

Nahverkehrsplan 2011 - 2016

des Landkreises Darmstadt-Dieburg und der Wissenschaftsstadt Darmstadt

Dezember 2010

im Auftrag der

DADINA – Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation

Europaplatz 1
64293 Darmstadt

Dr.-Ing. Volker Blees – Verkehrslösungen
Arheilger Woogstraße 58
64291 Darmstadt

Tel. 06151 9 14 97 37
Tel. 0176 23 84 95 28
E-Mail volker.blees@verkehrsloesungen.de

plan:mobil – Dipl.-Geogr. Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel

Tel. 0561 7 08 41 02
Fax 0561 7 08 41 04
E-Mail info@plan-mobil.de

Habermehl+Follmann Ingenieurgesellschaft
Frankfurter Straße 79
63110 Rodgau Nieder-Roden

Tel. 06106 85 255
Fax 06106 85 25 95
E-Mail info@habermehl-follmann.de

Inhalt

	Präambel	8
1.	Anlass und Ziel	9
2.	Bearbeitungsweise	9
3.	Umsetzung NVP 2004/07	10
3.1	Übersicht	10
3.2	Realisierte und in Realisierung befindliche Maßnahmen	11
3.3	Nicht realisierte und auch nicht weiter zu verfolgende Maßnahmen	12
3.4	Nicht realisierte, weiter zu verfolgende Maßnahmen	12
3.5	Fazit	15
4.	Anforderungsprofil	16
4.1	Leitbild zur Weiterentwicklung des ÖPNV	16
4.2	Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes	21
4.3	Anforderungen an die Barrierefreiheit und Anforderungen spezieller Nutzergruppen	32
5.	Struktur des Untersuchungsraums – Bestand und künftige Entwicklung	35
5.1	Raumstruktur und Siedlungsentwicklung	35
5.2	Bevölkerung	37
5.3	Mobilitätsverhalten	41
5.4	Arbeitsplätze und Berufsverkehr	47
5.5	Bildungseinrichtungen und Ausbildungsverkehr	48
5.6	Freizeiteinrichtungen und Freizeitverkehr	49
6.	Analyse des ÖPNV-Angebots	50
6.1	Organisationsstruktur	50
6.2	ÖPNV-Angebot und Liniennetz	51
6.3	Bewertung der Verkehrsbedienung	55
6.4	Bewertung der Haltestellen und Fahrzeuge	70
6.5	Bewertung der Fahrgastinformation, des Services und der Hintergrundprozesse	81
6.6	Beurteilung aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger	83
7.	ÖPNV-Nachfrage	85
8.	Hinweise an die Städte und Gemeinden	90
9.	Hinweise zum Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)	92
10.	Maßnahmenkonzept	93
10.1	Maßnahmen ÖPNV-Angebot	94
10.2	Maßnahmen SPNV-Angebot	97
10.3	ÖV-Angebot 2011 – 2016	98
10.4	ÖPNV-Infrastruktur und Betriebsabwicklung	114
10.5	Haltestellen- und Infrastrukturmanagement	117

10.6	Fahrzeug-Qualitätsstandards	118
10.7	Verkehrsmanagement + Betriebsabwicklung	118
10.8	Fahrgastinformation	119
10.9	Mobilitätsmanagement	121
10.10	Marketing, Tarif + Vertrieb	123
10.11	Planungsgrundlagen und -instrumente	125
10.12	ÖPNV-Organisation	126
10.13	Maßnahmenreihung (Prioritäten der Umsetzung)	126
11.	Maßnahmenwirkung, Finanzierung, Kosten, Erlöse	127
11.1	Betriebskostenabschätzung	127
11.2	Nachfrageprognose	129
11.3	Erlösabschätzung	130
11.4	Investitionen	130
12.	Linienbündelung	132
	Anhang: Vorgaben zur Qualität der Leistungserbringung	135
	Karten	

Tabellen

Tabelle 1: Nicht realisierte und auch nicht weiter zu verfolgende Maßnahmen	12
Tabelle 2: Nicht realisierte, weiter zu verfolgende Maßnahmen	14
Tabelle 3: Definition Verkehrszeiten	22
Tabelle 4: Standards Erschließungsqualität	23
Tabelle 5: Gebietskategorien Stadt Darmstadt (Stadtgebiete nach Nutzungsdichte)	24
Tabelle 6: Bedienungsstandards nach Bedienungskorridoren im ÖPNV in der Stadt Darmstadt	25
Tabelle 7: Bedienungsstandards nach Bedienungskorridoren im ÖPNV im Landkreis Darmstadt-Dieburg	26
Tabelle 8: Anforderungen an die Erreichbarkeit und Umsteigehäufigkeit	27
Tabelle 9: Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten in der HVZ/NVZ	29
Tabelle 10: Anforderungen zur Zielerreichung „barrierefreier ÖPNV“	34
Tabelle 11: Obergrenzen der Siedlungsflächenentwicklung in den einzelnen Gemeinden bis 2020	37
Tabelle 12: Bevölkerungsbestand und Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Darmstadt-Dieburg	38
Tabelle 13: Bevölkerungsbestand und Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Darmstadt	38
Tabelle 14: Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg (nur Werte > 1.000 Pendler; Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer in Hessen am 30. Juni 2007 nach ihrer Pendlereigenschaft, Wiesbaden 2008)	48
Tabelle 15: Übersicht Verkehrsunternehmen und Linien	51
Tabelle 16: SPNV-Angebot	53
Tabelle 17: Stadt Darmstadt - Defizite in der Erschließung von Siedlungsbereichen	56
Tabelle 18: Landkreis Darmstadt-Dieburg – Defizite in der Erschließung von Siedlungsbereichen	58
Tabelle 19: Defizite in der Erschließung von Einzelzielen	59
Tabelle 20: Stadt Darmstadt – Defizite in der Bedienungsqualität in die Innenstadt	60
Tabelle 21: Stadt Darmstadt – Defizite in der Bedienungsqualität zum Hauptbahnhof	61
Tabelle 22: Stadt Darmstadt – Defizite in der Bedienungsqualität zu weiteren Bahnhöfen (aus den benachbarten Gebieten/Bezirken)	62
Tabelle 23: Stadt Darmstadt – Defizite in der Bedienungsqualität zu Gewerbe- und Industriestandorten (aus den benachbarten Gebieten/Bezirken)	62
Tabelle 24: Stadt Darmstadt – Defizite in der Bedienungsqualität in die Stadtteilzentren Arheilgen, Eberstadt, Kranichstein (aus den benachbarten Gebieten/Bezirken)	63
Tabelle 25: Landkreis Darmstadt-Dieburg – Defizite in der Bedienungsqualität zum Oberzentrum Darmstadt	64
Tabelle 26: Landkreis Darmstadt-Dieburg – Defizite in der Bedienungsqualität zum nächstgelegenen Mittelzentrum bzw. Unterzentrum	64
Tabelle 27: Landkreis Darmstadt-Dieburg – Defizite in der Bedienungsqualität zu Gewerbe- und Industriestandorten in der Stadt Darmstadt (aus den benachbarten Orten)	64
Tabelle 28: Landkreis Darmstadt-Dieburg und Stadt Darmstadt – Defizite in der Bedienungsqualität zu benachbarten Oberzentren	65
Tabelle 29: Landkreis Darmstadt-Dieburg – Defizite Erreichbarkeit und Umsteigehäufigkeit	66
Tabelle 30: Verknüpfungspunkte	67
Tabelle 31: Pünktlichkeit nach Linienbündel (Quelle: DADINA, Pünktlichkeitsbericht 2009 (Als pünktlich gilt eine Fahrt, wenn sie keine Verfrühung und nicht mehr als 3 Minuten Verspätung (RMV-Bahnlinien = 5 Minuten) hat. Für jede Linie wird im Erhebungszeitraum die Pünktlichkeit aller Fahrten an ausgewählten Haltestellen (Messpunkte) festgestellt))	68
Tabelle 32: Bewertung von Parallelverkehren	70
Tabelle 33: Bahnhöfe/Haltestellen mit Bike+Ride-Anlagen (Quelle: Haltestellendatenbank DADINA, Haltestellendatenbank Stadt Darmstadt und www.dadina.de (Stand: August 2009)	79
Tabelle 34: Bahnhöfe/Haltestellen mit Park+Ride-Anlagen (Quelle: Haltestellendatenbank DADINA und www.dadina.de (Stand: August 2009)	79

Tabelle 35: Nachfrage nach Linien (Quelle: RMV-Zählung von 2004) * = Linien sind zwischenzeitlich eingestellt, Bedienung wurde von anderen Linien übernommen	87
Tabelle 36: Stadt Darmstadt – Nachfragestärkste Haltestellen (Quelle: RMV-Zählung von 2004)	87
Tabelle 37: Landkreis Darmstadt-Dieburg – Nachfragestärkste Haltestellen (Quelle: RMV-Zählung von 2004)	88
Tabelle 38: Nachfrage nach Fahrtzweck (Quelle: RMV-Zählung von 2004)	88
Tabelle 39: Nutzungsintensität nach Städten/Gemeinden (Quelle: RMV-Zählung von 2004)	89
Tabelle 40: Hinweise zur ÖV-Erschließung neuer Siedlungsflächen	91
Tabelle 41: Maßnahmen ÖPNV-Angebot (Verbesserung der Bedienungs-, Erschließungs- und Verbindungsqualität)	95
Tabelle 42: Prüfaufträge ÖPNV-Angebot (Verbesserung der Bedienungs-, Erschließungs- und Verbindungsqualität)	96
Tabelle 43: Untersuchungsbedarf ÖPNV-Angebot (Verbesserung der Bedienungs-, Erschließungs- und Verbindungsqualität)	96
Tabelle 44: Maßnahmen SPNV (Angebot und Infrastruktur)	97
Tabelle 45: Prüfaufträge SPNV (Angebot und Infrastruktur)	97
Tabelle 46: Untersuchungsbedarf SPNV (Angebot und Infrastruktur)	98
Tabelle 47: Linientabelle – ÖV-Angebot 2011 - 2016	113
Tabelle 48: Maßnahmen ÖPNV-Infrastruktur und Betriebsabwicklung	115
Tabelle 49: Prüfaufträge ÖPNV-Infrastruktur und Betriebsabwicklung	116
Tabelle 50: Untersuchungsbedarf ÖPNV-Infrastruktur und Betriebsabwicklung	116
Tabelle 51: Leistungsveränderung Maßnahmen	127
Tabelle 52: Kostenschätzung Angebotsmaßnahmen ÖPNV	128
Tabelle 53: Kostenentwicklung ÖPNV-Angebot	129
Tabelle 54: Infrastrukturmaßnahmen	131
Tabelle 55: Linienbündelung	Fehler! Textmarke nicht definiert.

Abbildungen

Abbildung 1: Zentrale Orte und Verkehrsachsen im Untersuchungsgebiet	36
Abbildung 2: Relative Einwohnerentwicklung 2000 bis 2009	39
Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet und in anderen Räumen bis 2025 im Vergleich	40
Abbildung 4: Entwicklung des Jugendquotienten und des Altenquotienten von 2006 bis 2025 im Untersuchungsgebiet und in anderen Räumen im Vergleich	40
Abbildung 5: Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel	41
Abbildung 6: Häufigkeit der ÖV-Nutzung im Vergleich 2006 – 2009	42
Abbildung 7: ÖV-Nutzungshäufigkeit in Abhängigkeit von Alter und Geschlecht	42
Abbildung 8: ÖV-Nutzungshäufigkeit in Abhängigkeit der Lebensphase	43
Abbildung 9: ÖV-Nutzungshäufigkeit in Abhängigkeit des ökonomischen Haushaltsstatus	43
Abbildung 10: Verkehrsmittel-Nutzertypen	44
Abbildung 11: Modal split (Anteil der Verkehrsmittel an allen Wegen)	45
Abbildung 12: Verkehrsmittelwahl nach Wegeentfernungen (relativ)	45
Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl nach Wegeentfernungen (absolut)	46
Abbildung 14: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken (relativ)	46
Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken (absolut)	46
Abbildung 16: Startzeitpunkt der Wege nach Verkehrsmitteln	47
Abbildung 17: Entfernung von Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle	57
Abbildung 18: Entfernung von Wohnung zum nächsten Nahverkehrsbahnhof	57
Abbildung 19: Erreichbarkeit täglicher Ziele mit ÖV	66
Abbildung 20: Stadt Darmstadt – Einstiegssituation an Haltestellen	71
Abbildung 21: Haltestellensituation Darmstadt Willy-Brandt-Platz	72
Abbildung 22: Haltestellensituation Darmstadt Luisenplatz	72
Abbildung 23: Haltestellensituation Darmstadt TU Lichtwiese	73
Abbildung 24: Haltestellensituation Darmstadt Ostbahnhof (Regionalbus)	73
Abbildung 25: Haltestellensituation Darmstadt Hauptbahnhof	74
Abbildung 26: Landkreis Darmstadt-Dieburg – Ausstattungsmerkmale der Haltestellen	74
Abbildung 27: Landkreis Darmstadt-Dieburg – Barrierefreiheit der Haltestellen	75
Abbildung 28: Unterführung im Bahnhof Babenhausen	76
Abbildung 29: Direkter Fußweg vom Bahnhof Babenhausen zu den Bushaltestellen	76
Abbildung 30: Haltestelle Dieburg Bahnhof	77
Abbildung 31: Haltestelle Otzberg-Lengfeld Bahnhof	77
Abbildung 32: Haltestelle Ober-Ramstadt Bahnhof	78
Abbildung 33: Fahrzeugausstattung – technische Merkmale	80
Abbildung 34: Fahrzeugausstattung – Barrierefreiheit und Fahrgastkomfort	80
Abbildung 35: Zufriedenheit mit dem Öffentlichen Verkehr in Darmstadt	83
Abbildung 36: Wichtigkeit verkehrsbezogener Themen der Stadtentwicklung	84

Karten

Karte 1: Raumstruktur und ÖPNV-relevante Ziele

Karte 1a: Raumstruktur Stadt Darmstadt

Karte 2: Liniennetz

Karte 2a: Liniennetz Stadt Darmstadt

Karte 3: Erschließungsqualität

Karte 3a: Erschließungsqualität Stadt Darmstadt

Karte 4: Bedienungsqualität (Mo-Fr)

Karte 4a: Bedienungsqualität (Mo-Fr) Stadt Darmstadt

Karte 5: Verbindungsqualität

Karte 6: Bewertung Verknüpfungspunkte

Karte 7: Maßnahmen im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Karte 7a: Maßnahmen in der Stadt Darmstadt

Präambel

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein unverzichtbares Element der Daseinsvorsorge und trägt wesentlich dazu bei, die Mobilität der Menschen in der Wissenschaftsstadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg zu gewährleisten. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, der Erfordernisse der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes, der Herausforderungen des Klimaschutzes und begrenzter Möglichkeiten für einen weiteren Ausbau des motorisierten Individualverkehrs wird die Bedeutung des ÖPNV künftig zunehmen. Zugleich unterliegen die finanziellen Ressourcen der Gebietskörperschaften engen Restriktionen. Die soziale Verantwortung für die Sicherung der Arbeitsplätze bei DADINA und den Verkehrsunternehmen in Stadt und Region soll Berücksichtigung finden.

Der vorliegende Nahverkehrsplan der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg bildet für den Zeitraum von 2011 bis 2016 den Rahmen für die Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots, der ÖPNV-Infrastruktur, des ÖPNV-Marketing sowie der Organisation des ÖPNV. Dieser Rahmen ist – orientiert an den konkreten Mobilitätsbedürfnissen sowie an den technischen und finanziellen Möglichkeiten – durch die Aufgabenträger Wissenschaftsstadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie durch DADINA und die Verkehrsunternehmen gemeinsam mit Leben zu füllen.

Die Schwerpunkte der Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV liegen

- für das ÖPNV-Angebot bei der Konsolidierung und Detailoptimierung des Linien- und Fahrtenangebots sowie seines nachfragegerechten Ausbaus,
- für die ÖPNV-Infrastruktur bei deren Erneuerung nach zeitgemäßen Standards,
- für das ÖPNV-Marketing (Information, Tarif + Vertrieb, Mobilitätsmanagement) bei der Vereinfachung der Nutzung des ÖPNV und der Senkung von Zugangshürden und
- für die ÖPNV-Organisation bei einer Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen dergestalt, dass die Aufgabenträger Wissenschaftsstadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg mit der Aufgabenträgerorganisation DADINA und den Verkehrsunternehmen ihre jeweiligen Kompetenzen kooperativ und effizient bei der Umsetzung der verkehrspolitischen Zielsetzungen einbringen.

1. Anlass und Ziel

Gemäß §14 Absatz 1 Hess. ÖPNVG haben Aufgabenträger im Rahmen ihrer Selbstverwaltungsaufgaben Nahverkehrspläne aufzustellen. Der letzte gemeinsame Nahverkehrsplan des Landkreises Darmstadt-Dieburg und der Stadt Darmstadt wurde 2004 aufgestellt und 2007 ergänzt. Die verantwortlichen Gremien haben 2009 beschlossen, den Nahverkehrsplan fortzuschreiben und zu aktualisieren.

Der Nahverkehrsplan dient entsprechend den Maßgaben des Hessischen ÖPNV-Gesetzes der Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Beachtung der Ziele der Raumordnung und unter Berücksichtigung der Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung. Er dient dem Ziel, den öffentlichen Personennahverkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems zu gestalten und mit ihm dazu beizutragen, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Ziel ist es ferner, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Zugleich ist das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs leistungsfähig und effizient zu gestalten. Der Nahverkehrsplan muss ferner den Zielen und Anforderungen des Städtebaus und des Umweltschutzes sowie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen.

2. Bearbeitungsweise

Der Bearbeitungsablauf zur Erstellung des Nahverkehrsplans 2011 – 2016 folgt den Empfehlungen des einschlägigen Leitfadens des Landes Hessen mit folgenden inhaltlichen Bearbeitungsschritten bzw. Arbeitspaketen:

1. Evaluation der Umsetzung des NVP 2004/07
2. Weiterentwicklung des Anforderungsprofils
3. Analyse der Raumstruktur und Nachfragepotenziale
4. Analyse des ÖPNV-Angebots und der ÖPNV-Nachfrage
5. Konzeption des künftigen Angebots und Formulierung von Maßnahmen
6. Beurteilung der Maßnahmenwirkung, Abschätzung von Kosten und Erlösen
7. Formulieren von Aussagen zu Wettbewerb und Qualität im ÖPNV

Die Bearbeitung erfolgte durch das beauftragte Büro Dr. Volker Blees – Verkehrslösungen, Darmstadt, in Kooperation mit den Büros plan:mobil, Kassel, und Habermehl + Follmann Ingenieurgesellschaft mbH, Rodgau in enger Abstimmung mit der DADINA und der ÖPNV-Koordination der Stadt Darmstadt. Sie wurde im Mai 2009 begonnen und im August 2010 fachlich-inhaltlich abgeschlossen.

Die Bearbeitung wurde begleitet durch eine Arbeitsgruppe, in der neben den Bearbeitern, den Aufgabenträgern und dem Vorsitzenden der DADINA-Verbandsversammlung als Gast folgende Fach-Institutionen vertreten waren:

- Amt für Straßen- und Verkehrswesen Darmstadt
- HAV
- HEAG mobilo
- Stadt Darmstadt, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
- DADINA
- Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen
- Landesverband der Hessischen Omnibusunternehmer e.V.
- Landkreis Darmstadt-Dieburg
- Regierungspräsidium Darmstadt
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

In der Arbeitsgruppe wurde in insgesamt sechs Arbeitsterminen der aktuelle Bearbeitungsstand des Nahverkehrsplans vorgestellt und besprochen. Hinweise und Anregungen der Teilnehmenden in der Arbeitsgruppe wurden für die weitere Bearbeitung aufgenommen.

Zu Einzelfragen des künftigen ÖPNV-Angebots wurden Fachgespräche mit Verkehrsunternehmen und benachbarten Aufgabenträgern geführt.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit einschließlich der Anhörungsberechtigten nach §14 (5) Hess. ÖPNVG fand in zwei Phasen statt.

Die erste Phase der Beteiligung wurde mit Eingang der letzten Stellungnahme am 4. August 2009 abgeschlossen. Insgesamt haben sich innerhalb von rund zwei Monaten nach der Aufforderung zur Abgabe von Stellungnahmen 32 der 96 angeschriebenen Institutionen (Gemeinden, Fachbehörden, Träger öffentlicher Belange, Interessenverbände) zurückgemeldet und mehr als 500 einzelne Anregungen und Hinweise gegeben.

In der zweiten Phase wurde auf Beschluss des DADINA-Vorstandes den gleichen Institutionen am 10. Juni 2010 ein Entwurf des Nahverkehrsplans zur Stellungnahme vorgelegt und am 30. Juni 2010 in einer Informationsveranstaltung vorgestellt. Es gingen bis zum 4. August 2010 Stellungnahmen von 25 Institutionen ein, die anschließend abgewogen und in die Endfassung des Nahverkehrsplans eingearbeitet wurden.

Der Fahrgastbeirat der DADINA wurde am 16. September 2009 über den Bearbeitungsstand informiert.

Die Verbandsversammlung der DADINA hat in ihrer Sitzung am 10. Dezember 2009 einen Zwischenbericht zur Evaluation des NVP 2004/07, zu den Rückläufen aus der ersten Beteiligungsphase und zur Weiterentwicklung des Anforderungsprofils zur Kenntnis genommen.

3. Umsetzung NVP 2004/07

3.1 Übersicht

Der Nahverkehrsplan 2004/07 enthält in seiner Angebotskonzeption

- 55 linienbezogene Maßnahmen (bei 71 Linien insgesamt),
- 33 zu realisierende Infrastrukturmaßnahmen,
- 14 Sonstige Maßnahmen und
- neun planerisch weiter zu verfolgende Maßnahmen mit Realisierungshorizont nach 2009
- drei zu realisierende sowie drei planerisch weiter zu verfolgende Maßnahmen im SPNV.

Nachfolgend wird der Realisierungsstand dieser Maßnahmen zum Fahrplanjahr 2009 dargestellt. Danach eingetretene Veränderungen werden im Maßnahmenkonzept berücksichtigt. Ziel ist, einen Überblick über den Realisierungsstand zu gewinnen, „Überhangprojekte“ zu identifizieren, die in der Angebotskonzeption 2011 – 2016 zu berücksichtigen sind und schließlich – soweit möglich – aus den Ursachen für nicht erfolgte Umsetzung von Projekten Empfehlungen für künftige Realisierungsstrategien abzuleiten. Es ist zu unterscheiden in

- realisierte und in Realisierung befindliche Maßnahmen, zugleich Teil des Status quo (Analysezustand),
- nicht realisierte Maßnahmen, die nicht weiter verfolgt werden sollen und
- nicht realisierte Maßnahmen, die bei der Angebotskonzeption zu berücksichtigen sind.

Einige Maßnahmen wurden in anderer Weise realisiert als im NVP 2004/07 vorgeschlagen. Hier konnten in der Regel bei der Umsetzungsplanung im Detail bessere als die im NVP genannten Lösungen gefunden werden. Auf diese Abweichungen wird nicht weiter eingegangen.

Einige Maßnahmen im NVP 2004/07 – insbesondere aus dem Bereich der Sonstigen Maßnahmen – sind offen formuliert, so dass keine prägnante Angabe zur Zielerreichung bzw. Umsetzung möglich ist. Beispiele sind die „Erweiterung von Job-Ticket-Angeboten“ (Maßnahme S3) oder die „Verbesserung und Verstärkung der Kommunikation zu den Kunden“ (Maßnahme S10).

3.2 Realisierte und in Realisierung befindliche Maßnahmen

An realisierten Maßnahmen seit 2004 bzw. aktuell in Realisierung befindlichen Maßnahmen sind insbesondere zu nennen

im Bereich Straßenbahn

- die Inbetriebnahme der Straßenbahn nach Kranichstein,
- die Verlängerung der Straßenbahn in Alsbach,
- der zweigleisige Ausbau der Straßenbahn in Arheilgen (zweiter Abschnitt in Realisierung) sowie
- verschiedene daraus folgende Linienanpassungen bei Straßenbahnen und Bussen;

im Bereich Bus die Neuordnung der Linienbedienung

- auf der Achse Darmstadt – Dieburg – Groß-Umstadt,
- im Korridor Darmstadt – Fischbachtal,
- in Darmstadt Nord/Arheilgen (in Realisierung),
- in Ober-Ramstadt – Modautal,
- bei den Verkehren mit dem Kreis Groß-Gerau und
- in Seeheim-Jugenheim/Alsbach-Hähnlein/Bickenbach;

im Bereich Infrastruktur und Service

- die Mobilitätszentrale und der neu gestaltete ZOB am Hauptbahnhof in Darmstadt,
- der Neubau der Haltestelle Schloß in Darmstadt,
- die Umgestaltung des Bahnhofs und der dortigen Busverknüpfung in Dieburg,
- die Umsetzung von Qualitätsstandards bei Bussen;

im Bereich SPNV

- die Inbetriebnahme der modernisierten Odenwaldbahn und
- des neuen Haltepunktes Darmstadt TU-Lichtwiese.

Ferner wurden als besonders weit reichende Maßnahme in den Bereichen Fahrzeuge, Service, Betrieb sowie Organisation des ÖPNV (Zusammenspiel Aufgabenträger – Verkehrsunternehmen) die 2007 eingeführten umfassenden Qualitätsanforderungen an den Busverkehr umgesetzt.

Daneben wurde eine Vielzahl kleinerer Maßnahmen realisiert, deren Aufzählung den Rahmen des vorliegenden NVP sprengen würde.

3.3 Nicht realisierte und auch nicht weiter zu verfolgende Maßnahmen

Maßnahmenbezeichnung NVP 2004/07	Maßnahme	Bemerkungen
L30	Wegfall der Linie 950 Babenhausen – Ober-Roden – Rodgau – Offenbach (950)	Die Linie wurde als K86 in das lokale Angebot überführt, da ein signifikantes Verkehrsbedürfnis besteht.
L38	Zusätzliche Fahrten Linie 5509	Bedarf fehlt
L44	Linienwegänderung Linie 5515 in Braunshardt	Statt Linienwegänderung Verbesserung der Erschließung durch neue Haltestelle Jahnstraße/L3094 (in Realisierung)
I9	Verbesserung der Verknüpfung der Haltestellen Luisenplatz und Mathildensplatz	Infolge verbesserten Regionalbusangebotes nicht mehr bedeutsam
I21	Busbeschleunigung an LSA im Korridor Darmstadt – Roßdorf – Groß-Zimmern/- Reinheim	Bedarf fehlt
N-B	Verlängerung Linie 9 in Griesheim bis Schulgasse und Einrichtung P+R-Anlage	Nach Ausbau Platz Bar-le-Duc nicht mehr aktuell.
N-C	Prüfung einer normalspurigen Eisenbahnstrecke Darmstadt Ostbahnhof – Darmstadt Hbf	Grundsätzliche Systemscheidung ist mit dem Ausbau der Odenwaldbahn und der Reaktivierung der Bahnstrecke Pfungstadt – Darmstadt faktisch gefallen.
N-D	Verlängerung Linie EB nach Eberstadt West bzw. zur Villenkolonie Eberstadt	Bedarf fehlt

Tabelle 1: Nicht realisierte und auch nicht weiter zu verfolgende Maßnahmen

3.4 Nicht realisierte, weiter zu verfolgende Maßnahmen

Maßnahmenbezeichnung NVP 2004/07	Maßnahme	Bemerkungen zu Status der Maßnahme, Ursachen der Nicht-Realisierung und zu weiterem Verfahren
L1	Ausdehnung Bedienungszeiten Linie 1	Geringe Fahrgastnachfrage bei hohen Kosten; Überprüfung der Nachfrage im Zusammenhang mit Konversionsflächen sinnvoll
L7	Einrichtung Haltestelle Sandstraße/Staatstheater für Linien 1, 6, 7/8	Realisierung erst im Zusammenhang mit Bebauung Marienplatz sinnvoll.
L16	Erschließung Grube Messel durch Linie F	Realisierung der Anbindung des Weltnaturerbes Grube Messel im Zusammenhang Eröffnung des Besucherzentrums Mitte 2010; Linienweg noch offen.

Maßnahmen- bezeichnung NVP 2004/07	Maßnahme	Bemerkungen zu Status der Maßnahme, Ursachen der Nicht-Realisierung und zu weiterem Verfahren
L26, I20	Beschleunigung Linie R im Abschnitt Hauptbahnhof – Böllenfalltor	Fehlende Planungskapazitäten
L36	Ggf. Ausdehnung der Bedienung der Linie 5506	Bisher kein Bedarf. Prüfung bei Neuordnung des Linienbündels Weiterstadt
L48	Integration des AST-Verkehres K48 in Seeheim-Jugenheim in die Linie K50	
L63	Linienwegänderung Linie K67 in Klein-Umstadt	Realisierung vsl. 2010 im Linienbündel Groß-Umstadt
I2	Verlegung der Bushaltestellen und Neubau von P+R- und B+R-Plätzen am Bahnhof Babenhausen	Verhandlungen mit DB AG über Grundstücke und Planungen laufen.
I10	Aufwertung des ÖV-Knotens Darmstadt Ostbahnhof	Maßnahme wurde wegen der baulichen Verknüpfung mit der geplanten Nordostumgehung vorläufig zurückgestellt.
I17	Verlegung der Bushaltestellen und Neubau von P+R- und B+R-Plätzen am Bahnhof Reinheim	Verhandlungen mit DB AG über Grundstücke und Planungen laufen.
I18	Einrichtung einer Bushaltestelle Weiterstadt Bahnhof	In Realisierung nördlich des Bahnhofs; weitere Verbesserung der Bus-/Bahn-Verknüpfung zu prüfen.
I19	Busbeschleunigung B449 Mühlthal – Darmstadt Böllenfalltor	Verlängerung der Planungsdauer zur Klärung der Radwegführung.
I25	Ermöglichen von Busbegegnungen in der Bismarckstraße in Darmstadt	Planungen zum Umbau der Bismarckstraße laufen
I27	Verlegung des Bahnhofs Darmstadt-Kranichstein	Fehlende Planungskapazitäten, bislang geringe Priorität
I29	Reaktivierung der Schienenstrecke Darmstadt – Pfungstadt	Planung läuft, Reaktivierung für 2011 vorgesehen
I30	Neubau eines Schienen-Haltepunkts Groß-Umstadt Nord mit ZOB	Planungen laufen
I31	Behindertengerechter Ausbau der Haltestelle Bessunger Straße in Darmstadt	Fehlende Planungskapazitäten; Realisierung steht im Kontext umfassenderer straßenräumlicher und städtebaulicher Maßnahmen
I32	Optimierung der Haltestellenausstattung an der Haltestelle Willy-Brandt-Platz in Darmstadt	Provisorische Teilumsetzung erfolgt; Planungen zum Umbau des Willy-Brandt-Platzes und der Haltestellen laufen
I33	Neubau eines Schienen-Haltepunkts Babenhausen-Sickenhofen	Bisher aus betrieblichen Gründen (fehlender Fahrzeitpuffer für zusätzlichen Halt) nicht machbar.

