  
des öffentlichen Teils

**Beschluss zu TOP 1.**

Vorlage-Nr.: 2039-2025/DDN

Verfasser:

Az./Antrag:

Betreff: **Mitteilungen der Verbandsversammlungsvorsitzenden**

Beschluss: **Kenntnis genommen**

**Vorsitzende Christel Sprößler** begrüßt die Damen und Herren der Verbandsversammlung und die Mitglieder des Vorstandes.

Sie stellt fest:

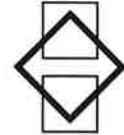
1. Die Einladung mit Beratungsunterlagen erfolgte am 14. März 2025 und damit fristgerecht.
2. Auf die heutige Sitzung wurde mit Bekanntmachung vom 24. März 2025 im Darmstädter Echo hingewiesen. Die Vertreter der Presse sind eingeladen.
3. Die Verbandsversammlung ist beschlussfähig.
4. Die Tagesordnung wird aus Rücksichtnahme auf **Franz Reh von der Vias Rail GmbH** und **Heike Vieth vom RMV** geändert beraten: TOP 6 wird an die zweite und TOP 5 an die vierte Stelle der Tagesordnung gezogen. Die Abfolge lautet daher: TOP 1, TOP 6, TOP 2, TOP 5, TOP 4, TOP 7. Zudem liegt ein zusätzlicher Antrag vor (siehe unten).

Die **Mitglieder Tobias Träxler, Achim Knoke, Caroline Simon und Oliver Lott** sind entschuldigt.

Auf die Frage nach Änderungswünschen zur Tagesordnung meldet sich **Mitglied Christoph Zwickler** für die Klimaliste/WGD zu Wort: Die Fraktion hat am Vortag einen Eilantrag gestellt, der sich auf das Vorgehen beim Neubau der Rheinstraßenbrücke als zentrale Verbindung für die Straßenbahn zwischen Darmstadt und Griesheim bezieht. Geprüft werden soll die Möglichkeit, eine separate Brücke für die Straßenbahn parallel zur alten Brücke zu errichten, bevor diese abgerissen wird. So könnte auf den Schienenersatzverkehr verzichtet werden. **Vorsitzende Christel Sprößler** schlägt vor, unter TOP 4 „Bericht des Vorstandsvorsitzenden“ die Frage an **stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden Paul Georg Wandrey** zu stellen. **Mitglied Christoph Zwickler** stimmt diesem Vorschlag zu.

**Vorsitzende Christel Sprößler** und die **Vorstandsvorsitzenden Lutz Köhler und Paul Georg Wandrey** verabschieden gemeinsam die vormalige **DADINA-Geschäftsführerin Katja Reißer**, die zum 31.12.2024 ausgeschieden ist.

VV/13./VI.	01.04.2025	
Gremium	Niederschrift	5/15



**Beschluss zu TOP 2.**

Vorlage-Nr.: 2040-2025/DDN

Verfasser:

Az./Antrag:

Betreff: **Niederschrift VV/12./VI.-Sitzung vom 19.12.2024**

Beschluss: **ungeändert beschlossen**

Zur Niederschrift der VV/12./VI.-Sitzung vom 19.12.2024 gibt es keine Anmerkungen oder Rückfragen.

**Abstimmungsergebnis:**

**einstimmig**

Zustimmung (Ja):

Ablehnung (Nein):

Enthaltung:

**Detailergebnis,**  
wenn zutreffend

**Zustimmung (Ja):**

**Ablehnung (Nein):**

**Enthaltung:**

**SPD**

**CDU**

**Grüne**

**FDP**

**AfD**

**FW/UWG**

**SKB**

**fraktionslos**











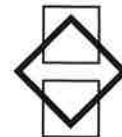







**Befangen:**

VV/13./VI.	01.04.2025	
Gremium	Niederschrift	6/15



**Beschluss zu TOP 3.**

Vorlage-Nr.: 2041-2025/DDN

Verfasser:

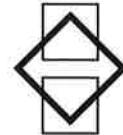
Az./Antrag:

Betreff: **Anträge und Anfragen (Sachstand)**

Beschluss: **Kenntnis genommen**

Zum Sachstand Anträge und Anfragen gibt es keine Anmerkungen oder Rückfragen.