Maßnahmen- bezeichnung NVP 2004/07	Maßnahme	Bemerkungen zu Status der Maßnahme, Ursachen der Nicht-Realisierung und zu weiterem Verfahren
S6	Abschaffung der Tariffdifferenzen in den Relationen Dieburg – Darmstadt und Reinheim – Darmstadt	Erst im Zusammenhang mit umfassenderer Tarifreform des RMV realisierbar.
S13	Entwicklung von Maßnahmen zur Optimierung des Betriebsablaufs am Luisenplatz in Darmstadt	Eine Studie wurde angefertigt und Teilergebnisse daraus wurden umgesetzt. Die betriebliche Situation ist aber noch weiter zu verbessern.
N-A	Straßenbahn Darmstadt – Weiterstadt	Die beteiligten Städte Darmstadt und Weiterstadt haben beschlossen, die Trasse zu sichern, die Planungen aber vorläufig vorrangig aus Kostengründen nicht weiter zu treiben.
N-E	Verlängerung Linie R bis Arheilgen Bahnhof	Im Rahmen des ÖPNV-Konzepts Darmstadt Nord untersucht
N-F	Förderung eines regionalen Güterverkehrskonzepts auf der Schiene	Mit vertraglicher Sicherung von Gleisanschlüssen teilweise realisiert.
N-G	Einrichtung einer Tangentiallinie am östlichen Stadtrand von Darmstadt (Böllenthaltor – Ostbahnhof – Nordbahnhof)	Fehlende Planungskapazitäten.
N-J	Überprüfung des Neubaus eines S-Bahn-Haltepunkts Darmstadt Merck	Wegen betrieblicher Zwänge (fehlender Fahrzeitpuffer für zusätzlichen Halt) ohne Ausbau der S-Bahn-Strecke nicht realisierbar.
N-K	Linienbestimmung und NKU für Straßenbahntrasse Arheilgen – Wixhausen	Fehlende Planungskapazitäten
N-L	Straßenbahnanbindung Darmstadt Ostbahnhof	Verträglichkeit mit den Planungen zur Nordostumgehung wurde geprüft. In Zusammenhang mit Verlängerung nach Roßdorf – Groß-Zimmern weiter zu verfolgen.
SPNV-A	Führung der ICE-Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim über Darmstadt Hbf	Maßnahme wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geprüft.
SPNV-B	Taktverdichtung S3 im Abschnitt Darmstadt – Langen auf 15'-Takt	Erfordert Ausbau der Schieneninfrastruktur (Zweigleisigkeit).
SPNV-C	30'-Takt auf der Dreiecksbahn zwischen Dieburg und Ober-Roden	Fehlende Finanzmittel

Tabelle 2: Nicht realisierte, weiter zu verfolgende Maßnahmen

3.5 Fazit

Im Bereich des Linien- und Verkehrsangebots sowie der organisatorischen Maßnahmen wurde der Nahverkehrsplan 2004/07 zu einem bemerkenswert hohen Grad umgesetzt. Dies ist als Indiz für den Nutzen und die Effizienz dieser Maßnahmen zu verstehen und stellt zugleich allen Beteiligten ein gutes Zeugnis für Ihre Arbeit aus.

Eine Vielzahl von Überhangprojekten findet sich dagegen im infrastrukturellen Bereich. Dies ist zum Einen in den per se längeren Realisierungsdauern von Infrastrukturmaßnahmen aufgrund deren aufwändigeren Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie in den z.T. hohen Investitionskosten begründet. Insbesondere im Eisenbahnbereich gestalten sich Planungsverfahren außerordentlich langwierig. Zum Anderen sind die Umsetzungsdefizite aber auch auf fehlende personelle, finanzielle und instrumentelle Planungsressourcen zurückzuführen. Dies betrifft insbesondere den Bereich der Stadt Darmstadt. Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans bis 2016 sind daher auch die Ressourcen angemessen zu berücksichtigen.

4. Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil definiert Ziele und Standards für die Qualität des ÖPNV. Es dient als Maßstab für die Bewertung des bestehenden ÖPNV-Systems und als Grundlage für die Entwicklung des Angebotskonzepts zur Weiterentwicklung des ÖPNV ab 2011.

Das Anforderungsprofil gliedert sich in ein Leitbild, welches allgemein die Zielsetzungen sowie die Handlungsfelder für die Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV beschreibt (Abschnitt 4.1), und in Qualitätsstandards, in denen konkrete Kriterien zur Qualität des ÖPNV-Angebotes angegeben sind (Abschnitt 4.2).

4.1 Leitbild zur Weiterentwicklung des ÖPNV

Rolle und Funktion des ÖPNV

Der ÖPNV¹ ist integraler Bestandteil des Verkehrssystems im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt. Er trägt wesentlich dazu bei, die Standortqualität zu sichern und zu verbessern sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Region – Einwohner wie auch Gäste – zu befriedigen.

Zentrale Herausforderungen der kommenden Jahre, die auch das Verkehrssystem betreffen, sind die Stabilität der Wirtschaft, der demographische Wandel, der Klimaschutz und die Verringerung der Luftschadstoff- und Lärmemissionen. Der ÖPNV liefert als Teil des so genannten Umweltverbundes gemeinsam mit dem Fußverkehr, dem Fahrradverkehr und weiteren effizienten Mobilitätsangeboten einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung dieser Herausforderungen.

Im Mittelpunkt steht dabei das Ziel einer ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltigen Abwicklung des Verkehrs im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt. Der Nachhaltigkeitsbegriff beinhaltet hier insbesondere

- einen effizienten Einsatz der finanziellen Mittel und der sonstigen Ressourcen,
- die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen sowie
- den Schutz von Mensch und Umwelt vor negativen Folgewirkungen des Verkehrs.

Der ÖPNV ist Teil und zugleich Instrument einer integrierten Gesamtverkehrspolitik, die den Landkreis Darmstadt-Dieburg, die Stadt Darmstadt und die angrenzenden Gebietskörperschaften als zusammenhängendes Verkehrsgebiet versteht. Der ÖPNV ermöglicht nahtloses Reisen in diesem Gebiet und unterstützt das Zusammenwachsen der Region.

Während durch individuelle Verkehrsmittel (Fuß, Fahrrad, Pkw) eine flächendeckende Erschließung des Landkreis- und Stadtgebietes und jede beliebige Verbindung gewährleistet wird, kann der ÖPNV diese Ansprüche nur bedingt befriedigen. Die Grundversorgung durch den ÖPNV ist im gesamten Bedienungsgebiet unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen zu gewährleisten. Auf den Hauptkorridoren, auf denen hohe Marktpotenziale ausschöpfbar sind, soll der ÖPNV konsequent in seiner Attraktivität gepflegt und verbessert werden.

¹ ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr, beinhaltet den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie den Busverkehr

ÖPNV und Kunden

Der ÖPNV entwickelt sich zu einem Partner der Menschen in der Region, der sie bei der Realisierung ihrer Mobilitätsbedürfnisse unterstützt. Dies schließt die Integration der verschiedenen Verkehrsmittel Fuß, Fahrrad und Pkw sowie die Nutzung aller geeigneten Marketinginstrumente ein.

Zentrale Anforderung bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist die leichte, einfache und bequeme Nutzbarkeit für die Menschen. Sie bezieht sich auf Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen, auf das Tarif- und Vertriebssystem sowie auf individuelle Informationen über das Angebot.

Der Partnerschaftsgedanke schließt ein, dass Kunden bei Fragen und Beschwerden unkompliziert und zügig Hilfe und Antwort erhalten und dass Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf Störungen und Probleme angemessen reagieren.

ÖPNV-Nachfrage

Die Weiterentwicklung des Verkehrssystems im oben genannten Sinne erfordert eine Steigerung des Anteils des ÖPNV am Verkehrsmarkt: Der Anteil der Wege und der Verkehrsleistung, die im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, soll – insbesondere im Vergleich zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) – steigen. Ziel ist es zum Einen, den ÖPNV als Hauptverkehrsmittel für möglichst viele Menschen zu etablieren, und zum Anderen, den ÖPNV auch für jene Menschen zum selbstverständlichen Bestandteil ihrer Mobilität zu machen, die ihre Mobilitätsnachfrage nicht allein mit dem ÖPNV befriedigen können.

Hinsichtlich der ÖPNV-Nachfrage sollen bis 2016 folgende Ziele erreicht werden²:

- Steigerung des Modal Split-Anteil des ÖPNV in der Stadt Darmstadt von 12% auf 15%
- Steigerung der ÖPNV-Nutzung im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt zusammen um rund 5 % von 146 auf 153 Fahrten pro Einwohner und Jahr.

ÖPNV und Siedlungsstruktur

Die Attraktivität und die Marktfähigkeit des ÖPNV werden wesentlich von der Siedlungsstruktur sowie von der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur bestimmt. Damit der ÖPNV die ihm zugedachte Rolle und Funktion erfüllen kann,

- gewährleisten Kreis- und Stadtentwicklungsplanung, dass bei räumlichen Entwicklungsvorhaben ein wirtschaftlicher und attraktiver Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht wird; Siedlungsverdichtung genießt Priorität; neue Siedlungsflächen werden im Einzugsbereich von Haltestellen leistungsfähiger ÖPNV-Achsen ausgewiesen.
- stimmen Städte und Gemeinden ihre städtebaulichen und verkehrlichen Planungsvorhaben in jedem Einzelfall umfassend mit den formulierten Zielen und Vorgaben des Nahverkehrsplans ab; dabei stehen die störungsfreie Abwicklung des ÖPNV-Betriebs sowie die Effizienz der Erschließung und Anbindung neuer oder veränderter Siedlungsflächen im Mittelpunkt.
- sind Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger aufgerufen, ihre Beteiligungsmöglichkeiten z.B. in der Bauleitplanung wahrzunehmen, um die vorgenannten Ziele zu erreichen.

² Die Zielformulierung orientiert sich an den Möglichkeiten zur Messung der Nachfrage bzw. der Verkehrsmittelanteile: nur für Darmstadt liegen aus der Erhebung „Mobilität in Deutschland 2008“ aktuelle Modal Split-Werte vor. Für Stadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg kann die Nachfrage nur aus Fahrausweisverkäufen abgeschätzt werden.

ÖPNV und Wirtschaftlichkeit

Ziel ist die weitere nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Hinblick auf den erforderlichen Finanzierungsbedarf. Wesentliche Strategien sind:

- Konsequenter Einsatz von Investitionen zur Weiterentwicklung des ÖPNV nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem. Maßnahmen, die eine nennenswerte Zunahme der Nachfrage erwarten lassen oder einen hohen Verkehrswert gewährleisten, sind dabei generell zu bevorzugen,
- Regelmäßiges Monitoring der angebotenen Verkehrsleistungen, des Fahrzeugeinsatzes sowie der Bedienungsform im ÖPNV in Bezug zur Effizienz und zu ihrer Marktausrichtung (d.h. Markterfolg); hieraus folgernd gezielte Optimierung bzw. Anpassung der Bedienungsangebote, die durch eine steigende bzw. zurückgehende Nachfrage und Marktakzeptanz gekennzeichnet sind (auch im Sinne von gegensteuernden Maßnahmen bei zurückgehender Fahrgastakzeptanz),
- Steigerung der ÖPNV-Marktausschöpfung insbesondere außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen und in Bereichen mit nennenswerten Potenzialen außerhalb des Berufs- und Schulverkehrs durch zielgruppenspezifische Angebotsgestaltung; Zielgruppen mit Zuwachspotenzialen liegen insbesondere im Bereich Versorgungs- und Einkaufsverkehr sowie im Freizeitverkehr.

ÖPNV und Umwelt

Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll konsequent das Erfüllen der umweltpolitischen Zielsetzungen des Landkreises Darmstadt-Dieburg sowie der Stadt Darmstadt flankieren, insbesondere die Reduktion der Schadstoffbelastungen durch den MIV. Die Lärm- und Schadstoff-Emissionen durch den ÖPNV sind schrittweise, soweit wirtschaftlich in angemessenem Umfang realisierbar, nachhaltig zu vermindern. Maßnahmen im ÖPNV, z.B. Netzveränderungen, sollen unter Berücksichtigung der Effekte auf die Verkehrsnachfrage die Gesamtbilanz aller Emissionen in einer Gemeinde bzw. in einem Stadtteil nicht erhöhen. Zum Monitoring der Emissionen wird gemeinsam mit Kreis, Städten und Gemeinden ein einfaches Instrumentarium aufgebaut.

ÖPNV-Organisation

Die Qualität und Attraktivität des Produktes ÖPNV wird wesentlich von der Qualität der Prozesse bei seiner Planung und Erstellung bestimmt. Um die Qualität dieser Prozesse zu sichern und zu verbessern,

- arbeiten alle Akteure im ÖPNV – Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, ÖPNV-Infrastruktur-Betreiber, Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörden, Planungsbehörden und sonstige Beteiligte – kooperativ und in effizienten Strukturen zusammen;
- werden alle bei Planung des ÖPNV und bei der Erstellung des ÖPNV-Angebots erforderlichen Prozesse hinsichtlich Zuständigkeiten und Prozessschritten einschließlich der Kommunikation zwischen den Akteuren klar definiert; die Prozesse werden weiter entwickelt, wenn sie sich in der Praxis nicht bewähren oder wenn sich Potenziale zu ihrer Verbesserung zeigen.

Handlungsfelder für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes und der Infrastruktur

Um das Leitbild zu realisieren, werden für die nächsten Jahre folgende Schwerpunkt-Handlungsfelder definiert:

- Pflege und Weiterentwicklung bestehender **Bedienungsqualitäten** unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte:
 - Der 15-Minuten-Takt wird in der Stadt Darmstadt als gesamtstädtisches Bedienungsangebot in der Haupt- und Tagesverkehrszeit konsequent vermarktet und auf den nachfragestärksten Achsen auf einen 7,5-Minuten-Takt verdichtet. Lediglich in Randbereichen sowie in den Schwachverkehrszeiten wird das Bedienungsangebot entsprechend der geringen Fahrgastnachfrage im 30-Minuten-Takt vorgehalten. Der 15-Minuten-Takt soll dabei für mindestens ca. 75% der Bevölkerung an Wochentagen (montags – freitags) zwischen 6.00 und 20.00 Uhr angeboten werden.
 - Im Landkreis soll auf den Hauptrelationen in der Tagesverkehrszeit mindestens ein stündliches Angebot im Bus- und Bahnverkehr vorgehalten werden, das in den Hauptverkehrszeiten weiter verdichtet wird (30-Minuten-Takt oder mindestens zwei Fahrten pro Stunde). Auf den übrigen Relationen soll an Schul- und Ferientagen in der Tagesverkehrszeit mindestens ein zweistündliches Angebot vorhanden sein.
- Konsequente Weiterführung der Planungen und Maßnahmen zur **Beschleunigung des ÖPNV** (Busspuren, LSA-Vorrangschaltungen) und Umsetzung weiterer wirksamer Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität (z.B. zur Reduzierung der Haltestellenaufenthaltszeiten und zur Beschleunigung des Fahrgastwechsels).
- Verbesserung und Ausbau der **Umsteigeverknüpfungen** zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln an ausgewählten Verknüpfungspunkten im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt (SPFV³, SPNV, Straßenbahn, Stadtbus, Regionalverkehr) mittels Maßnahmen in der Fahrplanung, Anschlusssicherungsmaßnahmen im Fahrplan und im Betrieb, transparenter und leicht verständlicher Fußwegeführung bei Verknüpfungspunkten, dynamischer Fahrgastinformation, attraktiver baulicher Gestaltung etc..
- Gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für **Mobilitätseingeschränkte** mit dem langfristig zu erreichenden Ziel eines „barrierefreien ÖPNV“ in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg; das bestehende Programm der barrierefreien Umgestaltung von Haltestellen soll konsequent weitergeführt werden.
- Gezielte Stärkung der Qualität der „Hardware“ entlang der Reisekette: **Fahrzeugqualität und Haltestellenausstattung** (einschließlich Bike + Ride- und Park + Ride-Anlagen).
- Umfassende **Koordination des Betriebsablaufes** einschließlich laufender Erfassung betrieblicher und verkehrlicher Qualitäts- und Planungskenngrößen für den Landkreis Darmstadt-Dieburg und die Stadt Darmstadt unter Einbeziehung des SPNV und flexibler Bedienungsformen mit Hilfe eines Betriebsleitsystems.
- Verbesserung der **Fahrgastinformationen**, insbesondere an Haltestellen sowie in Fahrzeugen, zur aktuellen Betriebslage (Abfahrtszeiten, Verspätungen), zu geplanten und ungeplanten Störungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten, zu Sonderverkehren sowie zur Orientierung im Haltestellenumfeld. Als Informationsmedien sind alle Kanäle – Aushänge, Ansagen,

³ Schienenpersonenfernverkehr

dynamische Anzeigen und persönliche Informationen an Haltestellen sowie Printmedien, mobiles und stationäres Internet in einem einheitlichen Erscheinungsbild zu nutzen.

- Ausbau des **zielgruppenorientierten Marketings** insbesondere durch attraktive Tarifangebote, leicht zugängliche Mobilitätsinformationen sowie durch die gezielte Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen und Freizeiteinrichtungen (Mobilitätsmanagement).
- Definition und Vereinbarung aller relevanten **Planungs-, Betriebs- und Steuerungsprozesse** im ÖPNV insbesondere zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Im Fokus stehen dabei beispielsweise das Haltestellenmanagement, die Fahrgastinformation, das Vertriebssystem und das Qualitätscontrolling.

In Ergänzung zu diesen Schwerpunkt-Zielsetzungen werden die nachfolgenden spezifischen Zielsetzungen verfolgt:

- Konsequente Einbindung des Nahverkehrs im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt in die umweltpolitischen Zielsetzungen der Gebietskörperschaften zur Verringerung der Schadstoffemissionen im Verkehr (Weiterentwicklung einer umweltfreundlichen Fahrzeugflotte sowie Steigerung des Nutzeranteils im ÖPNV am gesamten Verkehrsgeschehen).
- Die Lärm- und Schadstoffemissionen im ÖPNV sollen bis zum Jahr 2016 deutlich gesenkt werden. Ziel ist die Verringerung des Feinstaubausstoßes sowie beim CO₂-Ausstoß eine Konstanz der Emissionswerte, mittelfristig eine Verringerung der CO₂-Emissionswerte. Ansatzpunkte hierzu sind
 - eine Verbesserung der Emissionsbilanz im Busverkehr bezogen auf die Fahrgastzahlen: Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV und somit eine Steigerung der Fahrgastzahlen für eine spürbare Senkung der Lärm- und Schadstoffemissionen bezogen auf die beförderten Fahrgäste,
 - die Senkung des CO₂- und Feinstaub-Ausstoßes sowie der Lärmemissionen der bestehenden Fahrzeugflotte durch technische Maßnahmen (z. B. Förderung der Elektromobilität),
 - die Anschaffung von Neufahrzeugen mit möglichst emissionsarmen Leistungsmerkmalen und Antriebstechniken, Einsatz von emissionsarmen Reifen sowie
 - weitere Maßnahmen, die zur Reduktion der Emissionen dienen, wie z.B. Schulung des Fahrpersonals für ein emissionsarmes Fahrverhalten etc.
- Prüfung zusätzlicher tangentialer Verkehre in der Stadt Darmstadt und im Landkreis, die Ziele außerhalb des Innenstadtbereiches von Darmstadt untereinander auf direktem Wege und mit kurzen Fahrzeiten verbinden, sowie Prüfung des Aufbaus höherwertigerer Verkehrssysteme (Expressbus, Straßenbahn) in Relationen mit hoher Nachfrage und hohem Potenzial.
- Berücksichtigung der Belange des ÖPNV bei allen verkehrs- und stadtplanerischen Entwicklungen und Veränderungen, insbesondere hinsichtlich der Erreichbarkeit relevanter Ziele sowie der Wirtschaftlichkeit des Betriebsablaufs, z.B. bei der Umgestaltung von Straßen/-abschnitten oder bei der Einrichtung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.
- Unmittelbare Bedienung von Stadt- und Gemeindeerweiterungsgebieten und Gewerbeentwicklungsgebiete (bei entsprechenden Nachfragepotenzialen z.B. bei Zuzug der Bevölkerung bzw. Ansiedlung von Arbeitsplätzen) sowie der ÖPNV-relevanten Einkaufs- und Freizeitziele, um den dortigen (potenziellen) Fahrgästen direkt bei Ansiedlung eine attraktive Anbindung

an den ÖPNV gewährleisten zu können, dabei auch Überprüfung der bestmöglichen Bedienungsform im Schienen, Straßenbahn- und Busverkehr für eine möglichst hochwertige ÖPNV-Qualität in diesen Gebieten.

- Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit.
- Prüfung von Entwicklungsvorhaben im Schienenpersonenverkehr und deren Anbindung mit ÖPNV.

4.2 Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

4.2.1 Bedeutung der Qualitätsstandards für die Nahverkehrsplanung

Nach §§ 3 und 4 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes ist der ÖPNV Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Das Angebot des ÖPNV ist leistungsfähig und effizient zu gestalten. Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.

Der Nahverkehrsplan soll dazu beitragen, das erreichte Angebotsniveau des ÖPNV im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt zu erhalten, zu pflegen und auszubauen. Eine wesentliche Zielrichtung des Nahverkehrsplanes ist es daher, die Qualitätsziele für das ÖPNV-Angebot konkret festzulegen. Anhand dieser „Qualitätsstandards“ soll das ÖPNV-Angebot im Untersuchungsraum im Bestand und in der Weiterentwicklung gemessen und bewertet werden.

Die Qualitätsstandards sind bei Neuvergaben für alle im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt in der Ist-Situation und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der von den Aufgabenträgern angestrebten ÖPNV-Entwicklung.

4.2.2 Übersicht über die Qualitätskriterien

Im Rahmen der Analyse des Nahverkehrsplans wird das bestehende ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum untersucht und bewertet. Im Mittelpunkt der Bewertung steht die Qualität des Bedienungsangebotes aus Sicht des Nutzers. Es werden in erster Linie die Qualitätsmerkmale berücksichtigt, die von Seiten der Fahrgäste an das ÖPNV-Angebot gestellt werden:

- Verkehrsmiteinsatz,
- Betriebs-/Verkehrszeiten, Sonderverkehre,
- Erschließung,
- Bedienung (Taktfolge innerhalb eines Betriebszeitfensters),
- Verbindung (Reisezeit und Umsteigehäufigkeit),
- Netz- und Fahrplangestaltung,
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit,
- Anschlüsse an Verknüpfungspunkten,
- Haltestellen und Haltepunkte,
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln,
- Fahrzeugausstattung,
- Betrieb und Störungsmanagement,
- Marketing, Fahrgastinformation, Vertrieb und Tarif,
- Qualitätsmanagement.

4.2.3 Qualitätsanforderungen Verkehrsbedienug

Verkehrsmiteinsatz

Der Einsatz von Schienenverkehrsmitteln ist auf den Hauptrelation vorrangig gegenüber dem Einsatz von Bussen zu planen. Nachfragestarke Relationen, die bislang nicht im Schienenverkehr bedient werden, sind mit einer Potenzial- und Machbarkeitsstudie auf eine Umstellung auf eine Schienenbedienug zu überprüfen. Wo eine Schienenbedienug nicht sinnvoll oder machbar ist, soll alternativ eine hochwertige Busbedienug (z.B. Expressbuslinie) geprüft werden.

In Zeiten und Räumen schwacher Fahrgastnachfrage ist die Einführung oder Umstellung auf bedarfs-gesteuerte und flexible Bedienungsformen zu überprüfen.

Betriebs-/Verkehrszeiten, Sonderverkehre

Der definierte Betriebszeitraum sowie die einzelnen Betriebszeitfenster der Verkehrszeiten berücksichtigen

- die typischen Nutzerstrukturen (z. B. Beruf, Ausbildung, Einkauf, Freizeit) für bestimmte Zeitabschnitte,
- die aktuellen Ladenöffnungszeiten sowie
- die Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im MIV und im ÖV.

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Betriebszeitfenster
Mo-Fr	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:30 – 03:00
	Tagesverkehrszeit	TVZ	05:00 – 21:00
	Hauptverkehrszeit	HVZ I	06:00 – 09:00
	Hauptverkehrszeit	HVZ II	12:00 – 20:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ	21:00 – 00:30
Sa	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:30 – 03:00
	Tagesverkehrszeit	TVZ	05:30 – 20:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ	20:00 – 00:30
So und Feiertag	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:30 – 03:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ	07:00 – 00:30

Tabelle 3: Definition Verkehrszeiten

Die Ausprägung der HVZ kann auf einzelnen Achsen in Abhängigkeit der tatsächlich bestehenden Nachfrage auch kürzer sein. Eine Ausdehnung der Hauptverkehrszeiten über 20.00 Uhr hinaus aufgrund verlängerter Ladenöffnungszeiten ist ggf. im Einzelfall und für bestimmte Relationen zu prüfen. Grundsätzlich ist das Bedienungsangebot in der abendlichen Schwachverkehrszeit montags bis samstags auch auf den Bedarf der Beschäftigten im Einzelhandelsgewerbe auszurichten. Zu berücksichtigen sind hierbei Anschlüsse von (über-) regionalen Verkehrsmitteln (SPFV und SPNV), insbesondere der jeweils letzte Anschluss an einem Verkehrstag.

Bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen an die Verkehrszeiten (z. B. Gewerbestandorte, Kliniken) ist eine flexible Handhabung bei der Definition der Verkehrszeiten zu gewährleisten.

Bei grundsätzlichen Änderungen der Schulzeiten (z. B. späterer Schulbeginn) sind die Zeitfenster entsprechend anzupassen.

Ein Angebot in den Nachtverkehrszeiten ist zumindest in den nachfragestärkeren Nächten Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag und in Nächten vor Feiertagen auf den Hauptrelationen vorzuhalten.

Bei Großveranstaltungen mit entsprechend zu erwartender Fahrgastnachfrage sollen spezielle Bedienungsangebote (Sonderverkehre) eingerichtet werden. Regelmäßig jährlich wiederkehrende Sonderverkehre sind im Nahverkehrsplan mit den grundlegenden Angebotsparametern darzustellen.

Erschließung

Die Bewertung der Erschließungsqualität richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen. Dabei werden in Anlehnung an die Empfehlungen des VDV⁴ die nachfolgenden Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche herangezogen. Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Bewertung der Erschließungsqualität nur dann als „ÖPNV-bedient“ gewertet, wenn sie in der Haupt- und Tagesverkehrszeit in einer definierten Mindestqualität bedient wird.

	Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereich (Radius um eine Haltestelle; Luftlinie)
Bus und Straßenbahn in Darmstadt und in den Kernstädten der Mittelzentren	300 m ⁵
Bus und Straßenbahn in allen übrigen Bereichen	500 m
SPNV	1.000 m

Tabelle 4: Standards Erschließungsqualität

Bedienung (Taktfolge innerhalb eines Betriebszeitfensters)

Methodik

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer, wobei insbesondere die Kriterien Bedienungshäufigkeit und Regelmäßigkeit von Bedeutung sind.

Für das Stadtgebiet Darmstadt werden aufbauend auf Gebietskategorien (siehe Tabelle 5) Bedienungskorridore im ÖPNV entwickelt und entsprechende Bedienungsstandards beschrieben⁶. Im Landkreis Darmstadt-Dieburg werden auf der Grundlage der zentralörtlichen Verbindungen Standards für die Bedienung der Relationen aufgeführt.

⁴ VDV – Empfehlung, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 2000

⁵ Bei einem Bedienungsangebot im 10-Minuten-Takt-Linien (oder dichter) kann ein Einzugsbereich von 400 Metern verwendet werden, wenn ein Radius von 300 Metern nicht erreicht werden kann. Begründung: Aktuelle Erfahrungen, z.B. aus Berlin, zeigen, dass der Fahrgast längere Fußwege auf dem Weg zur Haltestelle akzeptiert, wenn diese Haltestelle im dichten Takt bedient wird.

⁶ Die Standards basieren auf den Richtlinien zur Nahverkehrsplanung verschiedener Bundesländer und auf den Festsetzungen von Nahverkehrsplänen vergleichbarer Großstädte.

Neben der Differenzierung nach der raumordnerischen Funktion der Teilräume muss für die Bedienungssystematik auch nach Tagesverkehr (Haupt- und Tagesverkehrszeit) sowie nach Früh-, Spät- und Wochenendverkehr (Schwachverkehrszeit) unterschieden werden. Im Sinne einer guten Merkbarkeit sollte hierbei von einem Grundraster der Vertaktung ausgegangen werden, das an die jeweiligen Zeitfenster angepasst wird.

Gebietskategorien Stadt Darmstadt

Grundlagen für die Kategorisierung sind neben der Bevölkerungsdichte eines Bezirks Aufkommensschwerpunkte, die ein entsprechendes Nachfragepotenzial bieten. Die Bewertung der Bedienstungsqualität (siehe Kap. 6.3) wird zunächst jeweils für eine Haltestelle/einen Haltepunkt für die in Tabelle 5 dargestellten Gebietskategorien (siehe Karte 1a) vorgenommen.

Gebiet	Statistische Bezirke
Gebietskategorie I > 5.000 EW/qkm oder hohe Arbeitsplatzdichte	<ul style="list-style-type: none"> ■ DA-Mitte: Rheintor/Grafenstraße, Kapellplatzviertel, St. Ludwig mit Eichbergviertel ■ DA-Nord: Johannesviertel, Martinsviertel-West, Martinsviertel-Ost ■ DA-Ost: Mathildenhöhe, Woogsviertel ■ DA-Bessungen: Alt-Bessungen ■ DA-West: Am Südbahnhof ■ DA-Kranichstein: Kranichstein-Süd <p>Aufgrund der hohen Arbeitsplatzkonzentration werden folgende Bezirke in diese Gebietskategorie aufgenommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ DA-Mitte: Stadtzentrum ■ DA-Nord: Pallaswiesenviertel, Waldkolonie (Bereich Robert-Bosch-Straße/Hauptbahnhof West) ■ DA-West: Am Kavalleriesand (Bereich Hilpertstr./T-Online-Allee) ■ DA-Ost: An den Lichtwiesen (Universität) ■ DA-Arheilgen: Arheilgen-West (Bereich Merck Nordtor)
Gebietskategorie II > 2.000 EW/qkm oder mittlere Arbeitsplatzdichte	<ul style="list-style-type: none"> ■ DA-Bessungen: Paulusviertel ■ DA-West: Heimstättensiedlung, Verlegerviortel ■ DA-Arheilgen: Alt-Arheilgen, Arheilgen-Süd ■ DA-Eberstadt: Alt-Eberstadt, Kirchtannensiedlung
Gebietskategorie III	<ul style="list-style-type: none"> ■ Alle übrigen Statistischen Bezirke

Tabelle 5: Gebietskategorien Stadt Darmstadt (Stadtgebiete⁷ nach Nutzungsdichte)

Zu gewährleisten ist die Bedienung im ÖPNV zwischen den genannten Gebieten bzw. Bezirken und den im Folgenden dargestellten **relevanten Zielen**:

- Innenstadt Darmstadt (Luisenplatz, Willy-Brandt-Platz, Mathildenplatz, Schloss) einschließlich TU Darmstadt
- Hauptbahnhof Darmstadt
- Weitere Bahnhöfe (Nordbahnhof, Ostbahnhof, Südbahnhof, Bahnhof DA-Eberstadt, Bahnhof DA-Kranichstein, S-Bahnhof DA-Arheilgen, S-Bahnhof DA-Wixhausen (aus den benachbarten Gebieten/Bezirken))
- Arbeitsplatzschwerpunkte Pallaswiesenviertel, Waldkolonie (Bereich Robert-Bosch-Straße/Hauptbahnhof West), Am Kavalleriesand (Bereich Hilpertstr./T-Online-Allee), An den Lichtwiesen (Universität), Darmstadt Nord (Fa. Merck), Weiterstadt-Riedbahn/Im Rödling

⁷ Zur Benennung der Stadtgebiete werden die offiziellen Bezeichnungen der Statistischen Bezirke verwendet.

- Stadtteilzentren Arheilgen, Eberstadt, Kranichstein (aus den benachbarten Gebieten/Bezirken)

Daraus ergeben sich Bedienungskorridore mit den relevanten Achsen im ÖPNV. Für diese Bedienungskorridore werden Anforderungen an die Bedienstungsstandards definiert, die somit einen wesentlichen Faktor für die Attraktivität des ÖPNV in Darmstadt darstellen. Die Bedienung soll als Integraler Taktfahrplan erfolgen.

Die nachfolgend beschriebenen Bedienstungsstandards werden somit auf der Basis der gebietstypischen Merkmale sowie der Nachfragepotenziale und der Wirtschaftlichkeit definiert. Als Standard für die Bedienstungsqualität werden dabei Mindesttaktzeiten definiert. Diese gelten unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder Direktverbindung handelt.

Kategorie	Bedienungskorridore	Montag - Freitag			Samstag und Sonn-/Feiertag	
		HVZ (Takt)	TVZ (Takt)	SVZ (Takt)	TVZ (Takt)	SVZ (Takt)
Qualitätskategorie A	Alle Relationen zwischen Gebietskategorie I und den genannten relevanten Zielen im Stadtgebiet	15 Min.	15 Min	30 Min	15 Min	30 Min
Qualitätskategorie B	Alle Relationen zwischen Gebietskategorie II und den genannten relevanten Zielen im Stadtgebiet	15 Min	15 Min	30 Min	30 Min	30 Min
Übergangsbereich Qualitätskategorien B/C	Alle Relationen zwischen Gebietskategorie III und der Innenstadt Darmstadt und dem Hauptbahnhof Darmstadt bzw. einem benachbarten Bahnhof	15 Min	30 Min	30 Min	30 Min	60 Min
Qualitätskategorie C	Alle Relationen zwischen Gebietskategorie III und relevanten Gewerbe/Industriestandorten sowie benachbarten Stadtteilzentren sowie zu relevanten Einkaufs- und Arbeitsplatzstandorten im Stadt-Umland-Bereich von Darmstadt	30 Min	30 Min	60 Min	60 Min	60 Min

Tabelle 6: Bedienstungsstandards nach Bedienstungskorridoren im ÖPNV in der Stadt Darmstadt

In den Nachtverkehrszeiten ist ein stündliches Angebot für die Qualitätskategorien A und B (ohne Gebiete mit hoher Arbeitsplatzkonzentration) in den nachfragestarken Nächten (Nächte Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag und Nächte vor Feiertagen) vorzusehen. Dabei kann eine Bedienung auch über randlich gelegene Haltestellen in den jeweiligen Stadtbezirken erfolgen, um eine wirt-

schaftliche Bedienung in der NVZ zu ermöglichen. Die Verbindungen konzentrieren sich hier auf das Ziel der Darmstädter Innenstadt sowie weitere ausgewählte freizeitrelevante Ziele im Nachtverkehr.

Bedienungsqualität im Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie zu benachbarten Zentren

Im Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie bei Relationen zum Oberzentrum Darmstadt sowie zu benachbarten Zentren gelten folgende Anforderungen an die Bedienungsqualität. Die Bedienung soll als Integraler Taktfahrplan erfolgen.

Verbindung	HVZ	TVZ	SVZ
Relationen innerhalb des Landkreises Darmstadt-Dieburg und zur Stadt Darmstadt			
Oberzentrum – Mittelzentrum/Unterzentrum	15'	30'	60'
Gemeinde – Oberzentrum/Mittelzentrum/Unterzentrum	30'	60'	120'
Unterzentrum – zugehöriges Mittelzentrum	60'	60'	120'
Mittelzentrum – Mittelzentrum	60'	60'	120'
Innergemeindliche Verbindungen	30'	60'	120'
Relationen in benachbarte Gebietskörperschaften bzw. Regionen			
Von Stadt DA und Mittelzentren im LK DA-DI zu benachbarten Oberzentren und zum Flughafen Frankfurt Rhein-Main	30'	60'	60'
Von Stadt DA und Mittelzentren im LK DA-DI zu benachbarten Mittelzentren	60'	60'	120'
Von Unterzentren im LK DA-DI zu benachbarten Ober- und Mittelzentren	60'	60'	120'
Mindestbedienung der Orte über 200 Einwohner:			
<ul style="list-style-type: none"> • zwei ÖPNV-Fahrtenpaare/Tag • Bedienung in folgenden Zeitintervallen für Hin- und Rückfahrten: am Vormittag mind. zwei Hinfahrten und eine Rückfahrt, am Nachmittag mind. eine Hinfahrt und zwei Rückfahrten 			

Tabelle 7: Bedienungsstandards nach Bedienungskorridoren im ÖPNV im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Präzisierung bzgl. der in Darmstadt anzubindenden Ziele aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg:

- Innenstadt Darmstadt (Luisenplatz, Willy-Brandt-Platz, Mathildenplatz, Schloss)
- Hauptbahnhof Darmstadt
- Weitere Bahnhöfe (Ostbahnhof (aus den Bereichen Roßdorf und Groß-Zimmern), Bahnhof DA-Eberstadt (aus dem Bereich Pfungstadt), S-Bahnhof DA-Arheilgen oder DA-Wixhausen (aus dem Bereich Weiterstadt))
- Gewerbe- und Industriestandorte Pallaswiesenviertel, Waldkolonie (Bereich Robert-Bosch-Straße/Hauptbahnhof West), Am Kavalleriesand (Bereich Hilpertstr./T-Online-Allee), An den Lichtwiesen (Universität), Darmstadt Nord (Fa. Merck) (aus benachbarten Orten)
- Stadtteilzentren Arheilgen, Eberstadt, Kranichstein (aus den benachbarten Gebieten/Bezirken)

In den Nachtverkehrszeiten in den nachfragestarken Nächten (Nächte Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag und Nächte vor Feiertagen) ist ein stündliches Angebot zwischen dem Oberzentrum Darmstadt und den Mittel- und Unterzentren im Kreisgebiet sowie Richtung Langen – Frankfurt vorzusehen. Dabei kann eine Bedienung auch über randlich gelegene Haltestellen in den jeweiligen Städten und Gemeinden erfolgen, um eine wirtschaftliche Bedienung in der NVZ zu ermöglichen. Die Verbindungen konzentrieren sich hier auf das Ziel der Darmstädter Innenstadt sowie weitere ausgewählte freizeitrelevante Ziele im Nachtverkehr.

Verbindung (Reisezeit und Umsteigehäufigkeit)

Ein weiterer wichtiger Faktor im Hinblick auf die Erreichbarkeit ist die Tür-zu-Tür-Reisezeit. Im Nahverkehrsplan werden Richtwerte definiert, innerhalb derer ein Fahrgast die relevanten Ziele erreichen kann.

Ähnlich wie für die Reisezeit gilt auch für die Umsteigehäufigkeit die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten.

Kategorie	Umsteigehäufigkeit	Maximale Reisezeit
Anbindung aller Orte im Landkreis an das nächste Unterzentrum	Umsteigefreie Anbindung	20 Minuten
Anbindung aller Gemeinden im Landkreis an das nächste Mittelzentrum	max. ein Umsteigevorgang	30 Minuten
Anbindung aller Mittel- und Unterzentren an das Oberzentrum Darmstadt in der HVZ und TVZ	Umsteigefreie Anbindung	60 Minuten
Anbindung aller Mittel- und Unterzentren vom Oberzentrum Darmstadt in der SVZ	max. ein Umsteigevorgang	90 Minuten
Anbindung der Ober-, Mittel- und Unterzentren an die Ober- und Mittelzentren benachbarter Gebietskörperschaften sowie zum Flughafen Frankfurt Rhein-Main	max. zwei Umsteigevorgänge	90 Minuten

Tabelle 8: Anforderungen an die Erreichbarkeit und Umsteigehäufigkeit

Auf den Hauptrelationen zu den relevanten Zielen im Stadtgebiet Darmstadt (Innenstadt, Hauptbahnhof, TU Lichtwiese, Stadtteilzentren Arheilgen, Eberstadt, Kranichstein für die benachbarten Bezirke) sollen möglichst umsteigefreie Verbindungen eingerichtet werden. Dabei haben umsteigefreie Verbindungen Vorrang vor kürzeren Reisezeiten bei Umsteigeverbindungen. Bei Verbindungen mit Umsteigenotwendigkeiten sollen die Übergangszeiten auf die erforderlichen Mindestzeiten begrenzt sein. Bei den Relationen der übrigen Kategorien soll maximal einmal umgestiegen werden, um die übrigen Ziele in Darmstadt zu erreichen.

Das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV soll bei maximal 1,5 liegen (die Reisezeit im ÖPNV soll damit maximal das Anderthalbfache der Reisezeit im MIV betragen)..

Netz- und Fahrplangestaltung

Linienwege und Streckenführungen sind möglichst einheitlich und systematisch zu gestalten. Der Fahrplan einer Linie soll eine möglichst geringe Anzahl unterschiedlicher Linienwege aufweisen. Pa-

parallele Verkehre insbesondere zwischen Bus und SPNV, aber auch zwischen verschiedenen Buslinien sind zu vermeiden, sofern die jeweiligen Linien die gleichen verkehrlichen Funktionen abdecken. Bei Taktverkehren sollen die Abfahrtszeiten an den Haltestellen in allen Bedienungszeiträumen gleich sein.

Ziel ist, ein übersichtliches und leicht begreifbares Liniennetz im ÖPNV vorzuhalten, in dessen Ausgestaltung auch eine verkehrliche Klassifizierung des Bedienungsangebotes deutlich wird, die z. B. durch eine Unterscheidung der Liniennummern (z. B. vorangestellte Buchstaben für Schnellbusverbindungen oder Linien des Regionalen Hauptnetzes oder Verwendung bestimmter Nummernkreise) erkennbar wird. Diese Differenzierung ist als Bestandteil der Fahrgastinformation entsprechend zu vermarkten.

Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, 10-Minuten-Garantie

Die Pünktlichkeit wird hinsichtlich der im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen aus Kundensicht behandelt. Für den Fahrgast ist entscheidend, wie pünktlich der ÖPNV ist und nicht, aus welchen Gründen die Unpünktlichkeit entstanden ist.

Bis zum Jahr 2016 soll eine Pünktlichkeit von mindestens 90 % für die Linien in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Darmstadt-Dieburg und der Stadt Darmstadt erreicht werden.

Im Bereich der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburgs gilt eine 10-Minuten-Garantie als Pilotprojekt. Auf den Straßenbahn- und Buslinien können sich Fahrgäste ihre Fahrtkosten erstatten lassen (bei Zeitkarten anteilige Erstattung), wenn eine Verspätung von mehr als zehn Minuten eintritt. Die Einführung von weiter gehenden Kundengarantien wird angestrebt.

Verknüpfungspunkte und Anschlüsse

An den Verknüpfungspunkten sind in den Hauptumsteigerrelationen (größer 200 umsteigende Fahrgäste pro Relation in beide Richtungen) möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten. Bei Taktfolgen von 30 Minuten und länger auf beiden anschlussrelevanten Linien ist an Verknüpfungspunkten auf den Hauptumsteigerrelationen eine Anschlusssicherung zu gewährleisten, sofern die Fahrplangestaltung dies ohne weitere wesentliche Qualitätseinbußen für den übrigen Fahrweg zulässt. Bei nicht ausreichender Fahrplansicherheit (z. B. Behinderungen und Störungen durch MIV) sowie an Verknüpfungspunkten mit längeren Umsteigewegen mit regelmäßigem Auftreten ist ein Zuschlag von bis zu 5 Minuten zulässig.

Die Verknüpfungspunkte werden wie folgt kategorisiert:

- Verknüpfungspunkt 1. Ordnung: Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen von SPNV, S-Bahn und/oder Straßenbahn bzw. Bus-Bus-Verknüpfung mit mindestens 1.000 Umsteiger in allen Relationen
- Verknüpfungspunkt 2. Ordnung: Verknüpfungspunkte SPNV, S-Bahn und/oder Straßenbahnlinie bzw. Bus-Bus-Verknüpfung mit über 500 Umsteiger in allen Relationen
- Verknüpfungspunkt 3. Ordnung: Nebenumsteigepunkte

	Max. Übergangszeiten (in Minuten), zu erfüllen für Hauptumsteigerelationen (größer 200 umsteigende Fahrgäste pro Relation in beide Richtungen)⁸
Umsteigen Bus bzw. Straßenbahn auf SPNV	10
Umsteigen Bus auf Straßenbahn bzw. zwischen Buslinien oder zwischen Straßenbahnlinien	5
Umsteigen bei Fußwegen größer 200 m zwischen den einzelnen Haltestellen	10

Tabelle 9: Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten in der HVZ/NVZ

Eine Anschlusssicherung soll über das Verkehrsmanagementsystem (VMS) verkehrsmittelübergreifend und soweit möglich automatisiert erfolgen.

4.2.4 Qualitätsanforderungen Haltestellen und Fahrzeuge

Haltestellen und Haltepunkte

Die Beförderungsqualität wird in großem Maße durch die Ausstattung der Haltestellen definiert.

Die Haltestelle dient dem potenziellen ÖPNV-Nutzer als Zugangsstelle zu dem Verkehrssystem und ist somit das „Aushängeschild“ für den ÖPNV. Das äußere Erscheinungsbild sowie Lage und Erreichbarkeit bestimmen in nicht unwesentlichem Maße die Entscheidung des Kunden den ÖV zu nutzen.

Klare Zielsetzung ist es, die Haltestellenqualität im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt weiter zu verbessern. Dazu gehören insbesondere die Verbesserung der Information an den Haltestellen, die Ergänzung von Wind- und Regenschutz sowie von Sitzgelegenheiten und die verbesserte Nutzbarkeit der Haltestellen durch mobilitätseingeschränkte Personen.

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV und beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz prinzipiell die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Bei Aus- und Neubau von öffentlichen Verkehrsanlagen sind diese weitgehend barrierefrei und behindertenfreundlich zu gestalten.

Richtungshaltestellen sollten nahe beieinander (in Sichtweite) liegen, um dem Fahrgast die Orientierung erleichtern zu können. Im Bereich der Haltestellen sollen, soweit erforderlich, Querungshilfen angelegt sein.

Die Anforderungen an die Haltestellenausstattung orientieren sich an den Standards des Rhein-Main-Verkehrsverbundes. Ferner sind die Belange des Betriebs (bspw. Sozialräume für Fahrer) zu beachten. Haltestellen, an denen Pausenzeiten für Fahrer vorgesehen sind, sollen nicht im Zuge von Linienschleifen mit mehreren Haltestellen liegen.

⁸ Bei Linien, die an mehreren Verknüpfungspunkten gebunden sind, sind die definierten Umsteigezeiten nicht an allen Verknüpfungspunkten einzuhalten. In diesem Fall sind Prioritäten zu definieren.

Für die Einrichtung, den Betrieb und ggf. die Auflassung von Haltestellen sind alle erforderlichen Prozesse und die jeweiligen Zuständigkeiten zwischen den Beteiligten zu definieren, um durch klare und transparente Aufgabenverteilung die Qualität zu sichern.

Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV ist die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre von hoher Bedeutung. Insbesondere dort, wo der ÖPNV keine flächendeckende Erschließung bereitstellen kann, werden der Pkw und das Fahrrad zu wichtigen Ergänzungsverkehrsmitteln. Um diese mit dem ÖPNV zu verknüpfen, sind Park+Ride-Anlagen (P+R) sowie Bike+Ride-Anlagen (B+R) erforderlich. Bestehende P+R- und B+R-Anlagen, deren Kapazitäten regelmäßig erschöpft sind, sollen ausgebaut werden.

An Verknüpfungspunkten 1. Ordnung und weiteren geeigneten Haltestellen ist die Einrichtung von Car-Sharing-Stellplätzen sowie – sofern ein solches Angebot im Landkreis Darmstadt-Dieburg oder in der Stadt Darmstadt aufgebaut wird – von Leihfahrradstationen zu prüfen.

Bei der Gestaltung der Fahrradabstellanlagen ist sowohl die Nutzerfreundlichkeit als auch der Diebstahlschutz zu berücksichtigen. An aufkommensstarken Haltepunkten im Pendlerverkehr sind zusätzlich Fahrradboxen anzuordnen.

Ferner sind Kiss+Ride-Anlagen (Kurzzeitparkzonen zum Bringen oder Abholen von Fahrgästen mit dem MIV) an Verknüpfungsstellen vor allem mit dem SPNV einzurichten.

P+R- und B+R-Anlagen, Fahrradverleihsysteme und CarSharing-Systeme sind soweit als möglich in das Tarif- und Vertriebsystem sowie in das Marketing des ÖPNV zu integrieren, um die Durchgängigkeit der Verkehrsmittelnutzung aus Kundensicht zu verbessern.

Die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV ist grundsätzlich zu ermöglichen. Insbesondere im SPNV sollen ausreichende Kapazitäten für die Fahrradmitnahme vorgehalten werden. Die Belange eines sicheren und pünktlichen Betriebs sowie der übrigen Fahrgäste sind zu beachten.

Fahrzeugausstattung

Neben der Haltestellenausstattung stellt das wichtigste Definitionsmerkmal für die Beförderungsqualität die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge dar. Sicherzustellen ist eine höchstmögliche Qualität im Linienverkehr. Eingesetzt werden sollen saubere, moderne, ansprechende, komfortable und für den Fahrzweck geeignete Fahrzeuge.

Grundsätzlich sind bei Neuanschaffungen Niederflurfahrzeuge vorzusehen. Mindestanforderungen an die Ausstattung von Straßenbahnen und Bussen sind im Anhang (Qualitätsmanagement) dargestellt.

4.2.5 Qualitätsanforderungen Betrieb, Leitstelle und Störungsmanagement

Die Koordination des Betriebsablaufs im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt soll unter Einbezug des SPNV sowie flexibler Bedienungsformen durch ein Betriebsleitsystem erfolgen. Die Aufgabenträger vereinbaren mit den Verkehrsunternehmen und mit dem Betreiber des Betriebsleitsystems Rahmenvorgaben zur Nutzung des Betriebsleitsystems, insbesondere zu Betriebsabwicklung und Fahrgastinformation im Störfall sowie zum Monitoring der Betriebsqualität.

Die Beschleunigung des ÖPNV z. B. durch separate ÖPNV-Trassen und/oder Beschleunigung an Lichtsignalanlagen ist mit Hilfe eines Beschleunigungsprogramms weiter zu verfolgen. Hierzu gehört auch die leistungsfähige Gestaltung der ÖPNV-Knotenpunkte in der Innenstadt von Darmstadt.

Die Aufgabenträger wirken auf die Straßenbaulastträger hin, die Straßen in einem Zustand zu halten, der den sicheren, komfortablen und pünktlichen Betrieb des ÖPNV ermöglicht.

Für die Betriebssteuerung und das Störungsmanagement sind alle erforderlichen Prozesse und die jeweiligen Zuständigkeiten zwischen den Beteiligten zu definieren, um durch klare und transparente Aufgabenverteilung die Qualität zu sichern.

4.2.6 Qualitätsanforderungen Marketing, Fahrgastinformation, Vertrieb und Tarif

Die Qualitäten des ÖPNV-Angebots sind im Rahmen der kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit der Aufgabenträger aktiv und offensiv zu bewerben. Dabei sind – in Kooperation mit weiteren Partnern – die integrierten, zielgruppenbezogenen Strategien des so genannten Mobilitätsmanagements zu nutzen. Zielrichtung des Marketings ist die Etablierung einer nachhaltigen Mobilitätskultur zur Nutzung des Umweltverbundes.

Bei Änderungen und Neuerungen des ÖPNV-Angebots sind weitreichende und umfassende Maßnahmen zur Fahrgastinformation vorzusehen, um bestehenden Fahrgästen und potenziellen Neukunden alle individuell relevanten Informationen anbieten zu können. Ferner sollen potenzielle Kunden gezielt in Situationen angesprochen werden, in denen Entscheidungen über das Mobilitätsverhalten geprägt werden (z.B. Neubürger, Arbeitsplatzwechsler, Kinder und Jugendliche).

Die Aufgabenträger bedienen sich eines gemeinsamen, unternehmensübergreifenden Marketings, unter Berücksichtigung der Corporate Identity der einzelnen Verkehrsunternehmen. Bei rein betrieblichen Maßnahmen findet die Öffentlichkeitsarbeit durch die Verkehrsunternehmen statt. Zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen sind einvernehmlich Regeln und Prozesse zu entwickeln, welche die operative Umsetzung des Marketings für alle Beteiligten transparent und nachvollziehbar beschreiben.

Bei unvorhersehbaren Störungen im Betriebsablauf sind möglichst kurzfristig umfassende, verständliche und unternehmensübergreifende Informationen über Art und voraussichtliche Dauer der Störung sowie ggf. über Reisealternativen an die Fahrgäste in den betroffenen Fahrzeugen und an den betroffenen Haltestellen weiterzugeben. Diese Informationen sollen auch für Fahrgäste nutzbar sein, die sich vor Beginn ihrer Reise über den aktuellen Ist-Fahrplan informieren möchten (z.B. im Internet, Information per SMS etc.).

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen führen kontinuierliche Nachfrageermittlungen durch oder veranlassen diese, um umgesetzte Maßnahmen im ÖPNV im Sinne einer Erfolgskontrolle bewerten zu können. Sie wirken auf die regelmäßige Durchführung von Erhebungen zum Mobilitätsverhalten im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt hin.

Die Sicherstellung eines verständlichen und nachvollziehbaren Tarifsystems ist zu gewährleisten. Im Untersuchungsgebiet gilt der Tarif des Rhein-Main-Verkehrsverbundes. Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbänden oder Tarifgemeinschaften sind sicherzustellen.

Die Einführung elektronischer, kundenfreundlicher Fahrkarten (z. B. Handyticket) ist vorzusehen. Der Vertrieb von Fahrkarten soll nutzerfreundlich und möglichst einfach gestaltet sein. Im Nahverkehrsplan sind hierfür Kriterien zu definieren und konkrete Maßnahmen zu beschreiben.

Für eine umfassende Information bestehender und potenzieller Fahrgäste ist das Angebot an Informationsstellen, Kundenzentren und Mobilitätszentralen weiter auszubauen.

Für Marketing, Fahrgastinformation, Vertrieb und Tarif sind alle erforderlichen Prozesse und die jeweiligen Zuständigkeiten zwischen den Beteiligten zu definieren, um durch klare und transparente Aufgabenverteilung die Qualität zu sichern.

4.2.7 Qualitätsmanagement

Die Aufgabenträger prüfen regelmäßig die Einhaltung von Qualitätsstandards im ÖPNV mittels Qualitätskontrollen und Zufriedenheitsbefragungen. Das Verfahren und die Ergebnisse der Kontrollen werden den Verkehrsunternehmen bekannt gemacht. Die Qualität im ÖPNV im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt wird mittels eines Bonus-Malus-Systems bewertet.

Mit Hilfe eines Beschwerdemanagementsystems wird die Entgegennahme und Bearbeitung von Beschwerden von Fahrgästen und anderen Personen systematisiert und erleichtert. Ziele sind dabei die Kundenbindung und die rasche Klärung und Behebung von Problemen.

4.3 Anforderungen an die Barrierefreiheit und Anforderungen spezieller Nutzergruppen

4.3.1 Gesetzliche Grundlagen und Ausgangssituation

Gemäß §8, Abs. 2 des Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)⁹ vom 01. Mai 2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

- „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG wie folgt definiert:

- „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) vom 01.12.2005 unterstreicht diese Aussage. Gemäß § 4, Abs. 6 sind Fahrzeuge, bauliche Anlagen und Fahrgastinformationen so zu gestalten, dass sie die Belange Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen.

Barrierefreie Mobilität im Speziellen kann wie folgt definiert werden¹⁰:

- „Barrierefreie Mobilität bedeutet die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Bewegung im öffentlichen Raum und gleichberechtigten Nutzung von Verkehrsangeboten durch alle Personen, in jedem Alter, mit unterschiedlichen Fähigkeiten und Eigenschaften, mit und ohne funktionale Einschränkungen.“

Das Personenbeförderungsgesetz mit Stand vom 07.07.2005¹¹ weist in §8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ darauf hin, dass im Nahverkehrsplan die Belange mobilitätseingeschränkter Personen möglichst weitreichend zu berücksichtigen sind. Vor diesem Hintergrund werden nachfolgend Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen dargestellt und als Ziele in den Nahverkehrsplan aufgenommen.

⁹ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Mai 2002

¹⁰ Quelle: Mobilitätsbarrieren im öffentlichen Verkehrssystem und der Wohnumgebung – eine Bestandsaufnahme. Ergebnisse einiger neuerer europäischer und deutscher Untersuchungen. Dipl.-Ing. Wulf-Holger Arndt, TU Berlin. Verkehrsforschung –online, Beitrag 1 Ausgabe 2, 2005.

¹¹ Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Stand 07.07.2005

Die Aufgabenträger verfolgen im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans konsequent Planungen und Maßnahmen zur kunden- und behindertenfreundlichen Ausgestaltung des ÖPNV. Hierzu zählen der behindertengerechte Umbau von Haltestellen sowie die Definition von Anforderungen für die Beschaffung neuer Fahrzeuge, die den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen entsprechen. Weitergehende Empfehlungen sind im „Leitfaden – Unbehinderte Mobilität“ der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung enthalten¹².

4.3.2 Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen

Ein Leitziel für die Nahverkehrsplanung im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt ist die Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Der Bereich der Mobilitätseinschränkungen kann u. a. in folgende Arten der Einschränkungen unterteilt werden:

- Behinderte Personen (z. B. Geh-, Seh- und Hörbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit psychischen Besonderheiten),
- Schwangere, Personen mit Kinderwagen, Kindern, schwerem Gepäck, Fahrrad,
- ältere und gebrechliche Personen, Kleinwüchsige,
- Personen mit kurzzeitiger Einschränkung (kurzzeitig Unfallgeschädigte).

Die zunehmende Alterung der Gesellschaft und die damit einhergehende steigende Zahl funktional eingeschränkter Menschen macht die Aufgabe der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV sowie des zugehörigen öffentlichen Raums immer notwendiger und die Beachtung der Belange dieser Nutzergruppen umso wichtiger.

Anforderungen an Haltestellen und Fahrzeuge

Für die oben genannten Nutzergruppen sind bei der Haltestellengestaltung und der Fahrzeugausstattung verschiedene Kriterien von besonderer Bedeutung, um die Nutzbarkeit der Haltestellen durch mobilitätseingeschränkte Personen zu verbessern, z. B. die Ausstattung der Fahrzeuge mit Niederflurtechnik und Rampe, geeignete Bedienungshöhen bei Fahrkartenautomaten sowie gut lesbare Fahrgastinformationen oder möglichst geringe Niveauunterschiede zwischen Haltestellenkante und Fahrzeugeinstieg. Fahrgastinformationssysteme sollen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip funktionieren.

Bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen ist grundsätzlich die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten.

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation sollen die Fahrplantabellen um den Hinweis der behindertengerecht eingerichteten Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte ergänzt werden.

4.3.3 Anforderungen weiterer Nutzergruppen

Neben den speziellen Anforderungen, die mobilitätseingeschränkte Personen an den ÖPNV stellen, soll der Nahverkehrsplan zudem spezifische Mobilitätsanforderungen und –bedürfnisse einbeziehen, die sich aus der sozialen Rolle von Frauen und Männern in Familienarbeit ergeben. Um diese vielfältigen Anforderungen aus deren Sicht erfüllen zu können, ist ein attraktives ÖPNV-Angebot von großer Bedeutung. So ist z.B. bei der Liniennetz- und Fahrplangestaltung nach Möglichkeit die Anbindung und Erschließung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie von relevanten Einrichtungen wie Kinderbetreuungs- und Freizeiteinrichtungen mit fußläufiger Erreichbarkeit von Haltestellen zu gewährleisten. Zudem ist ein schnelles und häufig verkehrendes ÖPNV-Angebot wünschenswert.

¹² Leitfaden – Unbehinderte Mobilität; Hrsg. Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung, Wiesbaden 2007

4.3.4 Anforderungen an die Sicherheit

Bei der Nutzung des ÖPNV spielt das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste, eine große Rolle. Damit ein Unsicherheitsgefühl, insbesondere in den Tagesrandlagen sowie in den Nachtstunden, nicht zur Nutzung anderer Verkehrsmittel, zu einer Mobilitätseinschränkung oder sogar zu einem völligen Mobilitätsverzicht führt, ist es, eine vordringliche Aufgabe der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen, dem durch spezielle (Gestaltungs-) Maßnahmen entgegenzuwirken:

- Sicherer Zugang zum ÖPNV durch Vermeidung bzw. Beseitigung von Angsträumen (z. B. beleuchtete, übersichtliche und sichere Zuwege),
- Gewährleistung der sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum sowohl an Haltestellen wie auch im Haltestellenumfeld insbesondere abends (z. B. durch ausreichende Beleuchtung, transparente Gestaltung sowie gute Einsehbarkeit des Haltestellenbereichs),
- Bedarfsgerechte Fahrangebote für die unterschiedlichen Nutzerinnengruppen in der Schwachverkehrszeit abends und am Wochenende. (z. B. Bedienung mit Ausstiegsmöglichkeit zwischen den Haltestellen, Taxi-Ruf beim Fahrer),
- Bedarfsgerechte Ausstattung der Fahrzeuge z. B. Stellplätze für Kinderwagen in Türnähe und Absenkanlagen gemäß der EU-Richtlinie 2001/85/EG,
- Sicherheit im Fahrzeug durch höhere Aufmerksamkeit und Hilfsbereitschaft von Seiten des Fahrpersonals.

4.3.5 Zielsetzungen für die Umsetzung (Prioritätenreihung)

Die Erreichung des Ziels „weitgehend barrierefreier ÖPNV in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg“ wird nicht zeitnah in 100%iger Zielerfüllung realisierbar sein. Für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans wird die Zielerreichung für drei Teilzielfelder definiert:

- bei Neubau bzw. umfassendem Umbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen ist eine Barrierefreiheit im Sinne des BGG zwingend vorzusehen,
- bei Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Fahrzeugen ist die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs bzw. einer stufenfreien Erreichbarkeit des Bahnsteigs/Haltestellenkante sowie weitgehend durchgängige Orientierbarkeit für Blinde/Sehbehinderte/Gehörlose umzusetzen,
- bei den bestehenden Verkehrsanlagen ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle/kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben.

Zielerreichung „barrierefreier ÖPNV“		
↙	↓	↘
Neubau/umfassender Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Neuanschaffung Fahrzeuge: ⇒ barrierefrei im Sinne des BGG	Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Fahrzeugen: ⇒ Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs bzw. einer stufenfreien Erreichbarkeit des Bahnsteigs/Haltestellenkante sowie weitgehend durchgängige Orientierbarkeit für Blinde/Sehbehinderte/Gehörlose	Nachbesserungen im Bestand: ⇒ Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle/kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur

Tabelle 10: Anforderungen zur Zielerreichung „barrierefreier ÖPNV“

5. Struktur des Untersuchungsraums – Bestand und künftige Entwicklung

5.1 Raumstruktur und Siedlungsentwicklung

Die Raumstruktur, d.h. die räumliche Verteilung verschiedener Funktionen und Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten und Einkaufen ist ausschlaggebend für Art und Umfang des Mobilitätsbedürfnisses und der Verkehrsnachfrage. Hohe Nutzungsdichten entlang leistungsfähiger Verkehrsachsen begünstigen die ÖPNV-Nachfrage. Disperse und flächige Siedlungsstrukturen sind dagegen aus Sicht des ÖPNV abzulehnen. Über die Siedlungsentwicklung, also Ort und Art neuer Siedlungsflächen, können Attraktivität und Effizienz des ÖPNV-Angebotes wesentlich mit bestimmt werden.