VV/13./VI.	01.04.2025	
Gremium	Niederschrift	7/15



### Beschluss zu TOP 4.

Vorlage-Nr.: 2042-2025/DDN

Verfasser:

Az./Antrag:

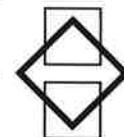
Betreff: **Bericht des Vorstandsvorsitzenden**

Beschluss: **Kenntnis genommen**

**Vorstandsvorsitzender Lutz Köhler** berichtet zu folgenden Punkten:

- Fahrplanänderungen nach Ostern: Auf den Linien M1, M2, M3 und MX erfolgt eine Anpassung einzelner Fahrten an Schultagen. Damit werden Kapazitätsengpässe im Zulauf auf Darmstadt vermieden und der Schülerverkehr nach Ernstthal wird verbessert. Derzeit abgestimmt wird eine verbesserte Anbindung der Kreiskliniken in Groß-Umstadt.
- Ausblick Fahrplanwechsel 14. Dezember 2025: Im Mittelpunkt der Planung stehen Verbesserungen der Busanbindung im Bereich Pfungstadt. Die derzeitige Buslinie PG (Darmstadt-Eberstadt Wartehalle – Pfungstadt – Biebesheim – Gernsheim) soll durch eine neue Buslinie DG (Darmstadt Mathildenplatz – Darmstadt Eschollbrücker Straße – Eschollbrücken – Hahn – Biebesheim – Gernsheim (– Klein-Rohrheim) abgelöst werden, die montags bis freitags im Stundentakt verkehren soll. Das bedeutet eine erhebliche Verbesserung der Erreichbarkeit von Darmstadt für die Pfungstädter Stadtteile Hahn und Eschollbrücken. Die Neustrukturierung wird in Kooperation und mit finanzieller Beteiligung der LNVG Groß-Gerau durchgeführt.
- Sachstand Direktvergabe HEAG: Nach dem Beschluss des Eckpunktepapiers in der Verbandsversammlung wird derzeit der Öffentliche Dienstleistungsauftrag ausgearbeitet. Im 3. Quartal soll der Beschluss gefasst werden.
- Sachstand Neuvergabe der Linienbündel „Darmstadt / Ober-Ramstadt“ und „Reinheim“: Die Ausschreibung wird vorbereitet, die Vorinformation wurde veröffentlicht.
- Fortschreibung Nahverkehrsplan: Die inhaltliche Arbeit an den Kapitelentwürfen geht auch ohne den ursprünglich beauftragten Dienstleiter planmäßig weiter, unter Federführung von Johannes Froese von der DADINA. Der Beschluss über die Kapitelgrundlagen soll vor der Sommerpause 2025 gefasst werden, die Abarbeitung der Prüfaufträge läuft plangemäß bis ins 1. Quartal 2026.
- Erfahrungsbericht DadiLiner: Seit der Aufnahme des neuen Angebotes in Groß-Umstadt / Otzberg und Modautal / Ober-Ramstadt sowie der Anpassung in Babenhausen am 15.12.2024 sind bis zum Stichtag 15.03.2025 folgende Leistungswerte zu berichten:

VV/13./VI.	01.04.2025	
Gremium	Niederschrift	8/15



- Fahrtanfragen: 6.939, Erfüllte Fahrtanfragen: 6.099, Quote: 87,9 %
- Durchgeführte Fahrten: 2.536, Quote: 36,5 %
- Auslastung der Fahrzeuge (Pooling-Quote): 1,4
- Registrierte Fahrgäste: 409
- Vorausbestellungen: 52 %, Ad hoc-Buchungen: 48 %
- Räumliche Verteilung:  
Groß-Umstadt / Otzberg: 54 %  
Babenhausen: 44 %  
Modautal / Ober-Ramstadt: 2 %
- Kundenzufriedenheit:  
4,7 von 5 Sternen im Durchschnitt, Anteil der 5-Sterne-Bewertungen: 88,7 %

In Modautal sind Werbemaßnahmen geplant, um die Nachfrage zu steigern.