Die Raumstruktur im Untersuchungsgebiet ist gekennzeichnet im Westen und Norden durch hoch verdichtete Siedlungsbereiche in der Rheinebene mit Darmstadt als Zentrum und im Süden und Osten durch eher ländliche, dünner besiedelte Regionen in den Ausläufern des Odenwalds und im Odenwald selbst. Diese Struktur bildet sich auch in den zentralörtlichen Funktionen der einzelnen Gemeinden ab, wie sie im Regionalplan Südhessen 2009 (Entwurf) festgelegt sind: neben dem Oberzentrum Darmstadt bilden die Mittelzentren Weiterstadt, Griesheim und Pfungstadt im Westen sowie Dieburg und Groß-Umstadt im Norden und Osten des Untersuchungsraumes Schwerpunkte der Versorgung und der Siedlungsentwicklung einschließlich des großflächigen Einzelhandels. Als Unterezentren sind Babenhausen, Groß-Zimmern, Mühlthal, Münster, Ober-Ramstadt, Reinheim, Roßdorf und Seeheim-Jugenheim ausgewiesen. Hier kann bei ausreichendem Flächenangebot und guter ÖPNV-Anbindung an Mittel- und Oberzentren eine über die Eigenentwicklung hinaus gehende Siedlungstätigkeit stattfinden. Alsbach-Hähnlein, Bickenbach, Eppertshausen, Erzhausen, Fischbachtal, Groß-Bieberau, Modautal, Otzberg und Schaafheim sollen sich als Kleinzentren in der Siedlungsentwicklung vorrangig an der Eigenentwicklung orientieren.

Der Regionalplan Südhessen 2009 (Entwurf) definiert Verkehrsachsen, die zentrale Orte untereinander verbinden, mit hochwertigen ÖPNV-Angeboten bedient werden und entlang derer sich schwerpunktmäßig die Siedlungsentwicklung vollziehen soll. Im Untersuchungsraum sind die Verkehrsachsen identisch mit den Eisenbahnstrecken

- Frankfurt – Darmstadt – Bensheim – Heidelberg/Mannheim (Linien S3, 60)
- Wiesbaden – Mainz – Groß-Gerau – Darmstadt – Dieburg – Babenhausen – Aschaffenburg (75),
- Darmstadt – Reinheim – Groß Umstadt-Wiebelsbach – Erbach (Odw.) (65),
- Hanau – Babenhausen – Groß Umstadt-Wiebelsbach (64) und
- Dieburg – Ober-Roden (61).

Abbildung 1 zeigt die zentralen Orte und die Verkehrsachsen im Untersuchungsgebiet.

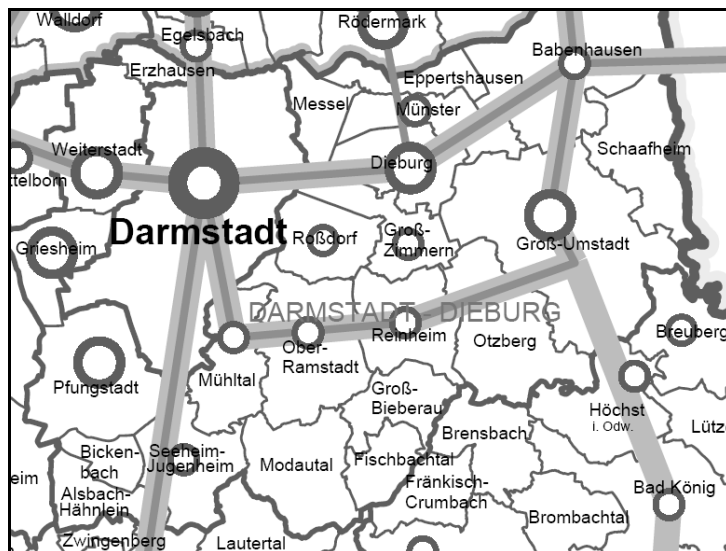


Abbildung 1: Zentrale Orte und Verkehrsachsen im Untersuchungsgebiet (Regionalplan Südhessen 2009 (Entwurf))

Der Regionalplan Südhessen 2009 (Entwurf) enthält Maßgaben für die maximalen Wohn- und Gewerbesiedlungsentwicklungen in den einzelnen Kommunen. Die Entwicklungen sollen vorrangig innerhalb der bereits bebauten Siedlungsflächen einschließlich militärischer Konversionsflächen erfolgen. Tabelle 11 führt die zulässigen Flächenentwicklungen auf. Entwicklungsschwerpunkt ist neben Darmstadt und den fünf Mittelzentren auch Babenhausen.

Siedlungserweiterungsflächen über 5 ha sind im Regionalplan Südhessen 2009 (Entwurf) kartographisch dargestellt. Sie werden bei der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt.

	Maximaler Bedarf an Wohnsiedlungsfläche 2020 [ha]	Flächen für Gewerbe [ha]
Alsbach-Hähnlein	14	< 5
Babenhausen	40	31
Bickenbach	10	10
Dieburg	34	37
Eppertshausen	14	24
Erzhausen	13	< 5
Fischbachtal	6	< 5
Griesheim	30	42
Groß-Bieberau	8	< 5
Groß-Umstadt	40	25
Groß-Zimmern	32	< 5
Messel	10	< 5
Modautal	7	< 5
Mühlthal	10	11
Münster	27	10
Ober-Ramstadt	34	14
Otzberg	12	10

	Maximaler Bedarf an Wohnsiedlungsfläche 2020 [ha]	Flächen für Gewerbe [ha]
Pfungstadt	36	12
Reinheim	39	8
Roßdorf	27	16
Schaafheim	19	7
Seeheim-Jugenheim	13	< 5
Weiterstadt	44	20
Summe Landkreis Darmstadt-Dieburg	308	556
Darmstadt		
	79	160

Tabelle 11: Obergrenzen der Siedlungsflächenentwicklung in den einzelnen Gemeinden bis 2020

5.2 Bevölkerung

Die räumliche Verteilung der Bevölkerung ist eine wesentliche Rahmenbedingung für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots. Die zurückliegende und die voraussichtliche künftige Entwicklung der Bevölkerung geben wichtige Hinweise auf die erforderliche Weiterentwicklung des ÖPNV.

Der Bevölkerungsbestand des Landkreises Darmstadt-Dieburg und die Entwicklung der Bevölkerung zwischen 2000 und 2009 sind in Tabelle 12 dargestellt. Insgesamt ist die Bevölkerung seit 2000 leicht auf rund 289.000 Einwohner angestiegen. Starke Bevölkerungsgewinne sind in Erzhausen(+12,5%), Griesheim (+7,4%) und Schaafheim (+5,9%) zu verzeichnen gewesen, deutlich Verluste dagegen in Reinheim (-6,3%).

Gemeinde	Einwohner 31.12.2000¹³	Einwohner 28.8.2009¹⁴	Veränderung 2000 bis 2009
Alsbach-Hähnlein	9213	9.125	-1,0%
Babenhausen	16328	16.332	0,0%
Bickenbach	5294	5.372	1,5%
Dieburg	15133	14.584	-3,6%
Eppertshausen	5811	5.839	0,5%
Erzhausen	6616	7.446	12,5%
Fischbachtal	2694	2.660	-1,3%
Griesheim	24398	26.204	7,4%
Groß-Bieberau	4542	4.601	1,3%
Groß-Umstadt	21403	21.338	-0,3%
Groß-Zimmern	13455	13.785	2,5%
Messel	3918	3.837	-2,1%
Modautal	5002	5.017	0,3%

¹³ Quelle: Nahverkehrsplan Stadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg 2004 – 2009, nach amtlichen Quellen

¹⁴ Quelle: ekom21

Gemeinde	Einwohner 31.12.2000 ¹³	Einwohner 28.8.2009 ¹⁴	Veränderung 2000 bis 2009
Mühltal	13573	13.886	2,3%
Münster	13702	14.297	4,3%
Ober-Ramstadt	15391	14.967	-2,8%
Otzberg	6323	6.403	1,3%
Pfungstadt	25043	24.373	-2,7%
Reinheim	18081	16.943	-6,3%
Roßdorf	11929	12.323	3,3%
Schaafheim	8609	9.114	5,9%
Seeheim-Jugenheim	16414	16.221	-1,2%
Weiterstadt	23907	24.025	0,5%
Landkreis gesamt	286.779	288.692	0,7%

Tabelle 12: Bevölkerungsbestand und Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Tabelle 13 zeigt den Bevölkerungsbestand und die Entwicklung seit 2000 in der Stadt Darmstadt, differenziert nach Stadtbezirken. Die Gesamtstadt hat deutliche Bevölkerungsgewinne zu verzeichnen. Stadtteile mit deutlichem Wachstum sind die Mitte und der Westen der Innenstadt sowie Arheilgen und Kranichstein.

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner 2000 ¹⁵	Einwohner 2009	Veränderung 2000 bis 2009
Darmstadt	Mitte	16.267	17.398	7,0%
Darmstadt	Nord	27523	27.797	1,0%
Darmstadt	Ost	12643	12.925	2,2%
Darmstadt	Bessungen	12715	12.707	-0,1%
Darmstadt	West	13699	15.317	11,8%
Darmstadt	Arheilgen	15194	16.997	11,9%
Darmstadt	Eberstadt	22118	21.665	-2,0%
Darmstadt	Wixhausen	5795	5.698	-1,7%
Darmstadt	Kranichstein	10284	10.935	6,3%
Darmstadt gesamt		136.238	141.439	3,8%

Tabelle 13: Bevölkerungsbestand und Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Darmstadt

¹⁵ Darmstadt Datenreport 2008

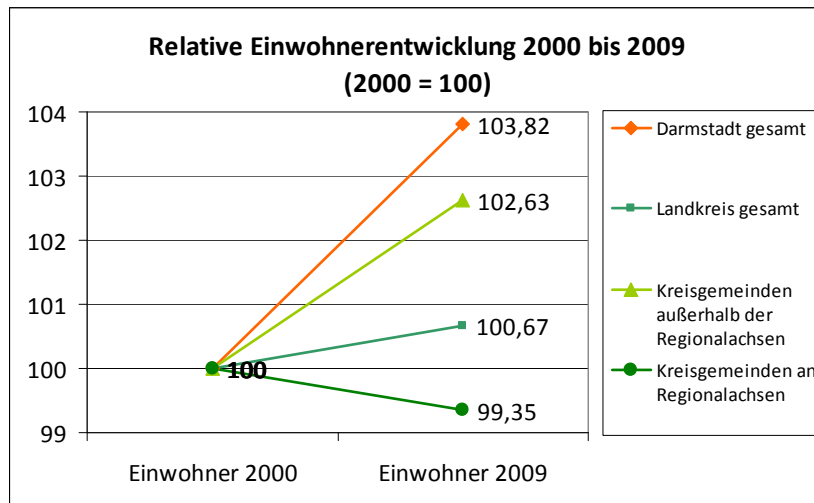


Abbildung 2: Relative Einwohnerentwicklung 2000 bis 2009

Abbildung 2 stellt die relative Bevölkerungsentwicklung in Stadt und Kreis grafisch dar. Bezogen auf die ÖPNV-Anbindung der einzelnen Gemeinden im Landkreis erscheint bemerkenswert, dass die Bevölkerung in den an den Regionalachsen gelegenen Gemeinden zusammen um 0,65% zurückgegangen ist, während sie in den Gemeinden außerhalb der Regionalachsen um 2,63% angestiegen ist. Diese Entwicklung steht im Widerspruch zu den Grundsätzen der Raumordnung (vgl. 5.1). Positiv zu beurteilen ist dagegen das Bevölkerungswachstum an der S3 in Erzhausen (+12,5%) und im durch Straßenbahnen erschlossenen Griesheim (+7,4%).

Die künftige Bevölkerungsentwicklung ist in Deutschland in den vergangenen Jahren unter dem Stichwort „Demografischer Wandel“ ins Blickfeld geraten. Im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit stehen dabei die abnehmende Gesamtbevölkerung, die zurückgehenden Anteile junger Menschen und die steigenden Anteile älterer Menschen. Für den Öffentlichen Verkehr werden aus diesen Entwicklungen heraus Nachfragerückgänge prognostiziert. Als Ursachen werden insbesondere die zurückgehenden Schülerzahlen und der im Vergleich zur heutigen älteren Generation hohe Führerscheinbesitz der künftigen Älteren genannt. Vor allem in ländlichen Räumen mit abnehmender Bevölkerung ist davon auszugehen, dass konventionelle ÖPNV-Angebote nicht mehr wirtschaftlich durchzuführen sind. Hohe Anforderungen aus dem demografischen Wandel ergeben sich dagegen an die Barrierefreiheit und die leichte Benutzbarkeit des ÖPNV.

Die genannten generellen demografischen Entwicklungstendenzen verlaufen nicht deutschlandweit einheitlich, sondern räumlich sehr stark differenziert. Abbildung 3 zeigt die Ergebnisse der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Hessischen Statistischen Landesamtes in Form der relativen Bevölkerungsentwicklung ab 2006. Wie deutlich zu erkennen ist, kann für die Stadt Darmstadt von einem kontinuierlichen Wachstum der Bevölkerung im gesamten Prognosezeitraum bis 2025 ausgegangen werden. Für den Landkreis Darmstadt-Dieburg ist zunächst noch mit einem leichten Bevölkerungswachstum zu rechnen, bevor ab etwa 2013 die Bevölkerungszahlen zurückgehen und nach 2017 das Niveau des Ausgangsjahres 2006 unterschreiten. Es erscheint plausibel, dass diese Durchschnittsentwicklung des Landkreises in den einzelnen Gemeinden deutlich unterschiedlich verläuft, so dass Bevölkerungsrückgänge sich in Teilräumen bereits zeitnah bemerkbar machen können.

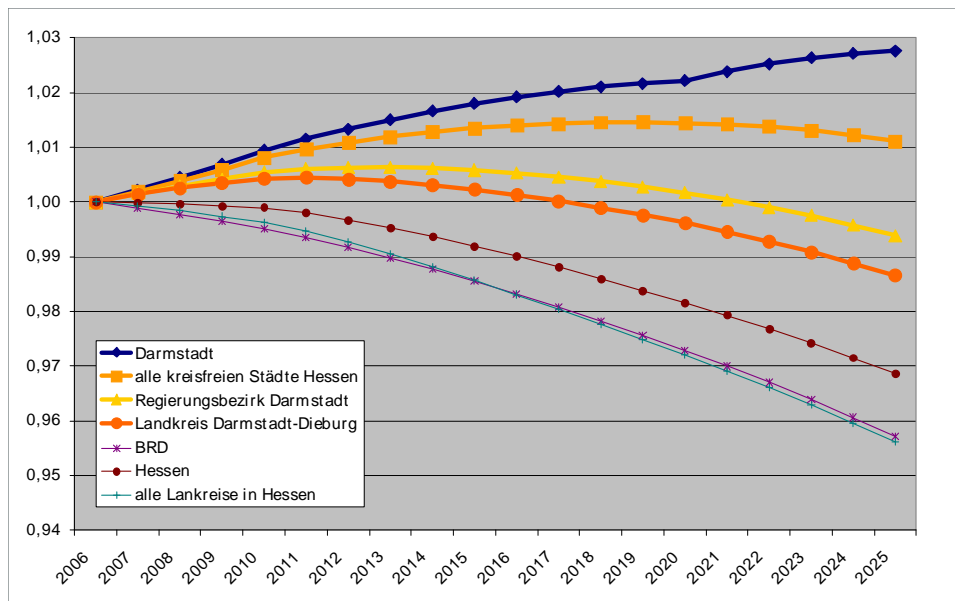


Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet und in anderen Räumen bis 2025 im Vergleich (Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt: Bevölkerung in Hessen 2050, Wiesbaden 2008)

Neben der Entwicklung der Gesamtbevölkerung ist auch die Entwicklung der einzelnen Altersstufen von Interesse. Abbildung 4 zeigt als exemplarischen Indikator für die Altersstrukturentwicklung den prognostizierten Jugendquotienten und Altenquotienten der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg sowie weiterer Bezugsregionen (Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt: Bevölkerung in Hessen 2050, Wiesbaden 2008). Dem zufolge bleibt der Jugendquotient in Darmstadt gleich und der Altenquotient steigt deutlich an. Im Landkreis Darmstadt-Dieburg ist dagegen mit einer deutlich ungünstigeren Entwicklung zu rechnen: der Jugendquotient geht erheblich zurück und der Altenquotient steigt stark an. Beide Quotienten verändern sich im Landkreis stärker als im Regierungsbezirk Darmstadt bzw. in Hessen insgesamt.

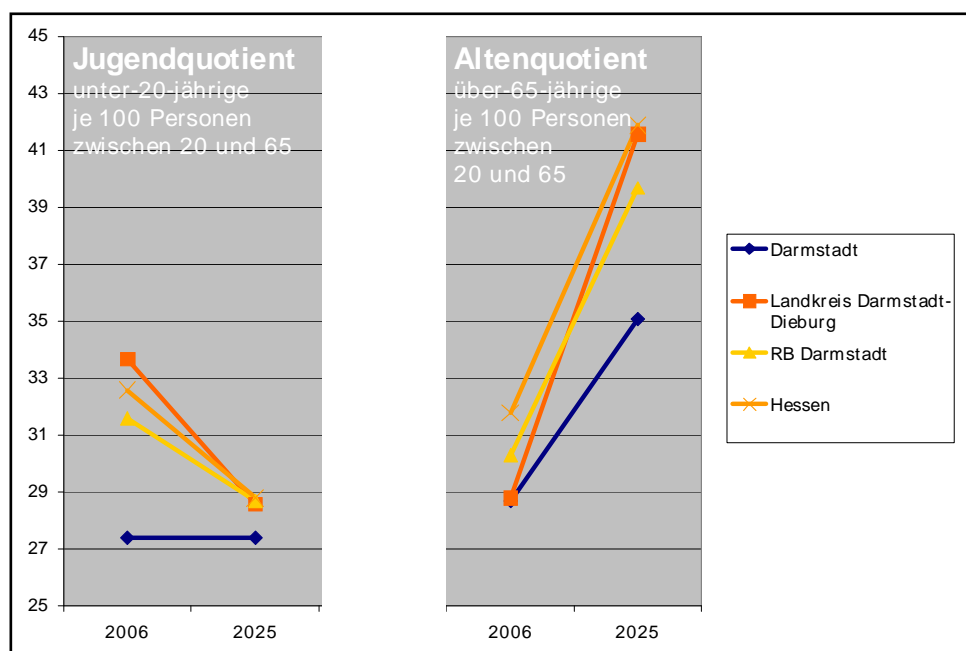


Abbildung 4: Entwicklung des Jugendquotienten und des Altenquotienten von 2006 bis 2025 im Untersuchungsgebiet und in anderen Räumen im Vergleich

Aus Sicht des ÖPNV sind folglich im Untersuchungsgebiet divergierende Herausforderungen zu bewältigen: in Darmstadt und den angrenzenden Gemeinden wird die Bevölkerung und damit auch die Verkehrsnachfrage weiter wachsen. Ein leistungsfähiges ÖPNV-System ist hierfür ebenso erforderlich wie dessen barrierefreie Ausstattung. In weiten Teilen des Landkreises Darmstadt-Dieburg ist mit anhaltenden Bevölkerungsrückgängen und steigenden Anteilen älterer Menschen zu rechnen, auf die beispielsweise differenziertere Angebotsformen eine Antwort im ÖPNV sein können.

5.3 Mobilitätsverhalten

Zum Mobilitätsverhalten der Darmstädter Bevölkerung liegen aktuelle Erkenntnisse aus der bundesweiten Untersuchung „Mobilität in Deutschland (MiD) 2008“ vor. Im Rahmen einer Stichprobenaufstockung für Darmstadt wurden rund 850 Haushalte mit zusammen knapp 1.900 Personen befragt. Nachfolgend werden einige Kernergebnisse vorgestellt.

Abbildung 5 zeigt zunächst die Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel im Vergleich. Immerhin 47% der Befragten geben an, mindestens einmal pro Woche mit Bussen und Bahnen zu fahren. Nur 18% nutzen nie den ÖPNV. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass immerhin 82% der Darmstädterinnen und Darmstädter über ÖPNV-Erfahrung verfügen, auch wenn sie den ÖPNV zum Teil nur selten nutzen.

Eine deutliche höhere Nutzungshäufigkeit als der ÖPNV weist das Auto auf, vor allem im Bereich der regelmäßigen und täglichen Nutzung. Dagegen sind die Fahrradfahrer deutlicher in eine Gruppe der regelmäßigen Nutzer und der Nie-Nutzer geschieden; der Anteil der nur gelegentlichen Fahrradfahrer ist vergleichsweise gering.

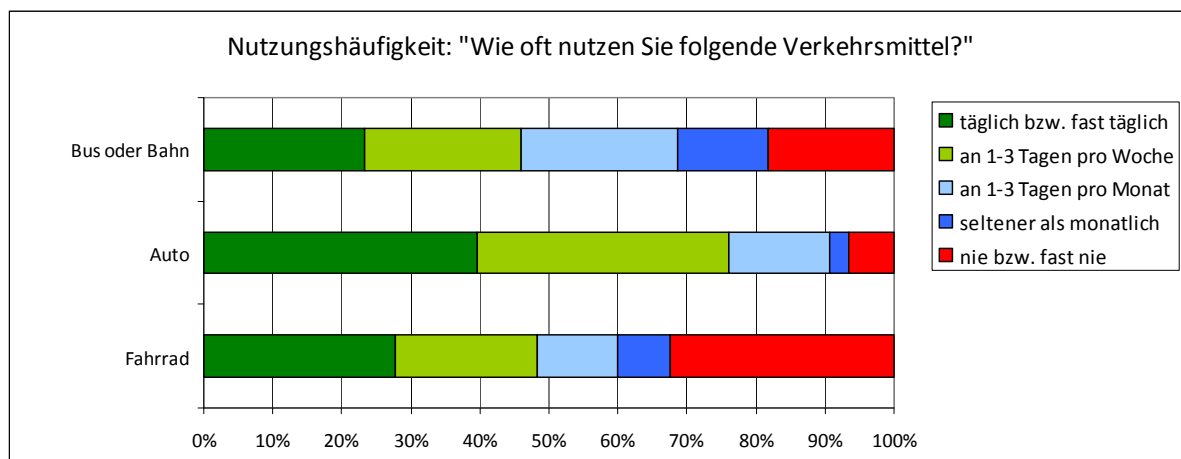


Abbildung 5: Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel

Die Häufigkeit der ÖV-Nutzung im Jahresvergleich 2006 – 2009 zeigt auf Basis von Daten der Bürgerumfragen der Stadt Darmstadt Abbildung 6. Aufgrund gegenüber der MiD anderer Häufigkeitskategorien sind die Ergebnisse mit der obigen Darstellung nicht unmittelbar vergleichbar. In der Zeitreihe zeigt sich aber, dass der Anteil der häufigen ÖV-Nutzer binnen drei Jahren deutlich zugenommen hat, während der Anteil der Selten- und Nie-Nutzer nahezu konstant bleibt.

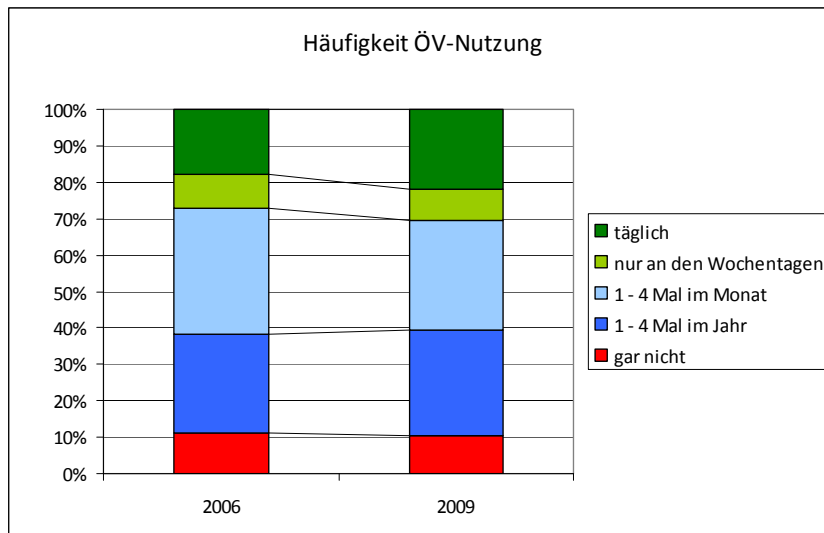


Abbildung 6: Häufigkeit der ÖV-Nutzung im Vergleich 2006 – 2009 (Quelle: Bürgerumfragen der Stadt Darmstadt)

Die Verkehrsmittelwahl und das Mobilitätsverhalten hängen von einer Vielzahl soziodemographischer Faktoren ab. In Abbildung 7 ist die ÖV-Nutzungshäufigkeit verschiedener Altersgruppen jeweils unterschieden nach Männern und Frauen dargestellt. In den meisten Altersgruppen und im Durchschnitt über alle Befragten nutzen Frauen den ÖV etwas häufiger als Männer. Im Vergleich der Altersgruppen fällt als Darmstädter Besonderheit auf, dass die Gruppe der 20- bis 29-jährigen, die sich andernorts meist vom ÖV abwenden („Führerscheindelle“), zu den häufigsten ÖV-Nutzern gehören. Erklärungsansätze sind das SemesterTicket, ggf. aber auch das MobiTick, mit dem bereits in der Schulzeit die ÖV-Nutzung eingeübt und auch nach Ende der Schule eher beibehalten wird.

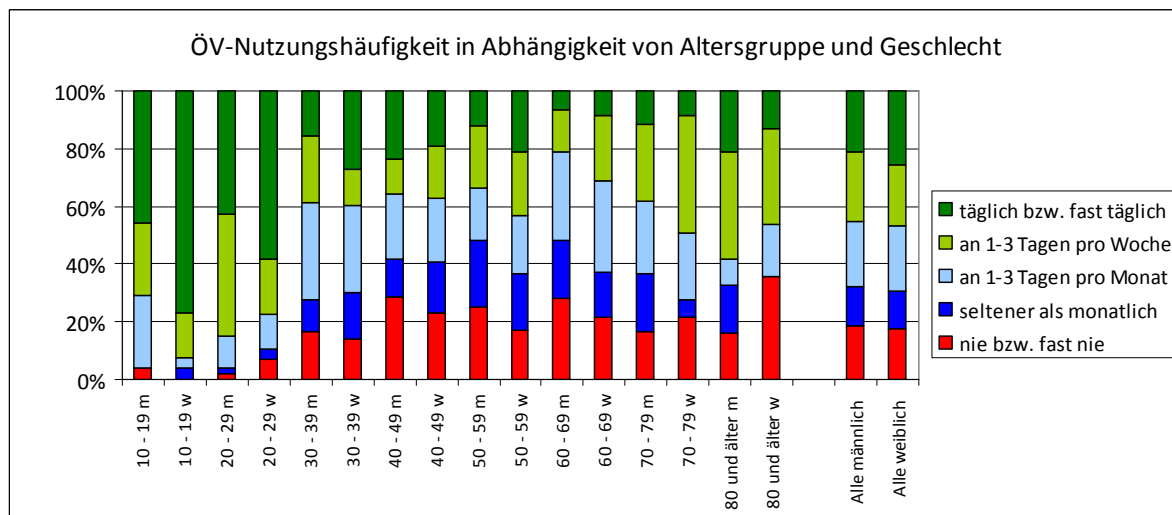


Abbildung 7: ÖV-Nutzungshäufigkeit in Abhängigkeit von Alter und Geschlecht

Neben Alter und Geschlecht ist auch die Art der Hauptbeschäftigung maßgebend für die Mobilitätsgewohnheiten. Abbildung 8 zeigt die ÖV-Nutzungshäufigkeit in Abhängigkeit von verschiedenen Lebensphasen. Häufigste ÖV-Nutzer sind Schüler und Studierende. Mit deutlichem Abstand folgen Berufstätige, wobei Teilzeitbeschäftigte aufgrund ihrer vielfältigeren Mobilitätsmuster ÖV-afiner sind

als Vollzeit-Beschäftigte. Hausfrauen/Hausmänner und Rentner/innen nutzen von allen Gruppen den ÖV am wenigsten.

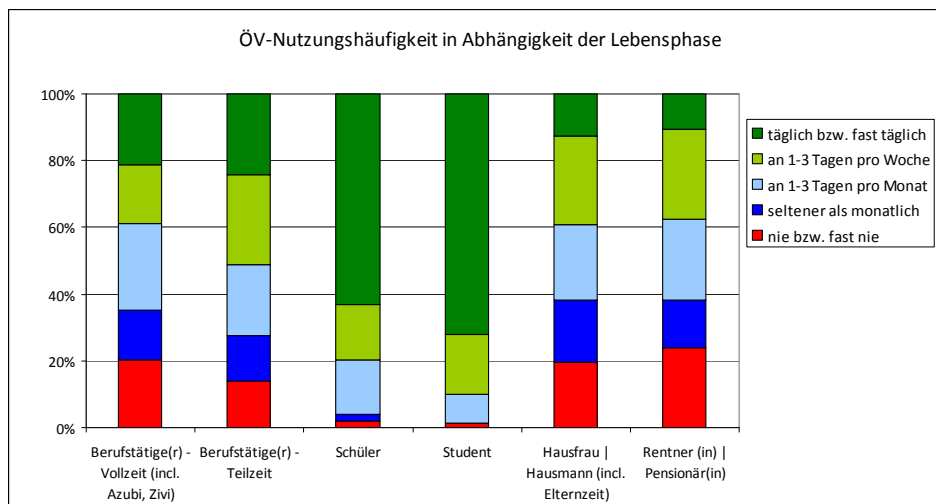


Abbildung 8: ÖV-Nutzungshäufigkeit in Abhängigkeit der Lebensphase

Bei Betrachtung der ÖV-Nutzung in Abhängigkeit des ökonomischen Haushaltsstatus, einer Variablenkombination aus Haushaltseinkommen und Haushaltsgröße, zeigt sich, dass die Nutzungshäufigkeit mit steigendem Status abnimmt (Abbildung 9). Auffällig ist aber auch, dass der Anteil der Nie-ÖV-Nutzer über alle Statusgruppen hinweg nahezu stabil ist.

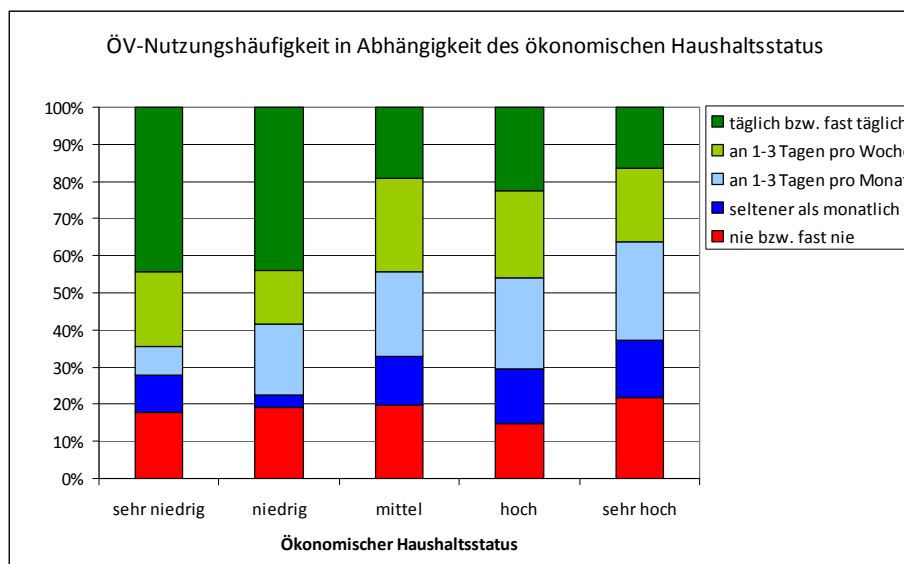


Abbildung 9: ÖV-Nutzungshäufigkeit in Abhängigkeit des ökonomischen Haushaltsstatus

Anhand der Kriterien Verkehrsmittel-Verfügbarkeit, Wohnortanbindung im ÖV und Verkehrsmittel-nutzung wurden in der MiD 2008 Verkehrsmittel-Nutzertypen gebildet. Abbildung 10 zeigt die Anteile der Verkehrsmittel-Nutzertypen in Darmstadt im Vergleich zu allen Städten zwischen 100.000 und 500.000 Einwohnern. Auffällig ist in Darmstadt ein überdurchschnittlich hoher Anteil von ÖV-Stammkunden bei zugleich geringem Anteil von ÖV-Captives (Personen, die keine Alternative zum ÖV

haben). Auch der Fahrradfahrer-Anteil ist überdurchschnittlich. Rund die Hälfte aller Personen zählen zu den ÖV-Gelegenheitskunden und der ÖV-Potenzialgruppe, also zwei Segmenten, in denen die ÖV-Nutzung noch steigerungsfähig ist.

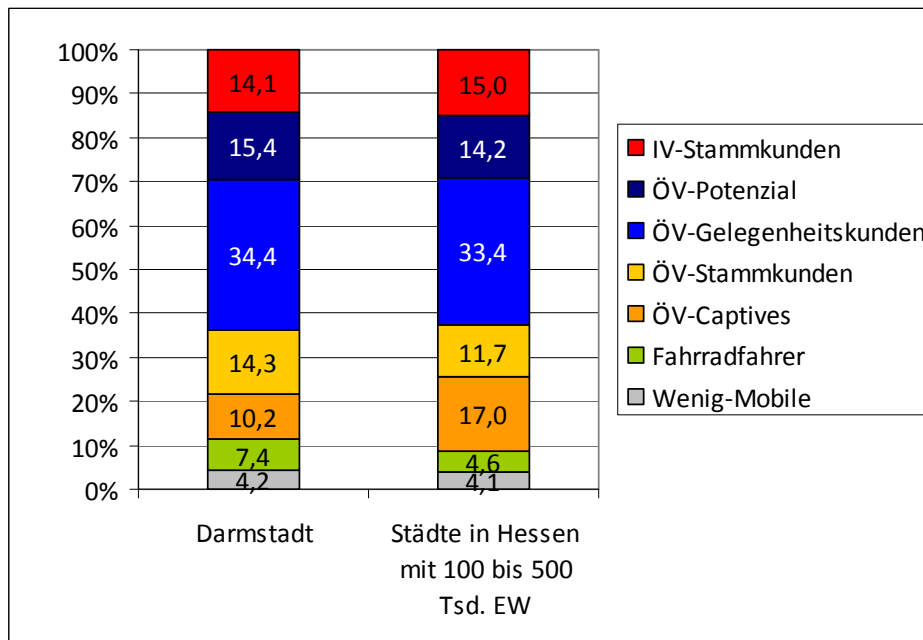


Abbildung 10: Verkehrsmittel-Nutzertypen

Neben dem generellen Verkehrsmittel-Nutzungsverhalten sind die konkret zurückgelegten Wege von Bedeutung für die Analyse des Mobilitätsverhaltens. Abbildung 11 zeigt den so genannten Modal split, also den Anteil der Verkehrsmittel an allen Wegen der Darmstädterinnen und Darmstädter. Mit 45,4% nehmen die Auto-Wege den größten Anteil ein. Er liegt knapp über dem Durchschnitt hessischer Städte gleicher Größenordnung. Jeder Pkw ist dabei im Durchschnitt nur mit 1,42 Personen besetzt.

Die muskelbetriebenen Fortbewegungsarten Fuß und Fahrrad liegen mit einem Wegeanteil von 42,2% nahezu gleichauf mit dem Auto. Im Vergleich der Städte fällt der höhere Fahrradanteil in Darmstadt auf.

Der Öffentliche Verkehr nimmt mit insgesamt 12,1% aller Wege in Darmstadt eine etwas geringere Rolle ein als in den vergleichbaren Städten insgesamt. Die Verkehrsmittelkombinationen Bike+Ride und Park+Ride machen dabei nur einen geringen Anteil aus.

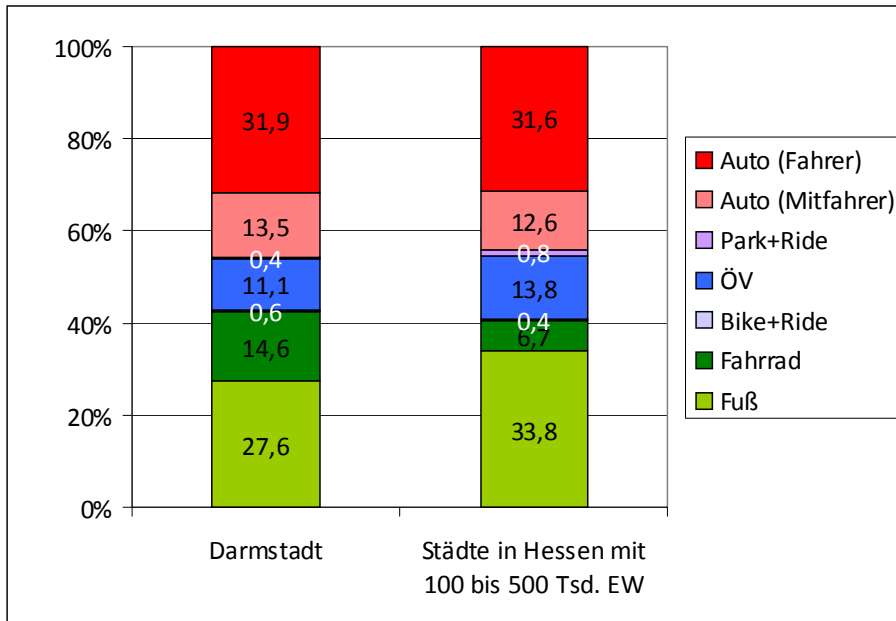


Abbildung 11: Modal split (Anteil der Verkehrsmittel an allen Wegen)

Seine stärkste Rolle hat der ÖV mit einem Wegeanteil von rund 20% in Wegeentfernungen zwischen 3 km und 50 km (Abbildung 12). Bei noch größeren Entfernungen dominiert der Pkw, bei geringen Entfernungen dagegen steht der ÖV in Konkurrenz zu Fahrrad und Fuß.

Unter Berücksichtigung der Häufigkeitsverteilung der Wege auf die einzelnen Wegelängenklassen fällt auf, dass über ein Viertel aller Wege kürzer ist als 1 km – ein Bereich, in dem der ÖV nur eine untergeordnete Rolle spielt (Abbildung 13).

Im Vergleich der Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken hat der ÖV seine größte Bedeutung im Ausbildungs- und im Berufsverkehr (Abbildung 14). Bei den häufigsten Wegezwecken Freizeit und Einkaufen (vgl. Abbildung 15) liegt sein Anteil bei lediglich 12% bzw. 8%.

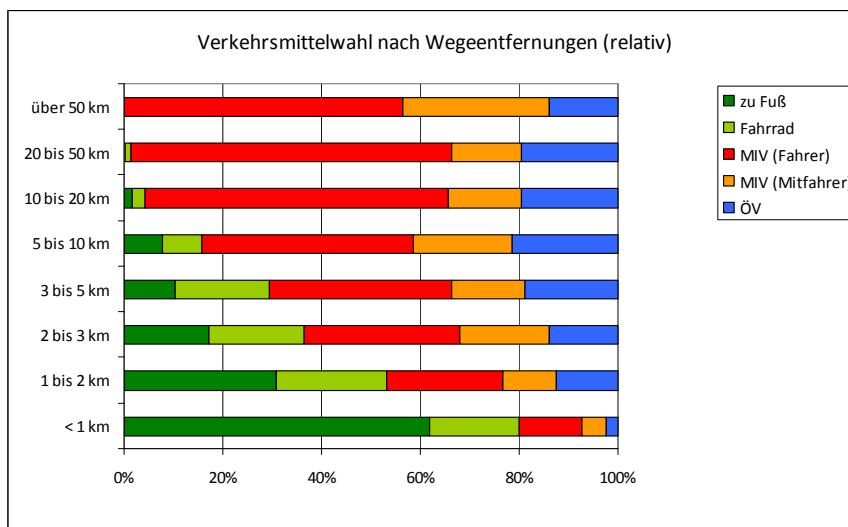


Abbildung 12: Verkehrsmittelwahl nach Wegeentfernungen (relativ)

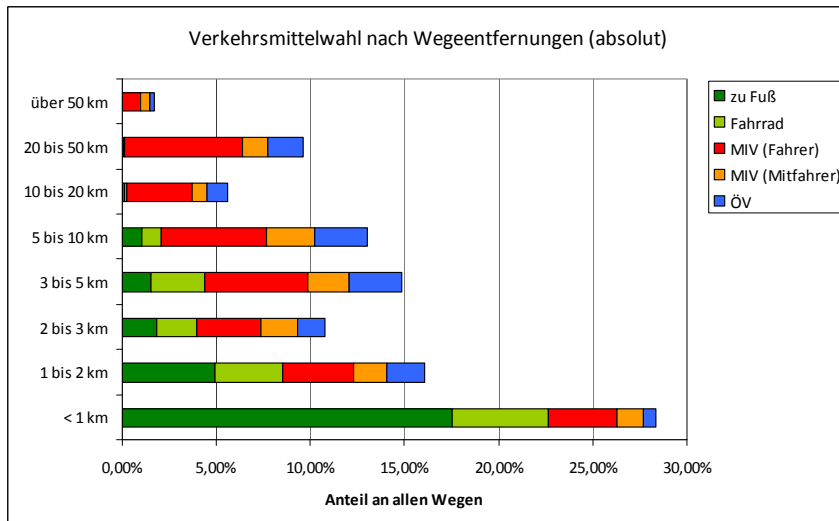


Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl nach Wegeentfernungen (absolut)

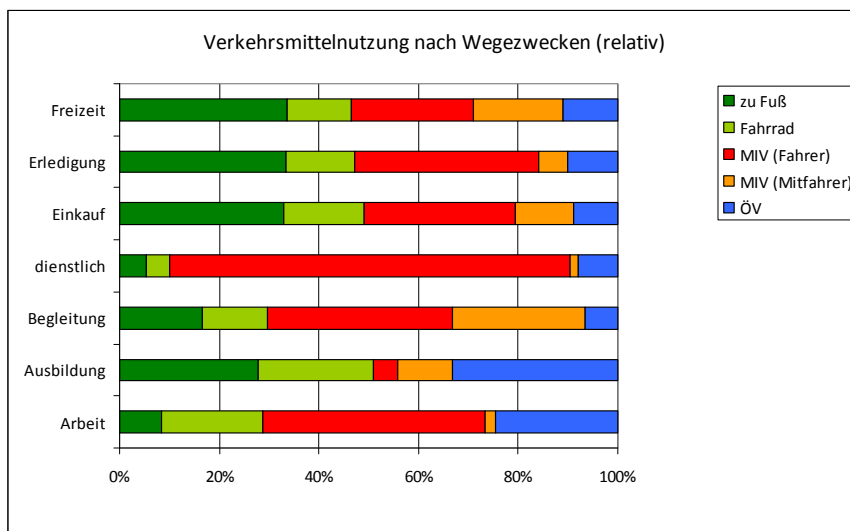


Abbildung 14: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken (relativ)

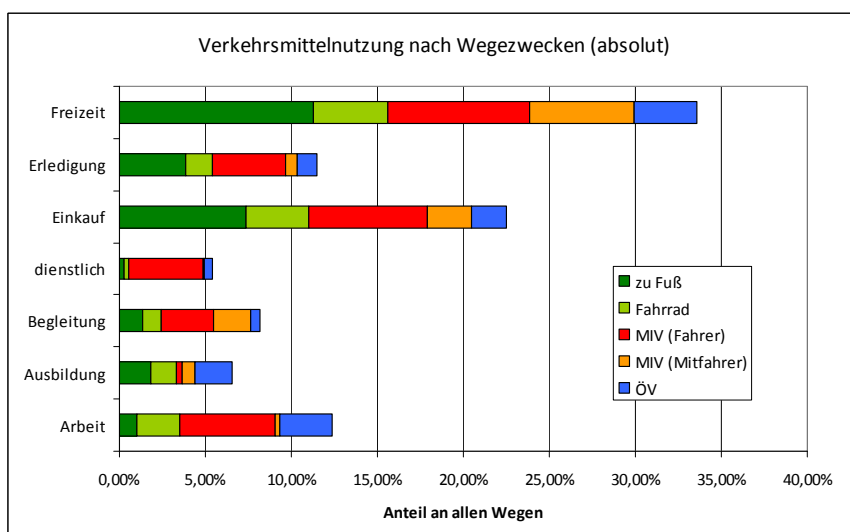


Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken (absolut)

Von Interesse ist ferner auch die zeitliche Verteilung der Wege, die mit den verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden (Abbildung 16). Allein der ÖV weist eine stark ausgeprägte Morgenspitze aus, während sich die zeitliche Verteilung bei den übrigen Verkehrsmitteln eher gleichmäßig über den Tag mit einem Maximum am Nachmittag verteilt.

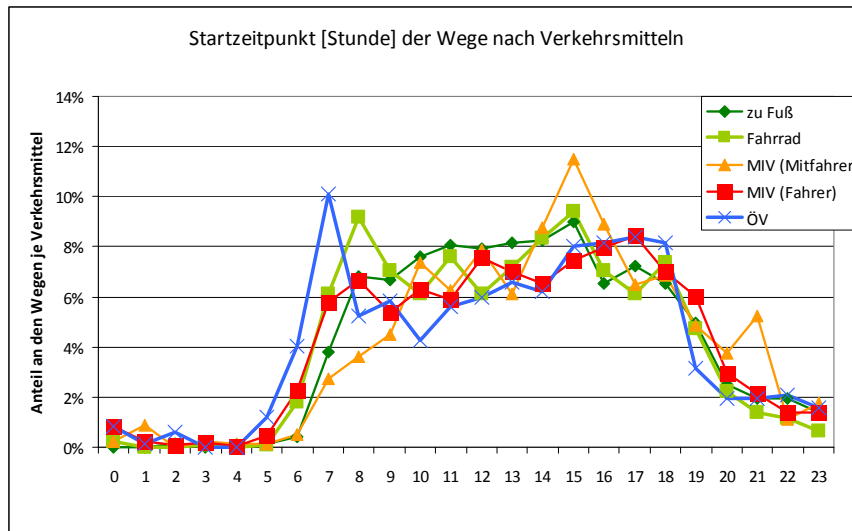


Abbildung 16: Startzeitpunkt der Wege nach Verkehrsmitteln

Daten und Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung des Landkreises Darmstadt-Dieburg liegen nicht vor. Bekannt ist lediglich der Motorisierungsgrad von 554 Pkw/1.000 Einwohner, mit dem der Kreis knapp unter dem Durchschnitt aller hessischen Landkreise (562 Pkw/1.000 Einwohner) liegt¹⁶.

5.4 Arbeitsplätze und Berufsverkehr

Obwohl im hessenweiten Durchschnitt nur noch etwa jeder achte Weg ein Arbeitsweg ist, wird dem Berufsverkehr noch immer die Funktion einer Leitgröße des Verkehrsgeschehens beigemessen. Tatsächlich erzeugt der Berufsverkehr zusammen mit dem Ausbildungsverkehr die Verkehrsspitzen, die in vielen Fällen maßgeblich für die Dimensionierung des Verkehrsangebots sind.

Für die Pendlerverflechtungen, also die Wohn- und Arbeitsorte der Berufspendler, liegen Angaben lediglich auf Kreisebene und hier auch nur für die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten vor (Tabelle 14).

Die Stadt Darmstadt hat mit 69,2%¹⁷ die zweithöchste Einpendlerquote in Hessen und liegt bei der Auspendlerquote mit 43,6% an zweiter Stelle aller hessischen Großstädte. Der Landkreis Darmstadt-Dieburg weist mit 64,3% die zweithöchste Auspendlerquote auf und liegt mit einer Einpendlerquote von 41,6% an sechster Stelle der hessischen Landkreise. Alle genannten Quoten sind im Zeitraum 2000 bis 2005 um 1,0% bis 3,2% angestiegen, d.h. die berufliche Mobilität nimmt weiter signifikant zu. Bemerkenswert erscheint, dass beide Gebietskörperschaften sowohl hohe Einpendler- als auch

¹⁶ Stand 1.1.2009, Quelle: <http://www.statistik-hessen.de/themenauswahl/verkehr-umwelt/regionaldaten/bestand-an-kraftfahrzeugen-mit-amtlichem-kennzeichen/index.html>, Seitenaufruf 17.10.09

¹⁷ Ein- und Auspendlerquoten nach: Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung der Bundesagentur für Arbeit: Regionale Mobilität von Arbeitnehmern - Pendlerbericht Hessen 2005, IAB regional. IAB Hessen Nr. 1/2007, Wiesbaden 2007

hohe Auspendlerströme aufweisen – ein deutliches Indiz auf die wechselseitigen, häufig dispersen Mobilitätsverflechtungen im polyzentrischen Ballungsraum Rhein-Main.

	Einpendler nach ...		Auspendler von ...	
	Darmstadt, Wissenschaftsst.	Darmstadt-Dieburg	Darmstadt, Wissenschaftsst.	Darmstadt-Dieburg
Darmstadt, Wissenschaftsst.	(25 949) ¹⁸	5 521	(25 949) ¹⁸	28 248
Frankfurt am Main, St.	1 997		5 303	9 489
Offenbach Stadt				1 092
Bergstraße	4 067	2 391		2 068
Darmstadt-Dieburg	28 248	(34 734) ¹⁸	5 521	(34 734) ¹⁸
Groß-Gerau	5 951	2 715	1 867	4 332
Main-Taunus-Kreis				1 020
Odenwaldkreis	2 726	2 996		1 056
Offenbach Landkreis	2 404	2 317	1 528	6 069
Andere Bundesländer	9 746	6 917	3 548	8 124
Sonstige	4 216	3 142	3 369	2 704
Gesamt (ohne Binnenpendler)	55 139	22 857	17 767	61 498

Tabelle 14: Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg (nur Einzelwerte > 1.000 Pendler; Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer in Hessen am 30. Juni 2007 nach ihrer Pendlereigenschaft, Wiesbaden 2008)

5.5 Bildungseinrichtungen und Ausbildungsverkehr

Obwohl der Wegezweck Ausbildung hessenweit nur rund 6% aller Wege ausmacht, ist er doch gerade für den ÖPNV von großer Bedeutung. Der Schülerverkehr prägt im gesamten Untersuchungsgebiet die ÖPNV-Nachfrage zu den morgendlichen und mittäglichen Hauptverkehrszeiten. Vor allem in ländlichen Räumen bildet er zudem häufig das Rückgrat des ÖPNV (Schulstandorte siehe Karte 1). Neben dem Schülerverkehr hat in Darmstadt auch der Ausbildungsverkehr der Studierenden eine hohe Bedeutung.

Bedeutsame Verkehrserzeuger sind die Hochschulen:

- Technische Universität Darmstadt (ca. 21.000 Studierende) mit den Standorten Stadtmitte (ca. 75% der Studierenden) sowie Lichtwiese und Schnittspahnstraße (zusammen ca. 25% der Studierenden).
- Hochschule Darmstadt (insgesamt ca. 11.000 Studierende) mit dem Haupt-Standort Schöffersstraße, vier weiteren verteilten Standorten im Stadtgebiet Darmstadt sowie dem Campus Dieburg (ca. 2.000 Studierende).
- Evangelische Fachhochschule Darmstadt (ca. 1.000 Studierende) mit dem Standort Zweifalltorweg.

¹⁸ Binnenpendler innerhalb der Stadt Darmstadt bzw. des Landkreises Darmstadt-Dieburg

Für die TU Darmstadt ist noch mit weiter steigenden Studierendenzahlen auf ein Niveau von bis zu 24.000 Studierenden zu rechnen. Aufgrund von neuen Hochschulbauten am Campus Lichtwiese wird sich das Verhältnis Stadtmitte – Campus voraussichtlich von derzeit 75/25 auf etwa 65/35 verschieben.

5.6 Freizeiteinrichtungen und Freizeitverkehr

Mit rund einem Drittel aller Wege ist der Freizeitverkehr heute mit Abstand der bedeutendste Wegezweck. Hinter diesem Zweck verbirgt sich jedoch eine außerordentlich große Bandbreite von Aktivitäten: von privaten Besuchen über die Teilnahme an Sport- und Kulturveranstaltungen und den Besuch von gastronomischen Einrichtungen bis hin zu Spaziergängen lassen sich viele Wege unter Freizeit subsumieren. Entsprechend heterogen sind auch die Freizeitziele, welche in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen sind.

An verkehrlich bedeutsamen touristischen und kulturellen Zielen sind zu nennen (siehe Karten 1 und 1a):

- Weltnaturerbe Grube Messel (Besucherzentrum ab 2010) und Museum Messel.
- Mathildenhöhe und Rosenhöhe Darmstadt,
- Landesmuseum Darmstadt,
- Staatstheater Darmstadt,
- „Waldspirale“ (Hundertwasserhaus) Darmstadt,
- Jagdschloss Kranichstein (Museum) und Bioversum, Darmstadt-Kranichstein,
- Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein.

Darüber hinaus gibt es eine Reihe von Museen, Burgen und Schlössern eher regionaler und lokaler Bedeutung (u.a. Burg Frankenstein, Alsbacher Schloss, Schloss Heiligenberg, Braunshardter Schloss, Schloss Fechenbach in Dieburg, Schloss Lichtenberg). Insbesondere in Darmstadt besteht ferner ein reichhaltiges kulturelles Angebot an verschiedenen Orten.

Sport- und Freizeiteinrichtungen wie Bäder, Sportplätze und Minigolfanlagen überwiegend örtlicher Bedeutung finden sich in großer Auswahl in den einzelnen Gemeinden. Hervorzuheben ist hier aufgrund seiner Größe das Böllenfalltorstadion in Darmstadt.

Odenwald und Bergstraße bieten ein reichhaltiges Angebot an Wanderwegen und korrespondierenden gastronomischen Einrichtungen. Beliebte Ziele sind beispielsweise der Frankenstein, die Neunkirchner Höhe und die Veste Otzberg.

Schließlich sind folgende regelmäßigen Feste und Veranstaltungen von überörtlicher Bedeutung zu erwähnen:

- Fastnachtsumzug in Dieburg (Februar/März)
- Bergsträßer Weinlagenwanderung (1. Mai)
- Schlossgrabenfest in Darmstadt (Mai)
- Abifete Darmstadt
- Blütenfest in Seeheim-Jugenheim (Juni)
- Heinerfest in Darmstadt (Juni/Juli)
- Schlossgartenfest in Dieburg (Juli)
- Ortskernfest in Roßdorf (August)
- Winzerfest in Groß-Umstadt (September)
- Straßenkerb in Pfungstadt (September)
- Zwiebelmarkt in Griesheim (September)
- Martinsmarkt in Dieburg (November)

6. Analyse des ÖPNV-Angebots

Für die Analyse des ÖPNV-Angebotes wird das Fahrplanangebot 2009 (Stand Juli 2009) zu Grunde gelegt. In Einzelfällen haben sich seitdem während der Bearbeitung des Nahverkehrsplans Veränderungen ergeben, die bei der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt werden.

Der Nahverkehrsraum wird von 6 SPNV-Strecken, 18 regionalen ÖPNV-Linien und 56 lokalen Linien erschlossen und bedient. Der lokale Verkehr setzt sich aus dem Straßenbahnverkehr Darmstadt (9 Linien), dem Stadtbusverkehr Darmstadt (9 Linien), dem Umlandverkehr Darmstadt (14 Linien), lokalen Verkehren im Landkreis Darmstadt-Dieburg (15 Linien), weiteren Stadt- bzw. Ortsbusverkehren (3 Linien) und AST-Verkehren (7 Linien) zusammen.

Der ÖPNV erschließt das Untersuchungsgebiet nahezu flächendeckend. Er stellt die Verbindungen zu den relevanten Zielen innerhalb des Untersuchungsraumes sicher und gewährleistet die Erreichbarkeit wichtiger umliegender Ziele. Dabei ergänzen sich die unterschiedlichen Verkehrssysteme mit den jeweiligen spezifischen Verkehrsaufgaben zu einem Gesamtsystem, das auf die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet ist.

6.1 Organisationsstruktur

Aufgabenträger des ÖPNV im Nahverkehrsraum sind gemäß §5 (1) Hess. ÖPNVG die Stadt Darmstadt sowie der Landkreis Darmstadt-Dieburg jeweils für den ÖPNV in ihrem Gebiet. Daneben nehmen einige kreisangehörige Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg in eigener Verantwortung freiwillige Aufgaben im ÖPNV im Sinne von §5 (3) Hess. ÖPNVG wahr.

Aufgabenträgerorganisationen im Sinne von §6 Hess. ÖPNVG sind

- der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) für den SPNV und den Regionalbusverkehr,
- die Stadt Darmstadt für den Stadtverkehr in Darmstadt und
- die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA) für den weiteren lokalen Verkehr (außer den Stadtverkehren der kreisangehörigen Gemeinden).

Der SPNV und ÖPNV im Untersuchungsgebiet wird von folgenden Verkehrsunternehmen betrieben bzw. ist von folgenden Gebietskörperschaften beauftragt:

Verkehrsunternehmen	Anzahl Linien	Linien
SPNV		
DB Regio AG	4	S3/S4, 60, 61, 75
VIAS GmbH	2	64, 65
Weiterer ÖPNV		
Veolia Verkehr Rhein-Main GmbH	1	662
Gemeinde Seeheim-Jugenheim	2	K47, K48
Gemeinde Groß-Zimmern	1	K45
Gemeinde Mühlthal	1	K43
HAV Verkehrsbetriebsgesellschaft & Co. KG	9	K55, K56, K57, K58, K64, K85, 5506, 5513, 5515
HEAG mobiBus GmbH	18	8N, A, AH, AIR, EB, F, H, K, L, N, NB, NE, O, P, R, U, WX, 669
HEAG mobilo GmbH	9	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Verkehrsunternehmen	Anzahl Linien	Linien
Stadt Dieburg	1	K46
Omnibusbetrieb Jungermann	1	K68
Omnibusbetrieb Kirchmeyer	1	K67
Omnibusbetrieb Schüssler GmbH	3	OR1, OR2, PS
Omnibusbetrieb Spahn + Roth	5	K53 ¹⁹ , K54 ²⁰ , K65, K66, K86
Omnibusbetrieb Winzenhöler GmbH	5	K70, 671, 678, 681, 693
Omnibusbetriebe Beth GmbH	4	K59, K62, 45, 46
Regionalverkehr Kurhessen GmbH	4	K50, K52, n71, 677
Stadt Griesheim	1	K44
VGG mbH	1	665
Werner GmbH & Co. KG	8	672, 673, 674, 676, 679, 682, 684, 751

Tabelle 15: Übersicht Verkehrsunternehmen und Linien

Der Busverkehr im Untersuchungsgebiet wird überwiegend im Linienbetrieb mit Konzessionen nach § 42 PBefG abgewickelt. Der Schulverkehr ist bis auf wenige Ausnahmen in den Linienverkehr integriert. Die bestehenden freigestellten Schulverkehre werden hinsichtlich ihrer Integrationsmöglichkeiten in den ÖPNV überprüft. Im Bereich der lokalen Ortsverkehre kommen neben dem Linienverkehr auch bedarfsgesteuerte Bedienungsformen zum Einsatz.

6.2 ÖPNV-Angebot und Liniennetz

Charakteristisch für die Liniennetzstruktur im Untersuchungsraum ist die Ausrichtung des Verkehrs auf das Oberzentrum Darmstadt. Daneben gibt es weitere Verkehrsstrukturen, die auf die lokalen Zentren ausgerichtet sind. Aus dem Untersuchungsraum bestehen intensive Verkehrsbeziehungen in benachbarte Verkehrsräume. An Verknüpfungspunkten sind die Verkehre aufeinander abgestimmt und ermöglichen ein „Fahren im System“ (siehe Karten 2 und 2a).

Der ÖPNV im Landkreis Darmstadt-Dieburg und der Stadt Darmstadt ist weitgehend durch einen regelmäßigen Taktverkehr gekennzeichnet. Ausnahmen vom Taktverkehr gibt es im Schulverkehr. Auch am Wochenende wird auf den meisten bedienten Relationen ein Taktverkehr vorgehalten.

Gemäß dem hessischen ÖPNV-Gesetz erfolgt eine Differenzierung des ÖPNV in regionalen Verkehr und in lokalen Verkehr. Unter regionalem Verkehr wird dabei der SPNV sowie der weitere ÖPNV verstanden, der „die Gebietsgrenze des Aufgabenträgers überschreitet und dessen regionaler Charakter bedeutend ist“. Alle anderen öffentlichen Verkehre werden als lokaler Verkehr zusammengefasst.²¹

6.2.1 Regionaler Verkehr

SPNV

Der SPNV im Untersuchungsraum liegt in der Aufgabenträgerschaft des RMV. Das Angebot wird im Folgenden nachrichtlich dargestellt, da der SPNV das Grundgerüst des ÖPNV im Untersuchungsraum bildet und die weiteren ÖPNV-Angebote darauf ausgerichtet werden.

¹⁹ Auch VU Aschaffenburg

²⁰ Auch VU Aschaffenburg

²¹ Quelle: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen vom 1.12.2005

Innerhalb des Landkreises Darmstadt-Dieburg übernimmt der SPNV die Verbindungsfunktion zum Oberzentrum Darmstadt sowie im gesamten Untersuchungsraum zu den umliegenden Oberzentren Frankfurt, Heidelberg, Mannheim, Hanau, Mainz, Wiesbaden, Offenbach und Aschaffenburg.