- Ausbau Straßenbahn: Für die NKU der Strecke Griesheim-Goddelau wird der Vergabezuschlag voraussichtlich im Mai 2025 erteilt.
- Die DADINA betreibt künftig ihre Webseite gemeinsam mit dem RMV und als Unterseite von [www.rmv.de](http://www.rmv.de).
- Die DADINA ist nun Mitglied im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

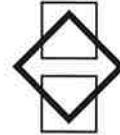
#### **In der Aussprache:**

**Mitglied Claudia Schlipf-Traup** fragt, ob es möglich ist, den Bericht des Vorstands künftig wieder vorab schriftlich zu erhalten. **Vorsitzende Christel Sprößler** will diese Anregung an den Vorstand weitergeben.

**Mitglied Christoph Zwickler** erläutert den unter TOP 1 angekündigten Vorschlag der Klimaliste/WGD: Um beim Abriss und Neubau der Rheinstraßenbrücke auf den Schienenersatzverkehr mit Bussen verzichten zu können, der auf eine Dauer von 1,5 Jahren geschätzt wird, sollte die Möglichkeit geprüft werden, nördlich der bestehenden Brücke eine zweite für die Straßenbahn zu errichten. Würde diese vor dem Abriss fertiggestellt, könnte die Straßenbahn ohne Unterbrechung zwischen Darmstadt und Griesheim fahren. Die eigentliche Rheinstraßenbrücke könnte einfacher ausfallen. Zudem müssten die Gleise so künftig nicht mehr an zwei Stellen die Rheinstraße queren (Kreuzung Kavalleriesand / Zweifalltorweg und Berliner Allee / Goebelstraße).

Der **stellvertretende Vorstandsvorsitzende Paul Georg Wandrey** berichtet, dass dieser Vorschlag dem Magistrat der Stadt Darmstadt schon vor Längerem vorgelegt und geprüft

VV/13./VI.	01.04.2025	
Gremium	Niederschrift	9/15



wurde. Die zentrale Frage sei, wann die Straßenbahn, die den Luisenplatz in Mittellage verlässt, in die Seitenlage neben der Rheinstraße geführt wird. Auf Höhe des Hauptbahnhofs sei das im Baubestand mit dem Maritim-Hotel und den Gebäuden der Schachtstraße nicht mit vertretbarem Aufwand möglich.

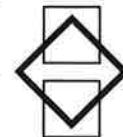
Das Brückenbauwerk, das die alte Rheinstraßenbrücke ersetzen soll, werde zudem auf Basis der bestehenden Planfeststellung ausgearbeitet. Wird ein neues Verfahren erforderlich, müssten mindestens zwei Jahre Zeitverzug eingerechnet werden. Bei einer zweiten Brücke wäre das der Fall. So könnte aber der Abbruchtermin im Rahmen der Korridorsanierung der Deutschen Bahn auf der Main-Neckar-Bahn nicht gehalten werden. Gleches würde für die für 2029 anvisierte Verkehrsfreigabe gelten. Durch eine veränderte Gleisführung ergebe sich für die Straßenbahn kein verkehrlicher Gewinn.

Der **stellvertretende Vorsitzende des Fahrgastbeirats Bernd Rohrmann** vermisst eine detaillierte Begründung für die Zurückweisung durch den Darmstädter Magistrat. Bezuglich der Planfeststellung sei es erfreulich, dass das Regierungspräsidium bei der aktuellen Umplanung des Brückenbauwerks auf eine neue verzichtet habe. Zu prüfen sei, ob das noch einmal möglich wäre. Ohne die Last der Straßenbahn könnte die alte Brücke möglicherweise länger genutzt werden.

**Stellvertretender Vorstandsvorsitzender Paul Georg Wandrey** widerspricht dem: Die alte Brücke sei in jedem Fall am Ende ihrer Lebensdauer. Das Regierungspräsidium habe die geänderte Planung akzeptiert, da die Gespräche darüber mit dem Hessischen Wirtschaftsministerium geführt wurden. Das Projekt nun noch einmal von Null zu diskutieren, sei angesichts des zeitlichen Rahmens nicht hilfreich.

**Vorsitzende Christel Sprößler** stellt fest, dass die Debatte um den Brückenneubau bei der DADINA am falschen Ort geführt wird.

VV/13./VI.	01.04.2025	
Gremium	Niederschrift	10/15



### **Beschluss zu TOP 5.**

Vorlage-Nr.: 2044-2025/DDN

Verfasser:

Az./Antrag: 11\_VI\_45

Betreff: **Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Pünktlichkeit der S6 (11\_VI\_45)**

Beschluss: **Kenntnis genommen**

---

Die Frage wird durch **Heike Vieth, Bereichsleiterin Qualitätsmanagement und investive Förderung beim RMV**, direkt beantwortet:

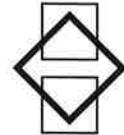
Die Pünktlichkeitswerte aller S-Bahn-Linien liegen von KW1 bis KW6 bei rund 87%, bei der S6 mit 89% leicht darüber. Im Hauptbahnhof Darmstadt erreicht die S6 eine Pünktlichkeit von 83,6%. Die Zuverlässigkeit liegt bei 93,3%. Die Linie wird häufiger in Langen und Karben gebrochen. Der Grund ist in der Regel fehlendes Personal der DB InfraGo in den Stellwerken.

#### **In der Aussprache:**

Der **Vorsitzende des Fahrgastbeirats Uwe Schuchmann** fragt, ob ein Vergleich zur Pünktlichkeit der Linien S3/S4 vorliege, die zuvor im DADINA-Gebiet gefahren sind. **Heike Vieth** hat dazu in der Sitzung keine Zahlen verfügbar.

**Mitglied Hartwig Jourdan** schildert, dass die Unpünktlichkeit der S-Bahn gerade Schüler sowie Pendler, die einen Anschluss erreichen wollen, vor Probleme stelle. **Heike Vieth** bestätigt das: Die Situation sei auch für den RMV nicht befriedigend. Die RMV-Geschäftsführung spreche das Problem der unbesetzten Stellwerke regelmäßig in Berlin bei der DB an.

VV/13./VI.	01.04.2025	
Gremium	Niederschrift	11/15



### Beschluss zu TOP 6.

Vorlage-Nr.: 2045-2025/DDN

Verfasser:

Az./Antrag:

Betreff: **Bericht der Geschäftsleitung der VIAS Rail GmbH zur Odenwaldbahn und Pfungstadtbahn**

Beschluss: **Kenntnis genommen**

**Vorsitzende Christel Sprößler** begrüßt **Geschäftsführer Franz Reh von der Vias Rail GmbH**. Sie schildert kurz die Vorgeschichte: In der VV/11./VI. am 11. Juli 2024 hatte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen folgenden Antrag (11\_VI\_40) gestellt, der vom Gremium beschlossen wurde:

Die Verbandsversammlung möge beschließen:

Die Betriebsleitung der VIAS wird in die DADINA-Verbandsversammlung eingeladen um darzulegen,

1. welche Maßnahmen sie zur Sicherstellung eines stabilen fahrplanmäßigen Betriebes für die Linien im Gebiet der DADINA eingeleitet hat,
2. bis wann diese Maßnahmen umgesetzt werden,
3. wie deren Zielerreichung überprüft und kommuniziert wird,
4. wie damit umgegangen wird, wenn ein fahrplanmäßiger Verkehr nicht möglich ist (Priorisierung der Fahrten und Strecken, Ersatzverkehre ...),
5. wie (kurzfristige) Fahrplanänderungen, Ausfall von Fahrten oder Ersatzverkehre kommuniziert werden.

Nachdem die Teilnahme eines Vertreters der Vias an der VV/12./VI. am 19. Dezember 2024 scheiterte, wurde die Einladung für die aktuelle Sitzung noch einmal ausgesprochen.

**Franz Reh** berichtet zum aktuellen Stand bei Vias: Seit Ende 2023 hat das Unternehmen Schwierigkeiten, die bestellten Verkehrsleistungen im vollen Umfang zu erbringen, was vor allem daran liegt, dass Triebwagenführer fehlen. Daneben stehen Herausforderungen bei der Fahrzeugverfügbarkeit. Die vorhandenen Kapazitäten genügen aber, um alle Verbindungen zu fahren.

Das Problem des Personalmangels treibt die gesamte Branche um. Das liegt zum einen daran, dass in den vergangenen 20 Jahren das Leistungsangebot sukzessive ausgeweitet wurde. Andererseits haben die Gewerkschaften kürzere Wochenarbeitszeiten und optionale Urlaubstage erstritten. Beides erhöht den Personalbedarf.