Insgesamt haben 13 von 24 Städten bzw. Gemeinden im Untersuchungsraum einen direkten SPNV-Anschluss. Die Bedienung des Untersuchungsraumes erfolgt auf folgenden Strecken:

Linie und Linienweg	Bahnhöfe und Haltepunkte im Untersuchungsgebiet	Bedienungsangebot	Bedeutung der Linie
S3/S4 Darmstadt – Frankfurt (– Bad Soden/Kronberg)	<ul style="list-style-type: none"> • DA-Hbf. • DA-Arheilgen • Wixhausen • Erzhausen 	30-Minuten-Takt (60-Minuten-Takt nach 23.00 Uhr und an Sonntagen vor 11.00 Uhr)	Verbindung nach Frankfurt sowie nach Darmstadt für die Bereiche nördlich von Darmstadt, innerstädtische Verbindung zwischen Wixhausen, Arheilgen und DA-Hbf.
60 (SE/RE) [Main-Neckar- Bahn] Heidelberg /Mannheim – Darmstadt – Frankfurt	<ul style="list-style-type: none"> • Hähnlein-Alsbach (RB) • Bickenbach (SE/RE) • DA-Eberstadt (RB) • DA-Süd (RB) • DA-Hbf. (SE/RE) 	RB im 60-Minuten-Takt zwi- schen Heidelberg, Darm- stadt und Frankfurt RE montags – freitags im 120-Minuten-Takt zwischen Mannheim, Darmstadt und Frankfurt Zwei zweistündlich verkeh- rende IC-Linien zwischen Heidelberg, Darmstadt und Frankfurt	Schnelle Verbindung zwi- schen Heidelberg bzw. Mannheim, Darmstadt, Lan- gen und Frankfurt
61 (RB) [Dreieichbahn] Dieburg – Rödermark Ober- Roden – Dreieich- Buchsschlag	<ul style="list-style-type: none"> • Dieburg • Münster • Eppertshausen 	60-Minuten-Takt (Verdich- tung in der HVZ)	Verbindung in den Landkreis Offenbach und nach Frank- furt In Dreieich-Buchsschlag be- stehen Verknüpfungen von und zur S3 und S4, in Ober- Roden von und zur S1
64 (RB/RE) [Odenwaldbahn] Erbach – Groß- Umstadt – Babenhausen – Hanau – Frank- furt	<ul style="list-style-type: none"> • Groß-Umstadt Wie- belsbach (RB/RE) • Groß-Umstadt Mit- te(RB/RE) • Groß-Umstadt Klein- Umstadt (RB) • Babenhausen Langstadt (RB) • Babenhausen (RB /RE) 	RB montags – freitags und samstags bis ca. 15.00 Uhr im 60-Minuten-Takt, sams- tags ab ca. 15.00 Uhr und sonn-/feiertags im 120- Minuten-Takt RE im 120-Minuten-Takt	Verbindung für den östli- chen Landkreis Darmstadt- Dieburg nach Hanau, Offen- bach und Frankfurt sowie in den Odenwaldkreis

Linie und Linienweg	Bahnhöfe und Haltepunkte im Untersuchungsgebiet	Bedienungsangebot	Bedeutung der Linie
65 (RB/SE/RE) [Odenwaldbahn] Erbach – Groß-Umstadt – Reinheim – Frankfurt	<ul style="list-style-type: none"> • Groß-Umstadt Wiebelsbach (RB/SE/RE) • Otzberg Lengfeld (RB/SE) • Reinheim (RB/SE/RE) • Ober-Ramstadt (RB/SE/RE) • Mühlthal (RB/SE) • DA TU-Lichtwiese (RB/SE) • DA-Ost (RB/SE/RE) • DA-Nord (RB/SE/RE) • DA-Hbf. (RB/RE) 	<p>RB montags – freitags zwischen Erbach (Odw.) und DA-Hbf. im 60-Minuten-Takt, samstags und sonntags/feiertags im 120-Min.-Takt</p> <p>SE zwischen Eberbach und Frankfurt Hbf. im 120-Min.-Takt</p> <p>RE zwischen Erbach (Odw.) und DA-Hbf. im 120-Min.-Takt</p>	Verbindung nach Darmstadt bzw. Frankfurt und in den Odenwaldkreis für den südöstlichen und östlichen Landkreis Darmstadt-Dieburg
75 (RB) Wiesbaden – Mainz – DA – Babenhausen (-Aschaffenburg)	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterstadt • DA-Hbf. • DA-Nord • DA-Kranichstein • Messel • Dieburg • Altheim • Hergershausen • Babenhausen 	60-Minuten-Takt mit einzelnen Verdichterfahrten	Verbindung nach Darmstadt für den nordöstlichen und nordwestlichen Bereich des Landkreises sowie Richtung Aschaffenburg und Mainz – Wiesbaden

Tabelle 16: SPNV-Angebot

Regionaler Busverkehr

Der regionale Busverkehr ergänzt den SPNV auf den Verkehrsachsen mit regionaler Bedeutung zu den bzw. zwischen den zentralen Orten im Untersuchungsgebiet und zu den relevanten umliegenden Zentren. Er nimmt dabei überwiegend regionale Verbindungsfunktionen wahr.

Regionale Verkehrsachsen im Untersuchungsraum mit Bedienung im Busverkehr sind:

- Darmstadt – (Groß-Zimmern –) Dieburg (bedient durch Linien 671, 672, 673, 674, 677, 682)
- Darmstadt – Roßdorf – Reinheim – Fürth (Linien 678, 693, K55, K56)
- Reinheim – Groß-Zimmern – Dieburg (Linie 679)
- Darmstadt – (Dieburg –) Groß-Umstadt (Linien 671, 678, 681)
- Hähnlein – Sandwiese – Alsbach – Bickenbach (K50) (der Abschnitt Bickenbach – Seeheim – Ober-Beerbach – Nieder-Beerbach der Linie K50 ist als lokaler Verkehr eingestuft)

Regionale Buslinien, die die Grenze des Untersuchungsraumes überschreiten, jedoch auch innerhalb des Untersuchungsraumes wesentliche regionale Bedeutung einnehmen, sind:

- DA-Arheilgen – Neu-Isenburg (Linie 662)
- Dieburg – Münster – Eppertshausen – Rödermark (Linien 674, 679, 684)
- Reinheim – Fürth – Rimbach (Linie 693)
- Darmstadt – Weiterstadt – Groß-Gerau (Linie 5506)
- Darmstadt – Gräfenhausen – Mörfelden-Walldorf – Frankfurt Flughafen (Linie 751)

Der regionale Busverkehr ist an definierten Verknüpfungspunkten an den SPNV angebunden.

6.2.2 Lokaler Verkehr

Straßenbahnverkehr

Das Straßenbahnsystem im Untersuchungsraum besteht aus neun Linien, die neben den zentralen Bereichen die Stadtteile/-bereiche Arheilgen, Kranichstein, Böllenfalltor, Lichtenbergschule und Eberstadt erschließen. Verknüpfungen der Linien untereinander sowie mit den ergänzenden Buslinien finden überwiegend im Zentrum, am Luisenplatz, statt. Vier Linien verkehren bis zum Hauptbahnhof und schaffen dort die Verknüpfung zum SPNV. Zwei Linien sind am Nordbahnhof auf den SPNV angebunden.

Die Straßenbahn übernimmt in der Stadt Darmstadt und in den übrigen bedienten Orten wichtige Erschließungsfunktionen.

Die Straßenbahnlinien 4, 6, 8 und 9 bedienen über die Stadtgrenze hinaus die Orte Griesheim sowie Seeheim-Jugenheim und Alsbach und stellen damit für den Stadt-Umland-Verkehr ein qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot mit Hauptaufgaben der örtlichen Erschließung und der Verbindungsfunktion nach Darmstadt dar.

Stadtbusverkehr Darmstadt

Zusätzlich zur Straßenbahn übernimmt in Darmstadt der Stadtbusverkehr außerhalb der Straßenbahnkorridore die Erschließungsaufgaben. Der Stadtbusverkehr ist an bestimmten Verknüpfungspunkten an den SPNV und den Straßenbahnverkehr angebunden. Umsteigemöglichkeiten zwischen den Stadtbuslinien und den anderen Verkehrssystemen in Darmstadt bestehen an verschiedenen Haltestellen, insbesondere am Luisenplatz und am Hauptbahnhof.

Umlandverkehr

Einzelne Buslinien übernehmen im Stadt-Umland-Verkehr Darmstadt wesentliche Verbindungsfunktionen, die auf die intensiven Verkehrsverflechtungen zwischen den Nachbarstädten und Gemeinden und dem Oberzentrum Darmstadt ausgerichtet sind. Die Linien binden die direkt an Darmstadt angrenzenden Orte auf möglichst direktem Weg an das Zentrum und den Hauptbahnhof an. Von diesen Linien werden im Einzelfall auch im Stadtgebiet Erschließungsaufgaben wahrgenommen (z. B. Linien K59 und K62 im Bereich Eschollbrücker Straße, Linien 5506, 5513 und 5515 im Bereich Pallaswiesenstraße, Linien K55/K85, K56, 671 und 672 zwischen Ostbahnhof und Hauptbahnhof).

Weitere lokale Verkehre

Für die lokale Verkehrserschließung außerhalb des Oberzentrums Darmstadt gibt es weitere ÖPNV-Angebote, die je nach Verkehrsaufgabe ein unterschiedliches Bedienungsangebot aufweisen. Dabei handelt es sich überwiegend um lokale Verkehre aus dem jeweiligen Nahbereich in die zentralen Orte bzw. um Ortsverkehre, aber auch um eigenständige Stadtverkehre in Ober-Ramstadt.

Die lokalen Verkehre sind an definierten Verknüpfungspunkten auf die regionalen Verkehre ausgerichtet und ermöglichen dort die Weiterfahrt zu übergeordneten Zielen.

Flexible Bedienungsformen

Anrufsammeltaxi-Verkehre werden im Untersuchungsraum als lokale Verkehrsangebote in den Orten Mühlthal, Münster, Eppertshausen, Griesheim, Groß-Zimmern, Dieburg und Seeheim-Jugenheim angeboten. Die Linie NB verkehrt zu bestimmten Zeiten als Anruf-Linien-Taxi. Aufgrund der räumlichen und nachfragerrelevanten Strukturen sind dort Linienverkehre nur schwer realisierbar. Die AST-Verkehre sind dort speziell auf die vorhandenen Mobilitätsbedürfnisse ausgerichtet und schaffen somit Verknüpfungen mit den regionalen Verkehrsangeboten.

In Ober-Ramstadt und Mühlthal werden lokale bedarfsgesteuerte Bedienungsformen unter den Namen midkom (Mobilität in der Kommune) angeboten, die als Ergänzung zum Linienverkehr im ÖPNV fungieren. Für weitere Orte wurden Machbarkeitsstudien zur Einführung bzw. Ausweitung der Midkom-Verkehre erstellt. Die Studien geben auf der Grundlage von Bedarfserhebungen Hinweise zu Verbesserungspotenzialen.

6.2.3 Produktprofilierung und Hierarchisierung der ÖPNV-Angebote

Eine Differenzierung der Verkehrsangebote im ÖPNV nach bestimmten Funktions- und Qualitätsmerkmalen ist für den Stadtverkehr Darmstadt sowie in Ansätzen für weitere lokale Verkehrsangebote vorhanden. In den Fahrgastinformationsmedien (z. B. Fahrplanbuch, Liniennetzplan) sind diese Produkte jedoch als eigenständige ÖPNV-Angebote nicht einheitlich dargestellt und nur schwer erkennbar. Die Stadtbuslinien in Darmstadt sind in ihrer Produktausprägung (und in ihrem herausragenden Bedienungsangebot) nicht zu unterscheiden von Stadt-Umland-Verkehren oder Linien mit vorrangiger Ausrichtung auf den Schulverkehr. Weitere Linien im Stadtbusverkehr zum Beispiel in Ober-Ramstadt (Linien OR1 und OR2) sind im Fahrplanbuch zwischen der Linie O und der Linie P im Stadt-Umlandverkehr Darmstadt zu finden.

Im Bereich des Regionalbusverkehrs gibt es Schnellbus-Linien mit den Liniennummern K85 und 681 – 684 sowie eine NachtExpress-Linie n71. Diese Linien mit ihren besonderen Produktqualitäten werden nicht explizit vermarktet. Auch die bedarfsgesteuerten Bedienungsformen im Untersuchungsraum weisen keine zusammenhängende Darstellung in der Fahrgastinformation auf.

Insgesamt ist eine Produktprofilierung und Hierarchisierung der ÖPNV-Angebote nur in Ansätzen vorhanden.

6.3 Bewertung der Verkehrsbedienung

Die Bewertung des ÖPNV-Angebotes erfolgt anhand der im Anforderungsprofil definierten Standards und Qualitäten.

Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität zeigt, dass die zentralen Bereiche der Orte im Untersuchungsraum sowie Siedlungsschwerpunkte durch die vorhandenen öffentlichen Verkehrssysteme nahezu flächendeckend erschlossen sind (siehe Karten 3 und 3a).

In der Stadt Darmstadt sind aufgrund der Kriterien des Anforderungsprofils folgende Erschließungsdefizite festzustellen:

Unzureichend erschlossener Bereich i. d. Stadt Darmstadt	Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle	Bewertung
nordöstliches Komponistenviertel	ca. 500 m (Regerweg, A.-Messel-Weg)	Erschließung noch akzeptabel → kein Handlungsbedarf
Schlossgartenstraße/Hochschulstraße	ca. 400 m (Kopernikusplatz, Alexanderstraße)	Erschließung noch akzeptabel → kein Handlungsbedarf
südl. T.-Heuss-Str./Schwambstraße	ca. 400 – 500 m (Heidenreichstraße, Jahnstraße)	Erschließung noch akzeptabel → kein Handlungsbedarf
Martinstraße/Niedergallweg/Hobrechtstraße/Steinbergweg	ca. 500 – 700 m (Steinberg/Stadion, Freiburger Platz, Jahnstraße, Herdweg)	Großräumiges, z. T. verdichtetes innerstädtisches Gebiet mit mangelhafter Erschließung → Handlungsbedarf

Unzureichend erschlossener Bereich i. d. Stadt Darmstadt	Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle	Bewertung
Noackstraße/Franklinstraße (Lincoln-Siedlung)	ca. 700 m (Marienhöhe)	Konversionsgebiet mit verdichteter Siedlungsentwicklung → Handlungsbedarf
Östliche Cooperstraße (Cambrai-Fritsch-Kaserne)	ca. 500 – 600 m (Marienhöhe, Lichtenbergschule)	Konversionsgebiet mit verdichteter Siedlungsentwicklung → Handlungsbedarf
Havelstraße/Hügelstraße/Hindenburgstraße	ca. 400 – 500 m (Rhein-/Neckar-Straße, Eschollbrückerstraße)	z. T. verdichtetes innerstädtisches Gebiet mit mangelhafter Erschließung → Handlungsbedarf
Sandstraße/Zimmerstraße	ca. 400 – 500 m (Rhein-/Neckar-Straße, Eschollbrückerstraße)	verdichtetes innerstädtisches Gebiet mit mangelhafter Erschließung → Handlungsbedarf
Eberstadt-Nord: Am Steinernen Kreuz/Auf der Marienhöhe	bis zu 800 m (Fr.-Ebert-Straße)	Dünn besiedeltes Wohngebiet mit mangelhafter Erschließung → Handlungsbedarf
Eberstadt-Nord: Goerdelerweg/Bäumerweg	ca. 500 m (C.-Ulrich-Straße)	Erschließung noch akzeptabel → kein Handlungsbedarf
Eberstadt-West: westlich der Reuterallee	ca. 400 m (Katharinenstraße, Thüringerstraße)	Erschließung noch akzeptabel → kein Handlungsbedarf
Eberstadt Villenkolonie: (südöstliche Frankensteiner Straße)	ca. 500 – 600 m (Fr.-Best-Weg)	Dünn besiedeltes Wohngebiet mit mangelhafter Erschließung → Handlungsbedarf
Wixhausen: In der Hahnhecke/Am Hasenpfad	ca. 400 – 500 m (Brucknerstraße, Messeler Parkstraße)	Erschließung noch akzeptabel → kein Handlungsbedarf
Arheilgen: nördl. Obere Mühlstraße	ca. 500 m (Bornstraße, Messeler Straße)	Erschließung noch akzeptabel → kein Handlungsbedarf
Arheilgen: Zilleweg/Kollwitzweg/Arheilger Woogstraße	ca. 500 m (Fuchsstraße, Hofgasse)	Erschließung noch akzeptabel → kein Handlungsbedarf

Tabelle 17: Stadt Darmstadt - Defizite in der Erschließung von Siedlungsbereichen

Eine ergänzende Einschätzung der Erschließungsqualität liefern die Ergebnisse der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“. Abbildung 17 und Abbildung 18 zeigen, dass nach eigenen Angaben über 60% der Befragten in weniger als 400 m Entfernung von einer Bus- oder Straßenbahnhaltestelle und in weniger als 1000 m Entfernung von einem Bahnhof wohnen. Im Vergleich mit anderen hessischen Städten gleicher Größenordnung zeigt Darmstadt zwar einen geringeren Erschließungsgrad bei Haltestellen des lokalen ÖPNV, dafür aber einen umso besseren bei Schienen-Haltpunkten.

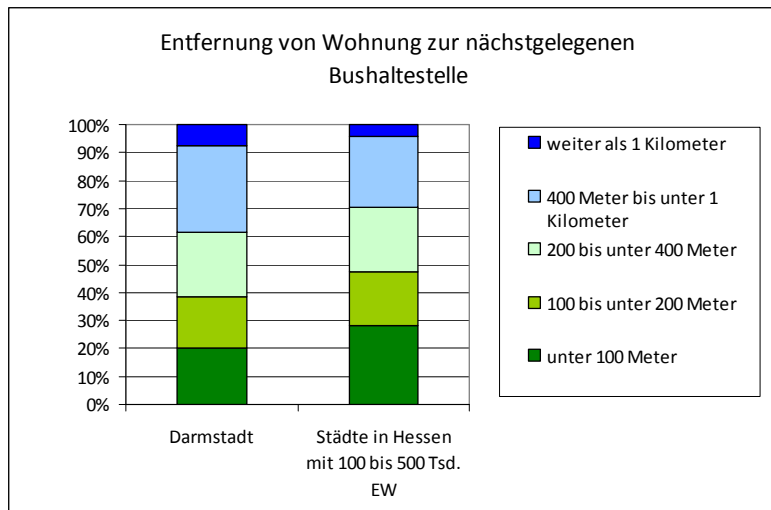


Abbildung 17: Entfernung von Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle

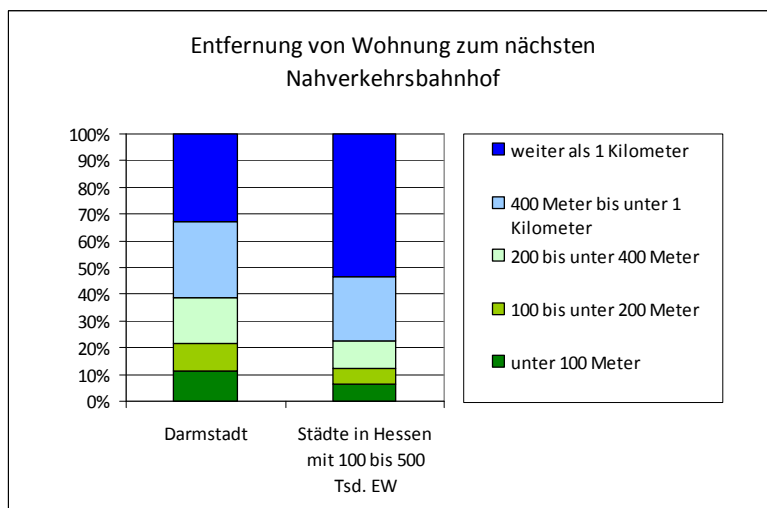


Abbildung 18: Entfernung von Wohnung zum nächsten Nahverkehrsbahnhof

Im Landkreis Darmstadt-Dieburg sind die zentral gelegenen Bereiche der Orte weitestgehend gut erschlossen. Defizite sind überwiegend in Siedlungsrandlage festzustellen:

Unzureichend erschlossener Bereich im LK Darmstadt-Dieburg	Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle	Bewertung
Alsbach – Süd: Hochstraße, Kirchstraße (z. T.), Hindenburgstraße	ca. 700 m (Am Hinkelstein, Rathaus)	Wohngebiet, Erschließung nicht akzeptabel → Handlungsbedarf
Babenhausen: Ziegelruh (Gewerbegebiet)	ca. 700 m (Luisenstraße)	Gewerbliche Nutzung, Erschließung noch akzeptabel → kein Handlungsbedarf
Eppertshausen: Im Wüstfeld, K.-Adenauer-Straße, Sudetenstraße	ca. 700 m (Mitte, Nord)	Erschließung noch akzeptabel → kein Handlungsbedarf

Unzureichend erschlossener Bereich im LK Darmstadt-Dieburg	Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle	Bewertung
Erzhäusen: Westl. Bereich	ca. 800 m (Lessingstraße)	Dünn besiedeltes Gebiet, Erschließung weitgehend noch akzeptabel ➔ kein Handlungsbedarf
Groß-Umstadt: Friedhof (Nord), Ziegelwaldweg	bis zu 800 m (Breite Gasse)	Dünn besiedeltes Wohngebiet, Friedhof als zentrale Einrichtung mit mangelhafter Erschließung ➔ Handlungsbedarf
Groß-Umstadt: Klein-Umstadt Ludwigstraße, Am Köpfchen	bis zu 800 m (Weidweg)	Ortskern Klein-Umstadt, z. T. dichter besiedelter Wohnbereich, Erschließung nicht akzeptabel ➔ Handlungsbedarf
Mühltal Nieder-Ramstadt: Am Klingenteich	ca. 600 m (Im Wiesengrund)	Dünn besiedeltes Wohngebiet, Erschließung noch akzeptabel ➔ kein Handlungsbedarf
Pfungstadt: Gewerbegebiet B 426 (W.-v.-Siemens-Straße, G.-Daimler-Straße)	bis zu 1,5 km (Ostendstraße)	Gewerbliche Nutzung, mangelhafte Erschließung ➔ Handlungsbedarf
Pfungstadt: Elbestraße/Oderstraße	ca. 500 m (Südring, Odenwaldstraße)	Erschließung noch akzeptabel ➔ kein Handlungsbedarf
Pfungstadt: Büchnerweg/Grüner Weg	ca. 500 m (Am Mühlberg, Mühlenapotheke)	Erschließung noch akzeptabel ➔ kein Handlungsbedarf
Pfungstadt: Südl. Müller-Guttenbrunn-Straße, Mozartstraße	ca. 500 m (Südring, Karl-Marx-Straße, Schwimmbad)	Erschließung noch akzeptabel ➔ kein Handlungsbedarf
Roßdorf-Stetteritz: Stetteritzring südliche Bereiche	bis zu 600 m (Stetteritz)	Erschließung noch akzeptabel ➔ kein Handlungsbedarf
Wiebelsbach: Südlicher Dorfkern (Die Ettern, Herrnwald)	bis zu 700 m (Sportplatz)	Ortskern Wiebelsbach, z. T. dichter besiedelter Wohnbereich, Erschließung weitgehend noch akzeptabel ➔ kein Handlungsbedarf
Weiterstadt-Braunshardt: Feldbergstraße, Rappmühlstraße	bis zu 1,1 km (Schloss)	Wohngebiet mit mangelhafter Erschließung ➔ Handlungsbedarf
Weiterstadt: Lärchenweg/Eichenweg	ca. 500 m (Sudetenstraße, O.-Wels-Straße)	Erschließung noch akzeptabel ➔ kein Handlungsbedarf
Weiterstadt-Gräfenhausen: südl. Ostendstraße	bis zu 700 m (Gartenstraße, Ostendstraße)	Dünn besiedeltes Wohngebiet, Erschließung weitgehend noch akzeptabel ➔ kein Handlungsbedarf

Tabelle 18: Landkreis Darmstadt-Dieburg – Defizite in der Erschließung von Siedlungsbereichen

Die im Folgenden aufgeführten verkehrlich bedeutsamen Einzelziele sind mit dem ÖPNV unzureichend zu erreichen. Die Nachfragerrelevanz ist jedoch aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen (z. B. saisonal, nur bei gutem Wetter etc.) sehr unterschiedlich zu bewerten.

unzureichend erschlossenes Einzelziel	Bewertung der Nachfragerrelevanz im ÖPNV
Weltnaturerbe Grube Messel	Überregionale Nachfrage, steigende Besucherzahlen werden mit Einrichtung des neuen Informationszentrums erwartet, ÖPNV-Anbindung über Bahnhof Messel (SPNV Linie 75, Buslinie U) mit ca. 1,6 km langem Fußweg verbunden ➔ Handlungsbedarf gegeben
Veste Otzberg	ÖPNV-Anbindung am Wochenende nicht gegeben, Regionale Nachfrage, auch saisonabhängig, ÖPNV-Anbindung über Haltestelle Auf der Burg oder Bernhardsrain (Linie K64) ➔ Handlungsbedarf prüfen
Badeseen (z. B. Steinrodsee, Sickenhofer See, Grube Prinz von Hessen)	Saisonale Nachfrage, überdurchschnittliches Radverkehrsaufkommen, Nachfragerrelevanz im ÖPNV in der Saison zu entsprechenden Badezeiten nachmittags bzw. am Wochenende und in den Sommerferien vorhanden
Hofgut Oberfeld	Wachsendes Freizeit- und Erholungsangebot in Stadtrandlage. ÖPNV-Haltestelle Darmstadt Ostbahnhof in 800 m Entfernung. ➔ Handlungsbedarf gegeben.

Tabelle 19: Defizite in der Erschließung von Einzelzielen

Aus den hier dargestellten Defiziten in der Erschließungsqualität lässt sich nicht überall direkt ein Handlungsbedarf ableiten. Im Einzelfall ist abzuwägen, ob durch die vorhandenen verkehrlichen und räumlichen Möglichkeiten eine wirtschaftliche ÖPNV-Erschließung erreicht werden kann und ob die potenzielle Nachfrage ausreichend ist.

Bei allen übrigen im Sinne der Bewertungskriterien als „unzureichend erschlossen“ einzustufenden Gebieten bzw. Einzelziele handelt es sich überwiegend um Bereiche mit geringer Verkehrsbedeutung (z. B. Gebiete mit sehr geringer Bevölkerungsdichte, Gewerbegebiete mit geringer Arbeitsplatzdichte, Einzelziele mit geringem oder individuellem Besucheraufkommen).

Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität durch den lokalen und regionalen ÖPNV ist im Untersuchungsraum als durchweg gut zu bewerten. Auf nahezu allen Linien, mit Ausnahmen einzelner Schulverkehrslinien, wird ein Taktangebot vorgehalten (siehe Karten 4 und 4a).

Der ÖPNV in der Stadt Darmstadt ist durch die vorhandenen Linien von Montag bis Freitag im Tagesverkehr mindestens durch einen 15-Minuten-Takt charakterisiert. Auf den Hauptrelationen bzw. auf den nachfragestarken Achsen wird ein 7,5-Minuten-Takt vorgehalten. Am Wochenende wird auf nahezu allen Strecken ein Angebot im 15-/30-Minuten-Takt bzw. im 30-/60-Minuten-Takt angeboten.

Das ÖPNV-Angebot in den Orten des Landkreises Darmstadt-Dieburg zeichnet sich weitgehend durch einen regelmäßigen Taktverkehr aus, zumindest in den zentralen Bereichen der Orte. Grundsätzlich besteht aus jedem Ortszentrum an allen Verkehrstagen ein Verkehrsangebot Richtung Darmstadt. Von Montag bis Freitag ist dieses Angebot mindestens der 60-Minuten-Takt, auf den meisten Relationen wird jedoch ein deutlich dichteres Angebot (halbstündlich oder besser), tlw. durch Überlagerung mehrerer ÖPNV-Linien, erreicht. Auch am Wochenende besteht aus nahezu allen Ortszentren mindestens ein stündliches Angebot Richtung Darmstadt.

Die jeweils relevanten Mittel- bzw. Unterzentren sind ebenfalls an allen Verkehrstagen zu erreichen. Von Montag bis Samstag besteht aus den betreffenden Orten weitgehend ein stündliches bzw. halb-

stündliches Angebot, an Sonntagen wird überwiegend ein stündliches bzw. zweistündliches Angebot vorgehalten.

In den folgenden Tabellen sind die vorhandenen Defizite dargestellt, die sich aus den Anforderungen aus den in Kapitel 4.2.3 formulierten Qualitätsstandards ergeben. Auf allen hier nicht aufgeführten Relationen werden die Standards erreicht bzw. überschritten.

Statistischer Bezirk (Referenzhaltestelle): Relation in die Innenstadt	Standard im Anforderungsprofil (Takt in Min.)	Bewertung
Qualitätskategorie A		
Pallaswiesenviertel (Windmühle/C.-Schenk-Ring)	TVZ: 15	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Am Kavalleriesand (T-Online-Allee)	SVZ: 30	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Arheilgen – West (F.-Meister-Anlage)	HVZ: 15 TVZ: 15 SVZ: 30	Bei Berücksichtigung randlich gelegener Haltestellen (Hofgasse, Fuchsstraße) ist Anforderung für TVZ und SVZ erfüllt
Qualitätskategorie B		
Paulusviertel (Edith-Stein-Schule)	HVZ: 15 TVZ Mo-Fr: 15 TVZ Sa: 30 SVZ: 30	Bei Berücksichtigung randlich gelegener Haltestellen (Jahnstraße, Goethestraße) ist Anforderung erfüllt
Alt-Arheilgen (Wildstraße)	HVZ: 15 TVZ Mo-Fr: 15 TVZ Sa: 30 SVZ: 30	Bei Berücksichtigung randlich gelegener Haltestellen (Hofgasse) ist Anforderung erfüllt
Arheilgen – Süd (Th.-Mann-Platz)	HVZ: 15 TVZ Mo-Fr: 15 TVZ Sa: 30 SVZ: 30	Bei Berücksichtigung randlich gelegener Haltestellen (Im Fiedlersee) ist Anforderung erfüllt
Kirchtannensiedlung (EKZ Süd)	HVZ: 15 TVZ Mo-Fr: 15 TVZ Sa: 30 SVZ: 30	Bei Berücksichtigung randlich gelegener Haltestellen (Frankenstein) ist Anforderung erfüllt
Qualitätskategorie B/C		
Arheilgen – Ost (Auf der Hardt/Steinstraße)	HVZ: 15 SVZ Mo-Fr: 30 SVZ Sa, So: 60	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Am Frankenstein (F.-Best-Weg)	HVZ: 15 SVZ Mo-Fr: 30 SVZ Sa, So: 60	Bei Berücksichtigung randlich gelegener Haltestellen (Eberstadt Friedhof) ist Anforderung erfüllt
Wixhausen – West (Brückengasse)	HVZ: 15	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Wixhausen - Ost (Hindemithstraße)	HVZ: 15	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt

Tabelle 20: Stadt Darmstadt – Defizite in der Bedienungsqualität in die Innenstadt

Statistischer Bezirk (Referenzhaltestelle): Relation zum Haupt- bahnhof	Standard im An- forderungsprofil (Takt in Min.)	Bewertung
Qualitätskategorie A		
Pallaswiesenviertel (Windmühle/C.-Schenk- Ring)	TVZ: 15 SVZ: 30	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Alt-Bessungen (Bessunger Straße)	HVZ: 15 TVZ: 15 SVZ: 30	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Am Kavalleriesand (T-Online-Allee)	TVZ: 15 SVZ: 30	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Arheilgen – West (F.-Meister-Anlage)	HVZ: 15 TVZ: 15 SVZ: 30	Bei Berücksichtigung randlich gelegener Haltestellen (Hofgasse, Fuchsstraße) ist Anforderung für TVZ und SVZ erfüllt
Qualitätskategorie B		
Paulusviertel (Edith-Stein-Schule)	HVZ: 15 TVZ Mo-Fr: 15 TVZ Sa: 30 SVZ: 30	Bei Berücksichtigung randlich gelegener Haltestellen (Jahnstraße, Goethestraße) ist Anforderung erfüllt
Alt-Arheilgen (Wildstraße)	HVZ: 15 SVZ: 30	Bei Berücksichtigung randlich gelegener Haltestellen (Hofgasse) ist Anforderung erfüllt
Arheilgen – Süd (Th.-Mann-Platz)	HVZ: 15 TVZ Mo-Fr: 15 TVZ Sa: 30 SVZ: 30	Bei Berücksichtigung randlich gelegener Haltestellen (Im Fiedlersee) ist Anforderung erfüllt
Kirchtannensiedlung (EKZ Süd)	HVZ: 15 TVZ Mo-Fr: 15 TVZ Sa: 30 SVZ: 30	Bei Berücksichtigung randlich gelegener Haltestellen (Frankenstein) ist Anforderung erfüllt
Qualitätskategorie B/C		
Arheilgen – Ost (Auf der Hardt/Steinstraße)	HVZ: 15 TVZ: 30 SVZ Mo-Fr: 30 SVZ Sa, So: 60	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Am Frankenstein (F.-Best-Weg)	HVZ: 15 SVZ Mo-Fr: 30 SVZ Sa, So: 60	Bei Berücksichtigung randlich gelegener Haltestellen (Eberstadt Friedhof) ist Anforderung erfüllt
Wixhausen – West (Brückengasse)	HVZ: 15	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Wixhausen - Ost (Hindemithstraße)	HVZ: 15	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt

Tabelle 21: Stadt Darmstadt – Defizite in der Bedienungsqualität zum Hauptbahnhof

Statistischer Bezirk (Referenzhaltestelle): Relation zu sonstigen Bahnhöfen	Standard im An- forderungsprofil (Takt in Min.)	Bewertung
Qualitätskategorie A		
Pallaswiesenviertel (Windmühle/C.-Schenk- Ring) → DA Hbf./Nordbahnhof	TVZ: 15 SVZ: 30	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Arheilgen – West (F.-Meister-Anlage) → S-Bahn Arheilgen	HVZ: 15 TVZ: 15 SVZ: 30	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Qualitätskategorie B		
Alt-Arheilgen (Wildstraße) → S-Bahn Arheilgen	HVZ: 15 TVZ Mo-Fr: 15 SVZ: 30	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Arheilgen – Süd (Th.-Mann-Platz) → S-Bahn Arheilgen	HVZ: 15 TVZ Mo-Fr: 15 TVZ Sa: 30 SVZ: 30	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Qualitätskategorie B/C		
Arheilgen – Ost (Auf der Hardt/Steinstraße) → S-Bahn Arheil- gen/Kranichstein Bf.	HVZ: 15 SVZ Mo-Fr: 30 SVZ Sa, So: 60	Dargestellte Anforderung wird für die Siedlung Auf der Hardt nicht erfüllt
Wixhausen – West (Brückengasse) → S-Bahn Wixhausen	HVZ: 15	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Wixhausen - Ost (Hindemithstraße) → S-Bahn Wixhausen	HVZ: 15	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt

Tabelle 22: Stadt Darmstadt – Defizite in der Bedienungsqualität zu weiteren Bahnhöfen (aus den benachbarten Gebieten/Bezirken)

Statistischer Bezirk (Referenzhaltestelle): Anbindung der Gewerbe- und Industriestandorte	Standard im An- forderungsprofil (Kategorie A) (Takt in Min.)	Bewertung
Am Kavalleriesand (T-Online Allee)	TVZ: 15 SVZ: 30	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Weiterstadt-Riedbahn (Rathaus- Riedbahnstr./Dr.-Otto- Röhm-Str.)	HVZ: 15 TVZ: 15 SVZ: 30	Anforderung wird nicht erfüllt

Tabelle 23: Stadt Darmstadt – Defizite in der Bedienungsqualität zu Gewerbe- und Industriestandorten (aus den benachbarten Gebieten/Bezirken)

Anm.: In dieser Tabelle sind die Defizite dargestellt, die sich aus den Anforderungen an die Qualitätskategorie A ergeben.