Als Reaktion auf diese Engpässe bildet Vias mittlerweile drei Mal pro Jahr Triebwagenführer aus. Allerdings konnte der Personalbedarf trotzdem noch nicht komplett gedeckt werden. Neben Corona-Effekten, die durch die Ausbildungsdauer erst mit 12 bis 14 Monaten

VV/13./VI.	01.04.2025	
Gremium	Niederschrift	12/15



Verzögerung sichtbar werden, liegt das an Problemen bei der Akquise geeigneter Personen, da die Anforderungen an einen künftigen Triebwagenführer hoch sind, an den schwankenden Quoten, in denen die Abschlussprüfung bestanden wird, und daran, dass der Wechselschichtdienst vielen auf Dauer schwerfällt, sodass ein Teil der Ausgebildeten den Beruf wieder aufgibt.

Da es sich in dieser strukturellen Problemsituation als nicht zielführend erwies, das volle Fahrplanangebot erbringen zu wollen, wurde in Absprache mit dem RMV ein Ausfallkonzept erstellt: ab 2023 zunächst für die Pfungstadtbahn, da der Ersatzverkehr auf dieser Strecke vergleichsweise einfach zu erbringen ist und durch die Sanierung der Riedbahn 2024 ohnehin vorübergehend erzwungen wurde. Da das für die Stabilisierung nicht genügte, wurde das Konzept im Mai 2024 auf die Odenwaldbahn ausgeweitet. Seit 13. Januar 2025 war man in der Lage, durch personelle Verbesserungen einen Teil der Ausfälle im Kerngebiet der Odenwaldbahn zurückzunehmen.

Durch das Ausfallkonzept konnte der Anteil der kurzfristigen Ausfälle von annähernd 100% auf 5-15% reduziert und der Betrieb stabilisiert werden. Der gegenwärtige Zustand ist nicht im Sinne von Vias, da das Konzept finanzielle Verluste gegenüber dem Regelbetrieb bedeutet.

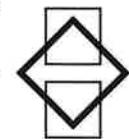
Die langfristigen Ausfälle werden auf der Unternehmenswebseite veröffentlicht und als Information an die Medien gegeben sowie in den Fahrplanmedien veröffentlicht. Kurzfristige Ausfälle pflegt die Leitstelle frühstmöglich in die Fahrplanauskunft ein. Es besteht eine personelle Reserve für das Auffangen kurzfristiger Ausfälle. Allerdings müssen diese bis 17 Uhr des Vortags bekannt sein, um noch regelhaft reagieren zu können.

Gegenwärtig ist man bei Vias verhalten optimistisch, im dritten Quartal 2025 den erwünschten Personalstand erreichen zu können. Derzeit sind 55 Triebwagenführer im Dienst. Im vergangenen Oktober waren es nur 48. Im Mai sollen in Absprache mit dem RMV weitere Mitarbeiter gewonnen werden. Gelingt das, dann soll im Anschluss geprüft werden, ob die Ausweitung der Verkehrsleistung möglich ist. Ein früherer Versuch, das über Überstunden zu leisten, soll nicht wiederholt werden, da langfristiger Schaden für die Mitarbeiter absehbar ist.

#### In der Aussprache:

**Mitglied Falk Neumann** erkundigt sich, ob während großer Sanierungsmaßnahmen der DB, in denen SEV die Zugverbindungen ersetzt, deren Lokführer die Spalten abdecken könnten. Zudem fragt er nach der Konkurrenz zwischen den Unternehmen. **Franz Reh** berichtet, dass die unterschiedlichen Zugtypen und vertraglichen Rahmenbedingungen das Einspringen betriebsfremder Triebwagenführer erschweren. Die Idee sei dennoch aufgekommen, aber bei der DB auf wenig Gegenliebe gestoßen. Vermutlich sei die Pause eher dazu genutzt worden, um Überstunden und Resturlaub abzubauen oder Schulungen durchzuführen. In Hessen gebe es erfreulicherweise keine systematischen Abwerbekampagnen für Personal. Der Wettbewerb um Kandidaten für die Neuausbildung sei aber intensiv.