Statistischer Bezirk (Referenzhaltestelle): Relation zum relevanten Stadtteilzentrum	Standard im Anforderungsprofil (Takt in Min.)	Bewertung
Qualitätskategorie A		
Arheilgen – West (F.-Meister-Anlage)	HVZ: 15 TVZ: 15 SVZ: 30	Bei Berücksichtigung randlich gelegener Haltestellen (Fuchsstraße) ist Anforderung für TVZ und SVZ erfüllt
Qualitätskategorie B		
Alt-Arheilgen (Wildstraße)	HVZ: 15 TVZ Mo-Fr: 15 SVZ: 30	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Arheilgen – Süd (Th.-Mann-Platz)	HVZ: 15 TVZ Mo-Fr: 15 TVZ Sa: 30 SVZ: 30	Bei Berücksichtigung randlich gelegener Haltestellen (Im Fiedlersee) ist Anforderung erfüllt
Kirchtannensiedlung (EKZ Süd)	HVZ: 15 TVZ Mo-Fr: 15 TVZ Sa: 30 SVZ: 30	Bei Berücksichtigung randlich gelegener Haltestellen (Frankenstein) ist Anforderung erfüllt
Qualitätskategorie C		
Arheilgen – Ost (Auf der Hardt/Steinstraße)	HVZ: 15 TVZ: 30 SVZ Mo-Fr: 30 SVZ Sa, So: 60	Dargestellte Anforderung wird für Bereich Steinstraße teilweise erfüllt, für Bereich Auf der Hardt nicht
Am Frankenstein (F.-Best-Weg)	SVZ: 60	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt

Tabelle 24: Stadt Darmstadt – Defizite in der Bedienungsqualität in die Stadtteilzentren Arheilgen, Eberstadt, Kranichstein (aus den benachbarten Gebieten/Bezirken)

Stadt/Gemeinde: Relation zum OZ DA	Standard im Anforderungsprofil (Takt in Min.)	Bewertung
Von Mittelzentren		
Groß-Umstadt	HVZ: 15 TVZ: 30	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Von Unterzentren		
Babenhausen	HVZ: 15 TVZ: 30 SVZ: 60	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Groß-Zimmern	HVZ: 15	Dargestellte Anforderung wird tlw. nicht erfüllt
Münster	HVZ: 15	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Reinheim (untersch. Haltestellen+ Wege)	HVZ: 15	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt

Stadt/Gemeinde: Relation zum OZ DA	Standard im Anforderungsprofil (Takt in Min.)	Bewertung
Von Gemeinde		
Otzberg	HVZ: 30	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt

Tabelle 25: Landkreis Darmstadt-Dieburg – Defizite in der Bedienungsqualität zum Oberzentrum Darmstadt

Stadt/Gemeinde: Relation zum MZ/UZ	Standard im Anforderungsprofil (Takt in Min.)	Bewertung
Fischbachtal – Reinheim	SVZ: 120	Dargestellte Anforderung wird in der Relation Niedernhausen – Reinheim nicht erfüllt
Otzberg – Groß Umstadt	HVZ: 30 SVZ: 120	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Schaafheim – Babenhäusen	SVZ: 120	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt

Tabelle 26: Landkreis Darmstadt-Dieburg – Defizite in der Bedienungsqualität zum nächstgelegenen Mittelzentrum bzw. Unterzentrum

Zwischen den Unterzentren und den Mittelzentren im Kreisgebiet werden die Anforderungen an die Bedienungsqualität auf allen Relationen erfüllt.

Ebenso werden die Anforderungen an die Bedienungsqualität zwischen den Mittelzentren im Kreisgebiet erfüllt.

Stadt/Gemeinde: Relation zu Gewerbe- und Industriestandorten	Standard im Anforderungsprofil (Takt in Min.)	Bewertung
Griesheim – Am Kavalleriesand	TVZ: 30 SVZ: 60	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt
Weiterstadt – Weiterstadt-Riedbahn (Rathaus-Riedbahnstr./Dr.-Otto-Röhm-Str.)	HVZ: 15	Dargestellte Anforderung wird nicht erfüllt

Tabelle 27: Landkreis Darmstadt-Dieburg – Defizite in der Bedienungsqualität zu Gewerbe- und Industriestandorten in der Stadt Darmstadt (aus den benachbarten Orten)

Stadt: Relation zu benachbarten OZ	Standard im Anforderungsprofil (Takt in Min.)	Bewertung
Dieburg – Offenbach	HVZ: 30	Dargestellte Anforderung wird in der HVZ, insbesondere am Nachmittag, nicht durchgehend erfüllt
Dieburg – Ffm	HVZ: 30	Dargestellte Anforderung wird in der HVZ, insbesondere am Nachmittag, nicht durchgehend erfüllt

Stadt: Relation zu benachbarten OZ	Standard im Anforderungsprofil (Takt in Min.)	Bewertung
Darmstadt – Mannheim	HVZ: 30 TVZ: 60 SVZ: 60	Dargestellte Anforderung wird nicht erreicht
Darmstadt – Heidelberg	HVZ: 30	Dargestellte Anforderung wird nicht erreicht
Darmstadt und MZ - Aschaffenburg	SVZ So: 60	Dargestellte Anforderung wird nicht erreicht (gesamter Sonntag T120)

Tabelle 28: Landkreis Darmstadt-Dieburg und Stadt Darmstadt – Defizite in der Bedienungsqualität zu benachbarten Oberzentren

Erreichbarkeit und Beförderungszeiten (Verbindungsqualität)

Auf Relationen innerhalb der Stadt Darmstadt sind das Zentrum und der Hauptbahnhof von den jeweiligen zentralen Haltestellen der Stadtbezirke größtenteils direkt und ohne Umstieg zu erreichen.

Die Fahrt in die Innenstadt ist aus den zentralen Bereichen der Bezirke Alt-Arheilgen, Arheilgen-Süd, Eberstadt-Am Lämmchesberg, Eberstadt-Am Frankenstein, Eberstadt-Kirchtannensiedlung, Wixhausen-West und Wixhausen-Ost mit einem Umstieg verbunden.

Zum Hauptbahnhof Darmstadt bestehen aus den zentralen Bereichen folgender Bezirke Verbindungen mit einem Umstieg: Johannesviertel, Martinsviertel-West, Alt-Arheilgen, Am Oberfeld, Eberstadt-Am Lämmchesberg, Eberstadt-Am Frankenstein und Eberstadt-Kirchtannensiedlung sowie aus Wixhausen-West und Wixhausen-Ost. Von Darmstadt-Eberstadt besteht zum Hauptbahnhof eine direkte Straßenbahnverbindung nur montags bis freitags im 30-Minuten-Takt, zu den übrigen Zeiten ist ein Umstieg an der Haltestelle Rhein-/Neckar-Straße erforderlich. Aus dem Bereich Nieder-Ramstädter-Straße ist eine direkte Verbindung zum Hauptbahnhof nur an Schultagen vorhanden. Aus Arheilgen besteht keine direkte Straßenbahnverbindung zum Hauptbahnhof, hier ist ein Umstieg am Nordbahnhof, Willy-Brandt-Platz oder Luisenplatz erforderlich. Aus nahezu allen Bezirken (Ausnahme: Eberstadt-Am Frankenstein und Eberstadt-Kirchtannensiedlung) sind jedoch die nächstgelegenen Bahnhöfe direkt zu erreichen. An Haltestellen, die weniger zentral liegen, bestehen teilweise auch direkte Fahrtmöglichkeiten zu den genannten Zielen.

Ergänzende Informationen zur Erreichbarkeit und Verbindungsqualität im ÖV liegen für Darmstadt aus der Studie „Mobilität in Deutschland“ vor. Demzufolge beurteilen rund die Hälfte der Befragten die Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes und sogar knapp 60% die Erreichbarkeit von Einkaufszielen des täglichen Bedarfs als gut oder sehr gut. Allerdings geben auch ca. 9% bzw. 18% an, ihren Arbeitsplatz bzw. Geschäfte des täglichen Bedarfs überhaupt nicht mit dem ÖV erreichen zu können.

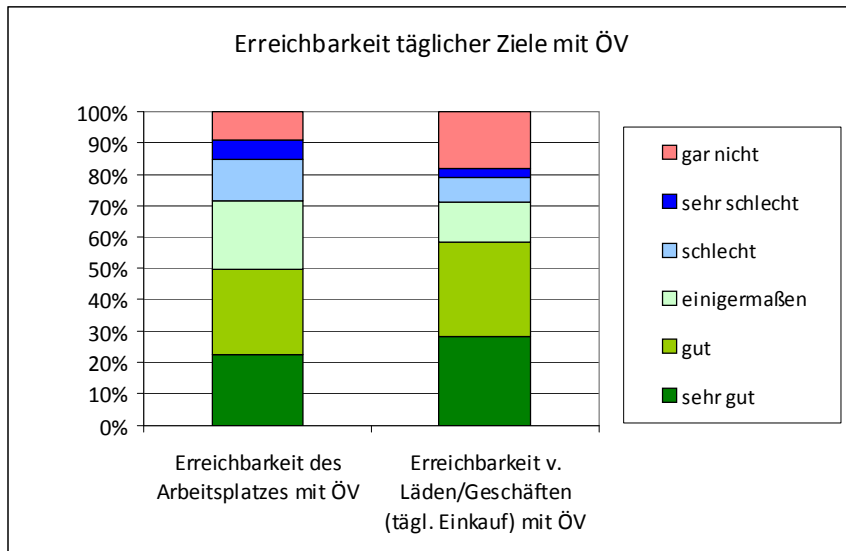


Abbildung 19: Erreichbarkeit täglicher Ziele mit ÖV

Aus nahezu allen zentralen Bereichen der Orte im Landkreis Darmstadt-Dieburg ist das Zentrum bzw. der Hauptbahnhof in Darmstadt weitgehend direkt erreichbar. Aus den zentralen Bereichen der Orte Messel und Pfungstadt ist Darmstadt nur mit einmaligem Umsteigen erreichbar, es besteht jedoch jeweils auch eine direkte Anbindung über den Schienenverkehr; die Haltepunkte liegen jedoch abseits der Zentren. Aus den Orten Schaaheim und Modautal gibt es keine direkte Verbindung in das Zentrum von Darmstadt. Durch die Verknüpfung der vorhandenen Linien an definierten Umsteigepunkten sind jedoch auch diese Verbindungen mit kurzen Übergangszeiten vorhanden.

Die Reisezeit zum Oberzentrum Darmstadt ist aus weiten Teilen des Untersuchungsraumes als gut zu bewerten. Längere Reisezeiten von durchschnittlich über 40 Minuten werden aus den östlichen (Schaaheim) und südlichen Landkreisgebieten (Modautal und Fischbachtal) erreicht (siehe Karte 5).

Das jeweils nächstgelegene Mittel- bzw. Unterzentrum ist aus den Orten ohne zentrale Funktion direkt, ohne Umstieg und in angemessener Reisezeit zu erreichen.

Ein Reisezeitverhältnis zum Zentrum und zum Hauptbahnhof in Darmstadt zwischen ÖPNV und MIV von 1,5 und schlechter ist aus Fischbachtal, Groß-Zimmern, Modautal, Pfungstadt und Seeheim-Jugenheim festzustellen. Aus Messel und Weiterstadt wird zum Hbf. ein Reisezeitverhältnis von mehr als 1,5 erreicht.

Auf Basis der im Anforderungsprofil definierten Standards zur Erreichbarkeit und Umsteigehäufigkeit ist unten aufgeführtes Defizit festzustellen. Weitere Defizite bestehen nicht.

Relation	Standard im Anforderungsprofil	Bewertung
Pfungstadt (MZ) – Darmstadt (OZ)	umsteigefrei	Im SV mit Linie K59 einzelne Fahrten direkt

Tabelle 29: Landkreis Darmstadt-Dieburg – Defizite Erreichbarkeit und Umsteigehäufigkeit

Verknüpfungspunkte und Anschlüsse

Im Untersuchungsraum bestehen folgende Verknüpfungspunkte. Die Anforderungen an die Definition der Verknüpfungspunkte ist in Kap. 4.2.3 enthalten.

Verknüpfungspunkte 1. Ordnung	
Darmstadt Hauptbahnhof	Darmstadt, Willy-Brandt-Platz
Darmstadt Luisenplatz	Darmstadt, Böllenfalltor
Darmstadt, Berliner Allee	Darmstadt-Arheilgen, Hofgasse
Darmstadt, Rhein-/Neckar-Straße	Darmstadt-Eberstadt, Wartehalle
Darmstadt, Schloß	Babenhausen, Bahnhof
Verknüpfungspunkte 2. Ordnung	
Darmstadt, Mathildenplatz	Reinheim, Bahnhof
Darmstadt Nordbahnhof	Groß-Umstadt, Wiebelsbach Bahnhof
Darmstadt Ostbahnhof	Dieburg, Bahnhof
Darmstadt-Kranichstein, Siemensstraße	
Verknüpfungspunkte 3. Ordnung	
Darmstadt-Arheilgen, Bahnhof	Dieburg, Friedhof
Darmstadt-Arheilgen, Im Fiedlersee	Pfungstadt Bahnhof
Griesheim, Platz Bar-le-Duc	Alsbach Am Hinkelstein
Bickenbach, Bahnhof	Groß-Bieberau Bahnhof
Seeheim, Neues Rathaus	Groß-Umstadt Bahnhof
Jugenheim, Ludwigstraße	Darmstadt-Kranichstein Bahnhof
Ober-Ramstadt, Bahnhof	Darmstadt Windmühle
Ober-Ramstadt, Alicestraße/Rathaus	Erzhausen Bahnhof
Nieder-Ramstadt, Chausseehaus	Gräfenhausen Postplatz
Ernsthofen, Schule	Niedernhausen Linde
Groß-Bieberau, Bahnhof	Darmstadt Kühler Grund
Groß-Zimmern, Ponthierry-Platz	Otzberg Bahnhof
Groß-Umstadt, Pfälzer Schloß	Nieder-Ramstadt An der Bruchmühle
Schaafheim, Sporthalle	

Tabelle 30: Verknüpfungspunkte

An verschiedenen Verknüpfungspunkten bestehen systematische (d. h. tagesdurchgängige) und damit attraktive Umsteigeverbindungen zwischen dem Schienen- und Busverkehr sowie zwischen Buslinien untereinander, z. B. am Hauptbahnhof Darmstadt, in DA-Arheilgen Hofgasse (Straßenbahn/Buslinie A und WX) oder in Reinheim Bahnhof (Buslinie K55 zur Linie 693 und zur Linie K57). Grundlage hierfür ist eine einheitliche Vertaktung der einzelnen Linien.

Im Abend- und Nachtverkehr bestehen ebenfalls systematische Anschlussmöglichkeiten. Im Stadtverkehr Darmstadt treffen sich hierzu Straßenbahn- und Buslinien zu jeder halben Stunde an der Hal-

testelle Luisenplatz. Hier sind auch einzelne Regionalbusverbindungen (K55/K85, 671, 672, 693 und 5515) in den Landkreis integriert.

An folgenden Bahnhöfen bestehen grundsätzlich Defizite in der Erreichbarkeit/Lage durch den Busverkehr:

- Darmstadt-Kranichstein Bahnhof: Fußweg zwischen Bushaltestelle und Bahnhof mehr als 200 m
- Mühlthal
- Weiterstadt Bahnhof: keine direkte Busanbindung²²

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Bündel	Linien	Erhebungszeitraum	Pünktlichkeit
Busverkehr			
Bergstraße	K 50 und K 52	Januar bis Juni 2009	88,85 %
Ried	45, 46, K 59, K 62	Januar bis Juni 2009	91,11 %
LDD Darmstadt/Odenwald	ERB 30, 671, 678, 681, 693	Jahr 2009	87,99 %
LDD Darmstadt/Dieburg	672, 673, 679, 682, 684	Januar bis Juni 2009	91,78 %
Kranichstein	H und U	Januar bis Juni 2009	89,94 %
Darmstadt Nord	A, AH, AIR, R, WX	Januar bis Juni 2009	AIR 75,51 % R 87,4 %
Darmstadt/Vorderer Odenwald	F, K, L, N, NE, O	Januar bis Juni 2009	85,31 %
Eberstadt/Pfungstadt	EB, NB, P, 8 N	Januar bis Juni 2009	91,18 %
Pfungstadt	PS	-	Keine Daten
SPNV			
	S3	Januar bis Juni 2009	93,71 %
	S4	Januar bis Juni 2009	96,93 %
	60	Januar bis Juni 2009	92,98 %
	61	Januar bis Juni 2009	98,58 %
	64	Januar bis Juni 2009	91,03 %
	65	Januar bis Juni 2009	95,87 %
	75	Januar bis Juni 2009	81,33 %

Tabelle 31: Pünktlichkeit nach Linienbündel (Quelle: DADINA, Pünktlichkeitsbericht 2009 (Als pünktlich gilt eine Fahrt, wenn sie keine Verfrühung und nicht mehr als 3 Minuten Verspätung (RMV-Bahnlagen = 5 Minuten) hat. Für jede Linie wird im Erhebungszeitraum die Pünktlichkeit aller Fahrten an ausgewählten Haltestellen (Messpunkte) festgestellt))

Folgende Bereiche mit Verspätungspotenzialen und betrieblichen Problemen wurden in der Beiratsbeteiligung genannt:

- Ausfahrtsituation für Busse aus der Haltestelle Darmstadt Böllenfalltor (fehlende Ausfahrtampel)
- Stauanfälliger Streckenabschnitt der Linie R zwischen Böllenfalltor und Südbahnhof

²² Ab 13.12.2009 werden einzelne Fahrten zum Bahnhof Weiterstadt mit Verknüpfung an die Züge Richtung Groß-Gerau geführt.

-
- Stauanfälliger Streckenabschnitt Böllenfalltor - Nieder-Ramstadt
 - Verspätungsanfälliger Abschnitt in der Heidelberger Straße (Landskronstraße bis Eschollbrücker Straße)
 - Verspätungsanfälliger Abschnitt in der Nieder-Ramstädter Straße (Karlstraße bis Herdweg)
 - Stauanfälliger Abschnitt in der Frankfurter Straße (Willy-Brandt-Platz bis Rhönring)
 - Schlechter Straßenzustand in der Landgraf-Georg-Straße und Bismarckstraße
 - Haltestelle Luisenplatz: Anfahrt der Haltestellenposition 3a (Linie 5515) führt über Wartebereich von Fahrgästen, Haltestellenposition ist nicht markiert

Netz- und Fahrplangestaltung

Im Stadtverkehr Darmstadt besteht ein weitgehend transparentes Liniennetz mit grundsätzlich radialer Ausrichtung der Linien auf das Stadtzentrum bzw. den Hauptbahnhof. Das lokale Grundgerüst des ÖPNV bilden die Straßenbahnlinien. Der Stadtbusverkehr ergänzt die Achsen ohne Straßenbahnanbindung. Darüber hinaus gibt es einzelne Linien im Stadtverkehr, die die Verbindung zu weiteren SPNV-Haltestellen im Stadtgebiet gewährleisten. Die Linien im Stadtverkehr verkehren überwiegend als Durchmesserlinien, sodass auf bestimmten Achsen über das Zentrum hinaus Direktverbindungen ohne Umstieg bestehen. Im Bereich des Stadtzentrums bzw. des Hauptbahnhofes sind die Linien miteinander verknüpft und gewährleisten damit weitere Verbindungen innerhalb des Stadtgebietes, die mit einmaligem Umsteigen zu erreichen sind.

Der Umlandverkehr der Stadt Darmstadt ist an geeigneten Verknüpfungspunkten mit den Straßenbahnlinien bzw. dem Stadtverkehr verknüpft.

Das Liniennetz im Landkreisgebiet weist eine insgesamt gute und übersichtliche Struktur auf. Die einzelnen Verkehrssysteme mit ihren unterschiedlichen Verkehrsaufgaben sind an definierten Verknüpfungspunkten aufeinander abgestimmt. Die relevanten Umsteigebeziehungen sind größtenteils im Fahrplan dargestellt. Auf den einwohnerstarken Achsen bestehen Direktverbindungen in das Zentrum bzw. den Hbf. von Darmstadt. Abseits der Hauptverkehrsachsen bestehen durch die Ausrichtung der Verkehre auf die jeweiligen lokalen Zentren und die Verknüpfung dort mit den regionalen Verkehrsangeboten transparente Angebote.

Insgesamt haben die Linien weitgehend einheitliche Linienwege. Ausnahmen gibt es zu Schulzeiten.

Parallelverkehre

SPNV-Linie	Buslinie	Paralleler Linienweg	Bewertung
75	677	Darmstadt – Dieburg – Babenhäusen – Aschaffenburg	Buslinie 677 verkehrt außerhalb des Bedienungszeitraumes des SPNV im Spätverkehr; Linien ergänzen sich → nicht konkurrierend
61	674, 679, 684	Dieburg – Münster – Eppertshäusen – Ober-Roden	Buslinien 674 und 679 bedienen Dieburg, Münster, Eppertshäusen und Ober-Roden mit besserer Erschließung als die Bahnlinie; in der direkten Verbindung zwischen Dieburg Bf. und Eppertshäusen oder Ober-Roden stellt insbesondere die Linie 679 einen Parallelverkehr dar → Linie 679 mit teilweise konkurrierender Funktion
64	671	Groß-Umstadt – Babenhäusen	Buslinie 671 mit einzelner Fahrt im Schulverkehr auf der Relation → nicht konkurrierend
65	678	Darmstadt – Ober-Ramstadt – Reinheim – Otzberg	Buslinie 678 verkehrt außerhalb des Bedienungszeitraumes des SPNV im Spätverkehr; Linien ergänzen sich → nicht konkurrierend
60, S3/4	662	Arheilgen – Langen – Neulsenburg	Buslinie 662 mit Erschließungsaufgaben abseits des SPNV-Korridors sowie Zu-/Abbringerfunktion zum SPNV → nicht konkurrierend

Tabelle 32: Bewertung von Parallelverkehren

6.4 Bewertung der Haltestellen und Fahrzeuge

Haltestellen und Haltepunkte

Grundlage für die Bewertung der Ausstattungsmerkmale von Haltestellen und Verknüpfungspunkten sind die in den Haltestellendatenbanken der Stadt Darmstadt sowie der DADINA enthaltenen Informationen. Für ausgewählte Verknüpfungspunkte wurde die Bewertung durch eine ergänzende Vor-Ort Aufnahme erweitert.

In der Stadt Darmstadt wurden in der Haltestellendatenbank insgesamt 383 Haltestellpositionen erfasst. Rund 40 % der erhobenen Haltestellen sind mit einem niederflurgerechten Hochbordstein ausgerüstet. Bei rund 10 % der Haltestellen erfolgt der Einstieg auf Fahrbahnhöhe, darunter die zentralen Haltestellen Luisenplatz und Willy-Brandt-Platz sowie einzelne Positionen der Umsteigehaltestellen Ostbahnhof. Weitere Defizite bestehen u. a. an den wichtigen Verknüpfungspunkten Nordbahnhof und Böllenfalltor, an denen einzelne oder alle Haltepositionen mit einem Normalbordstein ausgestattet sind. Für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind diese Haltestellen nicht bzw. nur sehr eingeschränkt zu nutzen.

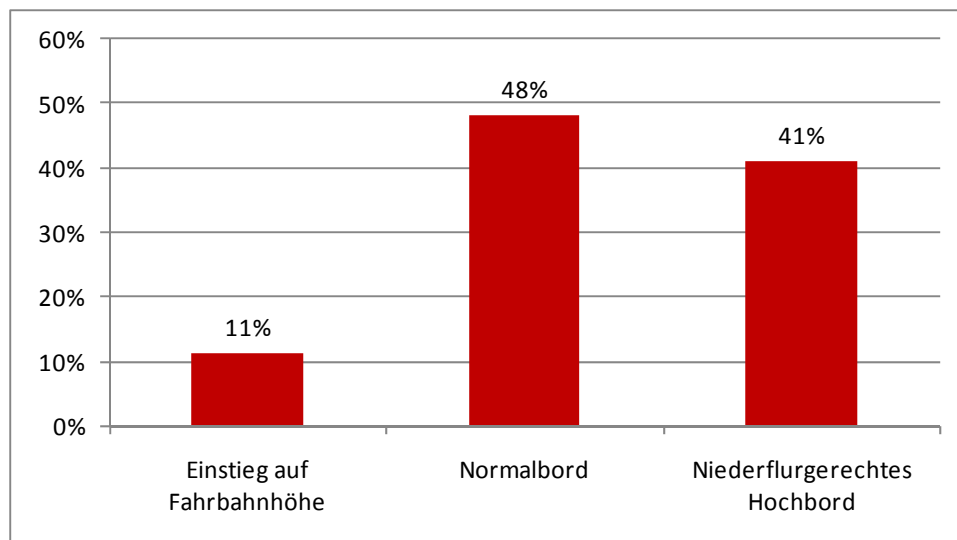


Abbildung 20: Stadt Darmstadt – Einstiegssituation an Haltestellen (Quelle: Haltestellendatenbank Stadt Darmstadt (Auswertung Haltestellenart))

Verknüpfungspunkte und bedeutende Haltestellen in der Stadt Darmstadt mit Defiziten bezüglich Aufenthaltsqualität und Erscheinungsbild sind u. a.:

- Darmstadt Willy-Brandt-Platz (Straßenbahn-/Bushaltestelle): unübersichtliche Verkehrssituation, Aufenthaltsfläche für Fahrgäste ist bei starkem Andrang (z. B. von Schülern) nicht ausreichend; verbesserungswürdige Aufenthaltsqualität; kein barrierefreier Zustieg in Straßenbahn und Busse möglich
- Darmstadt TU-Lichtwiese (Bushaltestelle): Fahrgast-Wartehalle und Aufenthaltsqualität in mangelhaftem Zustand
- Darmstadt Ostbahnhof (Bushaltestelle): keine befestigte Wartefläche, unzureichende Aufenthaltsqualität, keine klare Kennzeichnung der Haltefläche, keine Wegweisung zu den verschiedenen Bushaltestellen (Stadtbus und Regionalbus)
- Darmstadt Luisenplatz (Straßenbahn-/Bushaltestelle): kein barrierefreier Zustieg in Straßenbahnen und Busse möglich; keine ausreichenden Unterstellmöglichkeiten für wartende Fahrgäste;
- Darmstadt Kranichstein Bf. : kein barrierefreier Zustieg zu den Zügen und zum Bahnhof; nicht befestigter Fußweg zum Bahnhof; fehlende Wegweisung im Verknüpfungsbereich der Straßenbahnhaltestelle Kranichstein Bahnhof, Bushaltestelle Steinstraße und Bahnhof
- Darmstadt Böllenfalltor: kein barrierefreier Zustieg in Straßenbahnen und Busse möglich
- Darmstadt-Eberstadt Bahnhof: kein barrierefreier Zugang zum Bahnsteig und Zustieg in die Züge; Anlagen insgesamt in mangelhaftem Zustand.
- Darmstadt Nord: kein barrierefreier Zustieg in Straßenbahnen und Busse möglich sowie kein barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen



Abbildung 21: Haltestellensituation Darmstadt Willy-Brandt-Platz



Abbildung 22: Haltestellensituation Darmstadt Luisenplatz



Abbildung 23: Haltestellensituation Darmstadt TU Lichtwiese



Abbildung 24: Haltestellensituation Darmstadt Ostbahnhof (Regionalbus)



Abbildung 25: Haltestellensituation Darmstadt Hauptbahnhof

Aus der folgenden Abbildung sind die grundsätzlichen Ausstattungsmerkmale der durch die Haltestellendatenbank erfassten Haltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg zu entnehmen. Insgesamt sind in der Datenbank 759 Haltestellepositionen erfasst.