VV/13./VI.	01.04.2025	
Gremium	Niederschrift	13/15



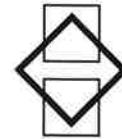
**Mitglied Maria Stockhaus** fragt, wie groß die Personalreserve bei den Triebwagenführern sein muss. **Franz Reh** erläutert, dass früher 5 Personen genügt hätten, der Bedarf aber zugenommen habe. Das liege an einem veränderten Arbeitsethos – u. a. hätten die Krankmeldungen in der laufenden Schicht zugenommen, was es früher kaum gegeben habe. Zunächst müsse jedoch ohnehin der Grundbedarf an Personal gedeckt werden. **Mitglied Christoph Zwickler** hakt nach, ob die Reserve demnach gegenwärtig zu klein ist. **Franz Reh** bestätigt das.

**Mitglied Dr. Albrecht Achilles** fragt, ob es strategische Überlegungen zum autonomen Fahren gebe. **Franz Reh** erklärt, dass das technisch möglich wäre, mangels der Eingrenzung von Eisenbahnstrecken die Sicht darauf aber sehr relevant ist, um Hindernisse rechtzeitig zu erkennen. Da im Sektor eine geringe Risikobereitschaft auf hohe Regulierung trifft, sei autonomes Fahren zeitnah nicht zu erwarten.

Der **Vorsitzende des Fahrgastbeirats Uwe Schuchmann** kritisiert das Ausfallkonzept: Das Personal leide unter der Art der Disposition, der Rahmen reiche nicht aus. Am 20. Januar 2025 seien etwa 20 Fahrten ausgefallen, an diesem Tag hätten 9 Lokführer gefehlt. Der reduzierten Arbeitszeiten durch mehr Urlaub stünde weniger Geld gegenüber. Auf der Unternehmens-Webseite seien die Fahrpläne für jede Linie einzeln, aber kein Gesamt Fahrplan aufgeführt, und an den Bahnhöfen fehlten Aushänge. Die Verkehrsverträge ließen ein Abbestellvolumen zu, damit liege die Verantwortung für das Leistungsvolumen letztlich beim RMV. Viele kurzfristige Ausfälle beträfen die RB 86, die das Grundangebot zwischen Darmstadt und Aschaffenburg abbildet. Busse seien darauf abgestimmt. Aus Sicht der Disponenten sei diese Entscheidung nachvollziehbar, für die Fahrgäste aber problematisch. Das Bemühen in der Ausbildung erkenne er an, dennoch sei es leider zu wenig.

**Franz Reh** widerspricht ausdrücklich zum Umgang mit dem Personal: bei Vias gehe man nicht schlecht mit Mitarbeitern um. Der Vorsitzende des Betriebsrats könne das auf Wunsch bestätigen. Bei kurzfristigen Ausfällen gelte die Erwägung, was die wenigsten Auswirkungen in eng vernetzen Angebot erzeuge. Das könne auch Grundlinien treffen. Zu Personalakquise habe Vias schon alle erdenklichen Wege ausgeschöpft, sei aber offen für weitere Vorschläge. Weiterhin würde über der Quote ausgebildet.

VV/13./VI.	01.04.2025	
Gremium	Niederschrift	14/15



**Beschluss zu TOP 7.**

Vorlage-Nr.:

Verfasser:

Az./Antrag:

Betreff: **Verschiedenes**

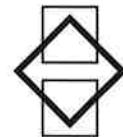
Beschluss: **Kenntnis genommen**

---

**Mitglied Claudia Schlipf-Traup** erkundigt sich nach der nun festgelegten Vorzugsvariante der B 38 bei Groß-Bieberau, die die stillgelegte Bahntrasse Reinheim – Groß-Bieberau kreuzt. Sie fragt, wie die DADINA damit umgehen will. **Vorsitzender Lutz Köhler** erläutert, dass die DADINA eine Stellungnahme abgeben wird, die darauf zielt, dass die Trasse erhalten bleibt.

**Vorsitzende Christel Sprößler** erinnert an den Termin der nächsten Verbandsversammlung am 2. Juli 2025 um 17 Uhr am gleichen Ort.

VV/13./VI.	01.04.2025	
Gremium	Niederschrift	15/15



**DADINA**  
Darmstadt-Dieburger  
Nahverkehrsorganisation

**Vorsitzende Christel Sprößler schließt die Sitzung um 18:27 Uhr.**

- - -  
**Ende der Niederschrift**  
- - -

Darmstadt, den 17. April 2025

-gez.-

Christel Sprößler  
Vorsitzender

-gez.-

Dr. Tamara Krappmann  
Schriftführung