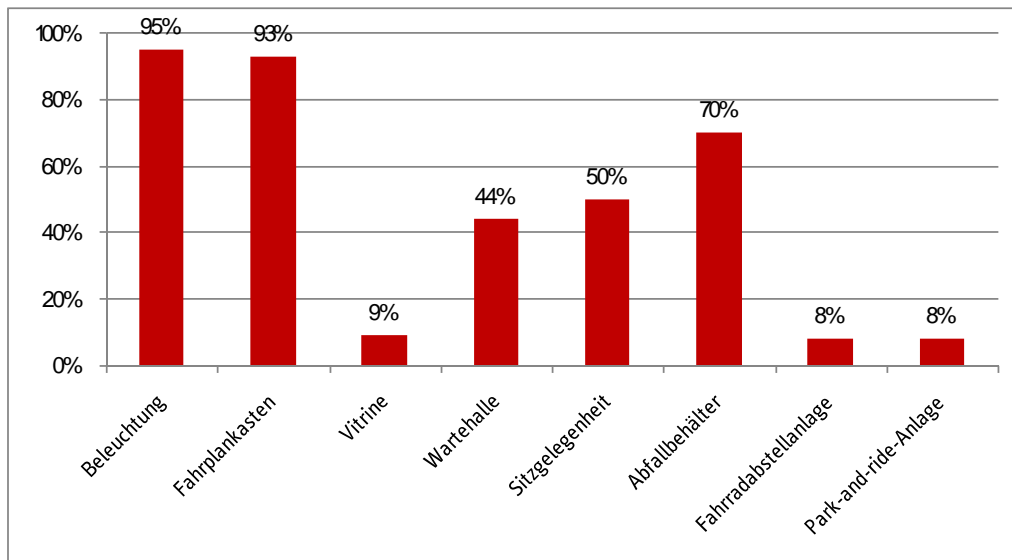


Abbildung 26: Landkreis Darmstadt-Dieburg – Ausstattungsmerkmale der Haltestellen (Quelle: Haltestellendatenbank DADINA)

Im Landkreis Darmstadt-Dieburg sind 14 % der erfassten Haltestellenpositionen mit einem niederflurgerechten Hochbordstein ausgestattet, darunter die zentralen Haltestellen, Dieburg Post, Erzhausen Hessenplatz (tlw.), Groß-Bieberau Biberplatz/Marktplatz, Messel Rathaus, Münster Zentrum,

Ober-Ramstadt Alicestraße/Rathaus (tlw.)/Bahnhof (tlw.) und Schaafheim Sporthalle/Ärztehaus sowie darüber hinaus die Verknüpfungspunkte Babenhausen Bahnhof (tlw.) und Dieburg Bahnhof. Weitere Ausstattungsmerkmale bezüglich der Barrierefreiheit sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

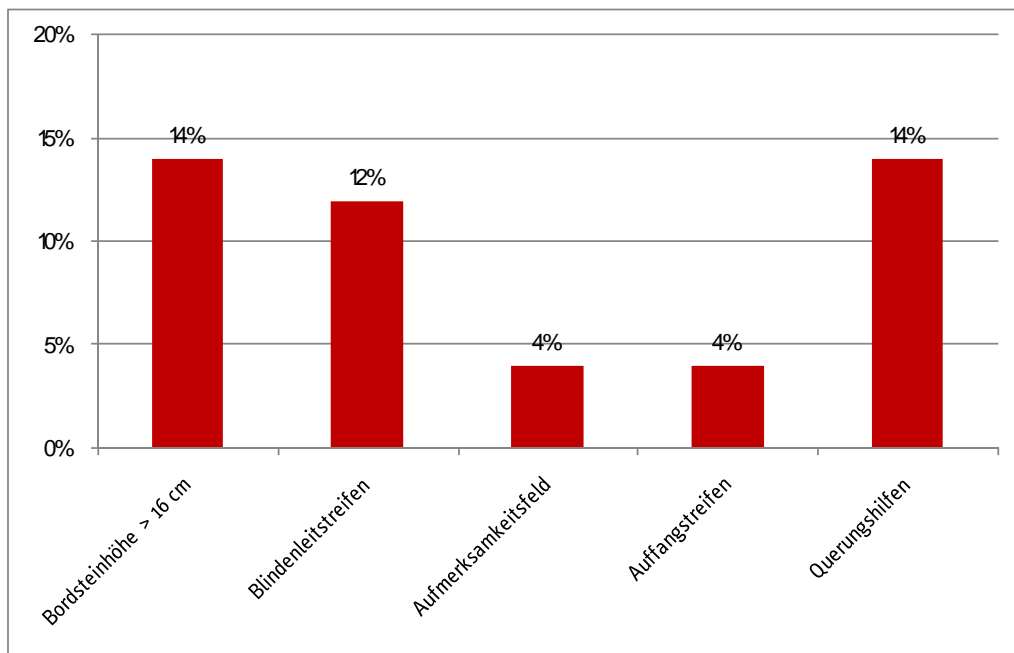


Abbildung 27: Landkreis Darmstadt-Dieburg – Barrierefreiheit der Haltestellen (Quelle: Haltestellendatenbank DADINA)

Verknüpfungspunkte und bedeutende Haltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg mit Defiziten bezüglich Aufenthaltsqualität und Erscheinungsbild sind u. a.:

- Babenhausen Bahnhof: Bahnhofsumfeld, Unterführung und Bahnsteige in sehr schlechtem Zustand; kein barrierefreier Einstieg in Busse (teilweise) oder Züge möglich; direkte Fußwegverbindung zwischen Bahnhof und Bushaltestelle über Trampelpfade; keine Querungshilfe zur Bushaltestelle in südlicher Richtung vorhanden
- Reinheim Bahnhof: fehlender direkter Zugang vom Bahnsteig zu den Bushaltestellen; kein barrierefreier Einstieg in die Busse möglich



Abbildung 28: Unterführung im Bahnhof Babenhausen



Abbildung 29: Direkter Fußweg vom Bahnhof Babenhausen zu den Bushaltestellen

Positive Beispiele für die Ausstattung der Verknüpfungspunkte sind z. B. die Stationen Dieburg Bahnhof, Otzberg-Lengfeld Bahnhof oder Ober-Ramstadt Bahnhof.



Abbildung 30: Haltestelle Dieburg Bahnhof



Abbildung 31: Haltestelle Otzberg-Lengfeld Bahnhof



Abbildung 32: Haltestelle Ober-Ramstadt Bahnhof

Eine Bewertung ausgewählter Verknüpfungspunkte nach bestimmten Bewertungskategorien ist in der Karte 6 dargestellt.

Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Die folgenden Tabellen geben eine Übersicht über die vorhandenen Bike+Ride- sowie Park+Ride-Anlagen im Untersuchungsraum.

Ort	Haltestellen mit Bike+Ride-Anlagen
Alsbach-Hähnlein	Bahnhof, Beuneweg
Babenhausen	Bahnhof
Bickenbach	Bahnhof
Darmstadt	Hauptbahnhof, Regerweg, Borsdorffstraße, Carl-Ulrich-Straße, Eberstadt Friedhof, Gruberstraße, Institutszentrum, Kirche, Kranichstein Bahnhof, Modaubrücke, Siemensstraße, Esselbornstraße
Dieburg	Aubergenviller Allee, Bahnhof, Friedhof, Gr.-Zimmerner-Str., Kl.-Zimmerner-Str., L 3114, Marktplatz, Schießmauer
Erzhausen	Bahnhof
Griesheim	Platz Bar-le-Duc, Hans-Karl-Platz/Am Markt, Wagenhalle, Kantstraße, St. Stephan, Flughafenstraße
Groß-Umstadt	Abzweig Semd, Bahnhof, Goethestr., Otto-Hahn-Str., Pfälzer Schloß
Groß-Zimmern	Frankfurter Str., Friedhof, Johannes-Ohl-Straße, Ponthierry-Platz
Messel	Rathaus
Modautal	Brandau-Rathaus
Mühltal	Bachgasse, Trautheim
Münster	Bahnhof, Altheim Bahnhof

Ort	Haltestellen mit Bike+Ride-Anlagen
Ober-Ramstadt	Alicestr., Bahnhof, Rondell Wendeschleife
Otzberg	Lengfeld Bahnhof
Pfungstadt	Bahnhof
Reinheim	Bahnhof, Ort, Karl-Marx-Str., Roßbergring
Roßdorf	Bessunger Forsthaus Siedlung, Darmstädter Straße, Dieburger Straße, Rathaus, Rathaus/Angerplatz, Hauptstraße, Nordhäuser Straße, Rathausstraße
Seeheim-Jugenheim	Im Güldenem Wingert, Neues Rathaus, Ludwigstraße
Weiterstadt	Bahnhof, Sudetenstr., Dornhecke, Schloß, Am Rotböhl, Postplatz

Tabelle 33: Bahnhöfe/Haltestellen mit Bike+Ride-Anlagen (Quelle: Haltestellendatenbank DADINA, Haltestellendatenbank Stadt Darmstadt und www.dadina.de (Stand: August 2009))

Ort	Bahnhöfe/Haltestellen mit Park+Ride-Anlagen
Alsbach-Hähnlein	Bahnhof, Beuneweg, Waage
Babenhausen	Bahnhof, Jürgen-Schumann-Str., Ludwigstr., Stadthalle, VDO, Lärchenweg, Bahnhof, Bahnübergang
Bickenbach	Bahnhof
Darmstadt	Hbf. Westseite, S-Bahnhof Arheilgen
Dieburg	Bahnhof, L 3114, Schießmauer
Erzhausen	Bahnhof
Griesheim	St. Stephan
Groß-Umstadt	Bahnhof, Wiebelsbach Bahnhof, Klein-Umstadt Bahnhof, Otto-Hahn-Str., Stadtfriedhof
Groß-Zimmern	Friedhof, Ponthierry-Platz
Messel	Bahnhof
Modautal	Brandau Rathaus
Mühltal	Im Hag
Münster	Bahnhof, Altheim Bahnhof
Ober-Ramstadt	Bahnhof, Rathaus
Otzberg	Bernhardsrain, Lengfeld Bahnhof
Pfungstadt	Bahnhof
Reinheim	Bahnhof
Roßdorf	Darmstädter Straße, Dieburger Straße, Justin-Wagner-Schule, Rathaus/Angerplatz, Stetteritz
Schaafheim	Gasthaus Schützenhof, Lindenstr., Raiffeisenbank
Seeheim-Jugenheim	Bürgerhalle
Weiterstadt	Im Rödling, Postplatz

Tabelle 34: Bahnhöfe/Haltestellen mit Park+Ride-Anlagen (Quelle: Haltestellendatenbank DADINA und www.dadina.de (Stand: August 2009))

Fahrzeugausstattung Busse

Grundlage für die Bewertung der Fahrzeugausstattung bilden die Daten der DADINA von 2009. Dabei wurden von sieben Verkehrsunternehmen insgesamt 112 Fahrzeuge erfasst.

- Rund 80 % der erhobenen Fahrzeuge erfüllen mindestens die Euro 3 Norm,
- etwa 96 % haben Fahrgeräuschwerte von 80 db (A) und besser,
- zum Zeitpunkt der Erfassung waren 10 % der Fahrzeuge älter als 12 Jahre, rund zwei Drittel der Fahrzeuge haben ein Fahrzeugalter von sechs Jahren oder jünger,
- über 90 % der erfassten Fahrzeuge sind in Niederflur-Bauart ausgestattet.

Weitere erfasste Ausstattungsmerkmale sind in den folgenden Abbildungen dargestellt:

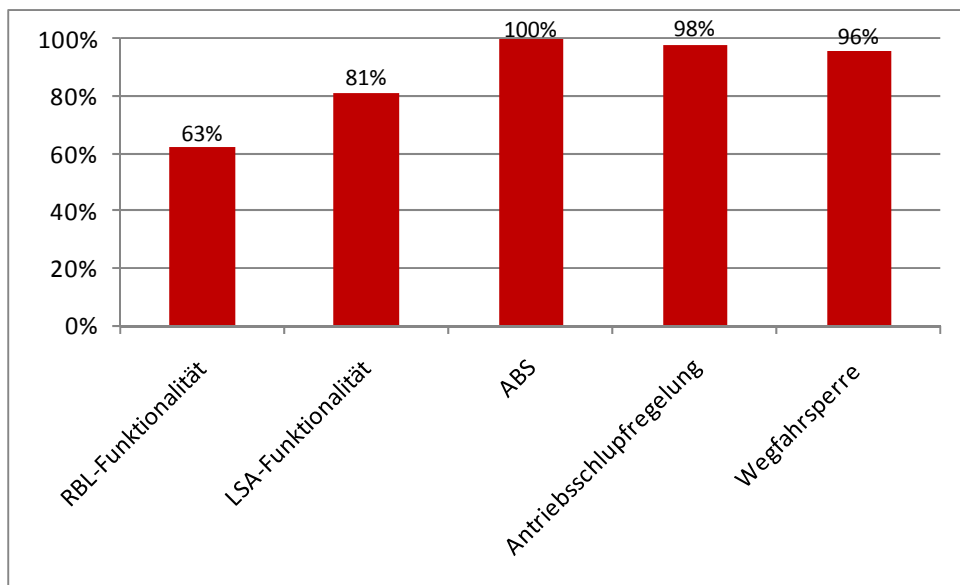


Abbildung 33: Fahrzeugausstattung – technische Merkmale

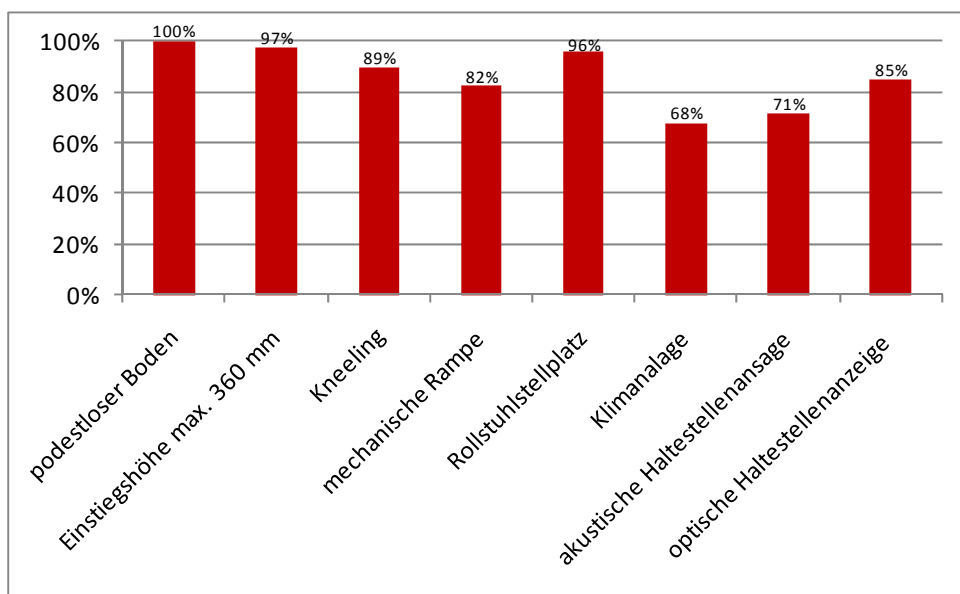


Abbildung 34: Fahrzeugausstattung – Barrierefreiheit und Fahrgastkomfort

6.5 Bewertung der Fahrgastinformation, des Services und der Hintergrundprozesse

Information und Fahrplantransparenz

Informationen zum Fahrplan, Liniennetz, Tarif und Vertrieb können von den ÖPNV-Nutzern über ein vielfältiges Angebot bezogen werden, z. B. über Vorverkaufsstellen, die RMV-Mobilitätszentrale und das HEAG mobilo-Kundenzentrum in Darmstadt, eine telefonische Beratung oder im Internet. Ein besonderer Service ist die Verteilung von Fahrplanheften an alle Haushalte zum Fahrplanwechsel.

Etliche größere Haltestellen in Darmstadt verfügen bereits über dynamische Fahrgastinformationen, die bei den Fahrgästen auf hohe Akzeptanz stoßen und deren weitere Verbreitung gewünscht wird. Echtzeit-Fahrplanauskünfte können für die meisten Linien in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg auch via Internet abgerufen werden.

In den Fahrplaninformationsmedien sind insbesondere die Informationen zu AST-Verkehren bzw. anderer bedarfsgesteuerter Angebote nicht einheitlich dargestellt (z. B. ist der AST-Verkehr im Liniennetzplan nicht gekennzeichnet bzw. tlw. nicht dargestellt; AST-Verkehre sind in der RMV-Fahrplanauskunft (Verbindungsankunft) mit Ausnahme der Linien K47 und K48 nicht enthalten; im Fahrplanbuch ist das Angebot Münster-Mobil erst hinter den Silvesterverkehren dargestellt und damit den Sonderverkehren zugeordnet).

Die historisch gewachsene Liniennummerierung beinhaltet verschiedene Nummerierungssysteme (einstellige Nummern für die Straßenbahn, Buchstaben für die Stadtbuslinien in Darmstadt, K-Nummern für die Stadt-Umland-Linien, dreistellige und vierstellige Nummern für Regionalbuslinien). Für den Fahrgast wird aus der Liniennummer nicht deutlich, inwieweit sich die Linien in der Bedienungsqualität (z. B. 15-Minuten-Takt oder nur einzelne Fahrten an Schultagen) sowie in der Bedienungsform (Linienverkehr, Anruf-Sammel-Taxi mit Anmeldepflicht) unterscheiden. Die Schnellbuslinien sind einem bestimmten Nummernkreis zugeordnet (681-684), jedoch wird diese Heraushebung der Linien mit ihren besonderen Funktionen nicht gesondert erläutert und vermarktet. Ein Konzept für eine klare Strukturierung und Neuordnung der Liniennummer im Busverkehr liegt vor, eine Umsetzung ist jedoch bislang nicht erfolgt.

Tarif

Die Stadt Darmstadt und der Landkreis Darmstadt-Dieburg liegen im Verbundraum des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV). Die im Untersuchungsraum genehmigten Linienverkehre unterliegen dem RMV-Verbundtarif. Dieser Tarif ermöglicht es dem ÖPNV-Kunden im gesamten Untersuchungsraum (und auch darüber hinaus) die Nutzung der ÖV-Angebote mit einem Fahrschein mit einem differenzierten Angebot aus Einzelfahrscheinen und Zeitkarten. Die lokalen ÖPNV-Angebote der Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg (Rufbusse, AST usw.) sind allerdings nicht in den RMV-Tarif integriert, obwohl sie zum Teil Zu- und Abbringerfunktion zum übrigen ÖV haben. Die Tarifstruktur (Wabensystem) ist vor allem für Gelegenheitsfahrgäste nur schwer verständlich. Einzelne Quell-Ziel-Relationen weisen je nach genutztem Verkehrsmittel unterschiedliche Preisstufen auf, obwohl Fahrzeit und Fahrtstrecke vergleichbar sind. Zwischen Einzelfahrscheinen und Zeitkarten fehlt ein Tarifangebot, das Fahrgäste anspricht, die den ÖV regelmäßig, aber nicht täglich nutzen.

Bei Fahrten in die benachbarten Verbünde Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) und Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain (VAB) gilt auf ausgewählten Fahrtbeziehungen der Übergangstarif. Jedoch sind nicht für alle Relationen in die benachbarten Verkehrsräume Fahrkarten in den Übergangstarifen erhältlich, z. B. von Darmstadt-Süd nach Mannheim. Das Job-Ticket gilt nur in die Übergangstarifgebiete des VRN.

Vertrieb

Einzelfahrscheine sind an zahlreichen RMV-Fahrkartenautomaten im Untersuchungsraum sowie in den Bussen zu erwerben. Zeitkarten können in den Bussen des Regionalverkehrs, über Vorverkaufsstellen und in der Mobilitätszentrale bezogen werden. Davon gibt es in der Stadt Darmstadt 24 und im Landkreis Darmstadt-Dieburg 21. Darüber hinaus existieren folgende weitere Vertriebssysteme:

- RMV-HandyTicket: Ticket kann vor Fahrtantritt auf Handy geladen werden
- RMV-Fahrkarten im Internet: Zeitkarten können im Internet bestellt werden, Versendung erfolgt per Post

Betrieb, Leitstelle und Störungsmanagement

Die Beschleunigung des ÖPNV durch separate ÖPNV-Trassen und Bevorzugung an Lichtsignalanlagen ist im Stadtgebiet Darmstadt und auf den zulaufenden Strecken bereits weit fortgeschritten, aber noch nicht flächendeckend umgesetzt.

Die Koordination des Betriebsablaufs im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt erfolgt durch ein Betriebsleitsystem, das zugleich auch die dynamischen Fahrgastinformationen versorgt. Nicht einbezogen sind hierbei die flexiblen Bedienungsformen sowie Regionalbuslinien des RMV.

Innerhalb der einbezogenen Linien findet eine automatische Anschlusssicherung statt. Anschlusssicherungssysteme mit der Bahn bestehen nicht.

Marketing und Mobilitätsmanagement

Die Qualitäten des ÖPNV-Angebots werden im Rahmen der kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen beworben. Dabei werden zum Teil bereits spezifische Zielgruppen angesprochen.

Für den Bereich des Schülerverkehrs ist die DADINA dabei, ein Mobilitätsmanagement aufzubauen, dessen Schwerpunkte zunächst im Bereich der sicheren Bus- und Bahnnutzung liegen.

Eine kontinuierliche oder regelmäßig-periodische Nachfrageermittlung durch die Aufgabenträger findet nicht statt. Die Kundenzufriedenheit wird bislang nur im Rahmen des Qualitätsmanagements der Leistungserbringung bezogen auf einzelne Linien bzw. Unternehmen erhoben, nicht aber mit Blick auf das Gesamtsystem ÖPNV.

Qualitätsmanagement

Die Aufgabenträger haben für die Leistungserbringung im Busangebot Qualitätsstandards definiert und vertraglich vereinbart. Sie überprüfen deren Einhaltung mittels Qualitätskontrollen und Zufriedenheitsbefragungen. Die Qualität im ÖPNV im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt wird mittels eines Bonus-Malus-Systems bewertet.

Mit Hilfe eines im Aufbau befindlichen Beschwerdemanagementsystems wird die Entgegennahme und Bearbeitung von Beschwerden von Fahrgästen und anderen Personen systematisiert und erleichtert.

Infrastrukturmanagement

Für Herstellung und Wartung der ÖV-Infrastruktur bestehen historisch gewachsene, differenzierte Zuständigkeiten. In der Praxis werden die Aufgaben des Infrastrukturmanagements meist zufriedenstellend bewältigt. Die heterogenen Zuständigkeiten und Prozessabläufe stehen allerdings einer Wei-

terentwicklung der Qualität der Infrastruktur sowie einer Verbesserung der Effektivität des Infrastrukturbetriebs zum Teil entgegen.

6.6 Beurteilung aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger

Im Rahmen ihrer Bürgerumfrage hat die Stadt Darmstadt 2009 über 3.500 Bürgerinnen und Bürger unter anderem zu Themen des Verkehrs und der Mobilität befragt. Wie Abbildung 35 zeigt, sind die Befragten mit den meisten Elementen des ÖV zufrieden oder sogar sehr zufrieden. An der Spitze der Beurteilung steht die Erreichbarkeit der Haltestellen, was für die hohe Erschließungsqualität spricht. Fahrplanangebot, Pünktlichkeit und Fahrzeugausstattung werden jeweils von rund 80% positiv beurteilt. Dagegen fällt die Zufriedenheit mit Umsteigeverbindungen (69% zufrieden/sehr zufrieden) sowie mit dem Kauf von Fahrscheinen (62% zufrieden/sehr zufrieden) deutlich ab. Mit Abstand die schlechteste Bewertung erhalten die in Verantwortung des RMV stehenden Preise (27% zufrieden/sehr zufrieden). Offen bleibt dabei, welchen Anteil an dieser Beurteilung das Preisniveau und welchen das Tarifsystem insgesamt hat.

Die insgesamt hohe Zufriedenheit mit dem ÖV spiegelt sich auch in den Einschätzungen zum Handlungs- und Entwicklungsbedarf in verschiedenen Bereichen des Verkehrs wieder (Abbildung 36). Hier sehen die Befragten deutlich höhere Prioritäten bei den Themen Ampelschaltung, Parkmöglichkeiten, Straßensanierung, und Fahrradwege als beim weiteren Ausbau des ÖPNV. Andererseits halten aber auch nur wenige den ÖV-Ausbau für unwichtig – ein Meinungsbild, das sich insgesamt als Wertschätzung eines bereits guten ÖV-Angebots interpretieren lässt.

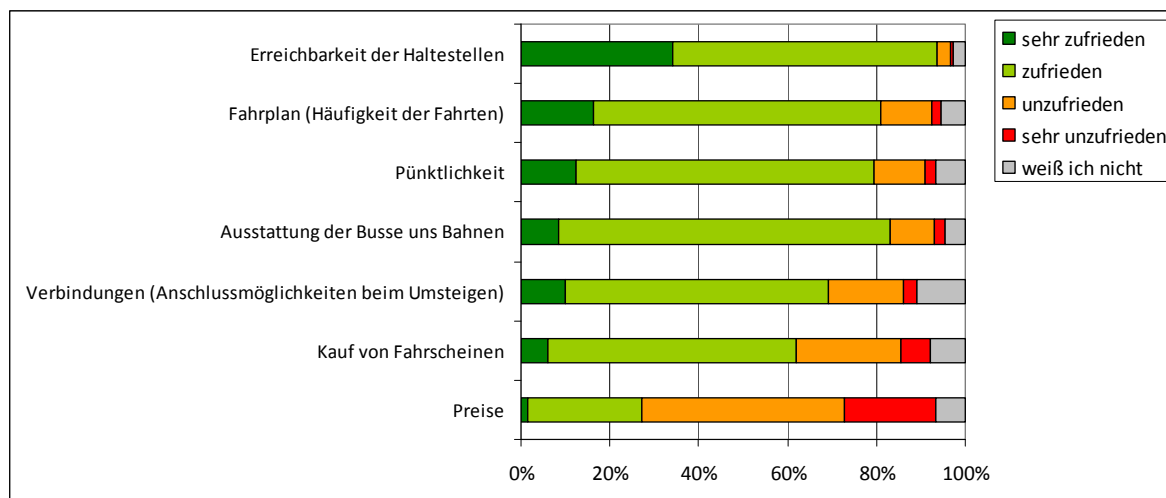


Abbildung 35: Zufriedenheit mit dem Öffentlichen Verkehr in Darmstadt

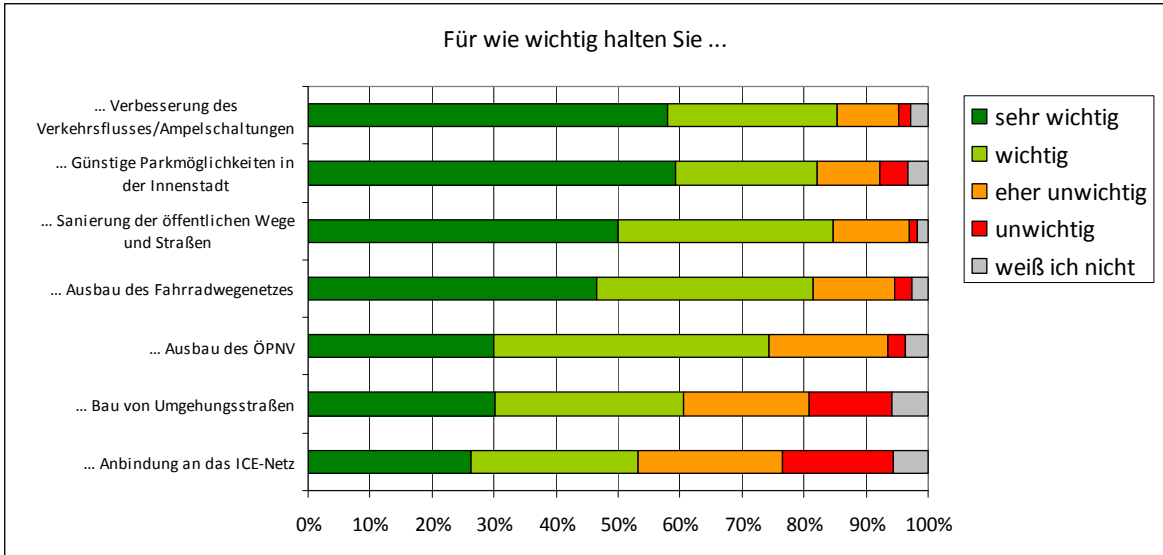


Abbildung 36: Wichtigkeit verkehrsbezogener Themen der Stadtentwicklung

7. ÖPNV-Nachfrage

Der Bewertung der ÖPNV-Nachfrage werden die Ergebnisse der RMV-Zählung von 2004 zugrunde gelegt.

Nachfrage nach Linien bzw. Korridoren

Die Achse mit der stärksten Nachfrage im öffentlichen Verkehr ist die Schienenverkehrsachse zwischen Heidelberg/Mannheim, Darmstadt und Frankfurt. Durch die R60 und die S3/4 werden dort an einem Werktag (Montag bis Freitag) über 40.000 Einsteiger (inklusive einsteigende Umsteiger) im Untersuchungsraum gezählt.

Jenseits der Eisenbahnstrecken ist auf den Straßenbahnlinien 4/5, 7/8 und 9 mit jeweils über 15.000 Einsteiger pro Tag (Montag – Freitag) die stärkste Nachfrage festzustellen. Herauszustellen ist die Fahrgastnutzung auf der Linie H, der am stärksten genutzten Buslinie im Untersuchungsraum, mit mehr als 14.000 Einsteigern an einem Werktag. Damit liegt diese Buslinie vor den SPNV- Linien R65, R63, R75 (zum Zeitpunkt der Erhebung noch als getrennte Linien Darmstadt – Aschaffenburg und Darmstadt – Wiesbaden dargestellt), R64 und R61 sowie den Straßenbahnlinien 3, 2 und 6.

Im Busverkehr ist im Korridor zwischen Dieburg, Groß-Zimmern und Darmstadt durch die Überlagerung mehrerer Buslinien die höchste Nachfrage im Untersuchungsraum in einem Korridor vorhanden.

Linien 2004	Einsteiger/Tag (inkl. einsteigende Umsteiger)		
	Mo.-Fr.	Sa.	So.
7/8	21.220	13.422	6.230
S3	21.013	11.793	7.409
4/5	20.803	7.648	4.331
R60	20.083	11.586	10.770
9	17.237	12.748	7.300
H	14.707	9.766	5.453
3	9.956	5.139	3.093
R75	9.409	5.987	6.581
K	8.726	3.515	1.888
672/682/683 (5502)	8.517	4.300	1.720
6	8.424		
R65	8.111	2.279	2.431
F	8.060	5.611	2.398
R63	7.747	3.624	2.391
5515	6.353	2.882	1.017
671/681 (5501)	6.017	1.472	549
2	5.939		
P	4.068	1.953	1.115
K55	4.038	961	430
L	4.016	3.314	1.067
R	3.290	688	321
O	3.142	1.959	937

Linien 2004	Einsteiger/Tag (inkl. einsteigende Umsteiger)		
	Mo.-Fr.	Sa.	So.
1	2.738		
5514	2.326	908	770
R64	2.104	1.323	1.155
N	1.935	391	204
5510	1.831	311	
45 (5505)	1.825	875	298
5506	1.749	260	
R61	1.746	389	486
WX	1.650	576	369
K56	1.623	343	63
K67	1.265		
A	1.187	389	
693 (5503)	1.164	319	131
NE	1.063	413	98
5509	1.038	196	173
K65	993	5	
U	940	226	89
K54	928	126	82
K64	833		
K59	815	57	
5513	809	235	193
K68	731		
K62	729	133	66
AIR	657	458	479
BO	635		
K66	547	5	
EB	510	171	
K50	490		
662 (972)	480	84	
B*	420	63	65
NB	417	86	
K53	327	22	31
K57	303	78	13
PS	300	48	
K50R (5511)	285	46	39
46 (K60)	276	98	
K58	257		
K52	246		

Linien 2004	Einsteiger/Tag (inkl. einsteigende Umsteiger)		
	Mo.-Fr.	Sa.	So.
5507	102	158	68
K70	99		
AH	87	22	
W*	80	72	20
S4	80		1.390
678 (5512)	60	204	48
8N	12	44	

Tabelle 35: Nachfrage nach Linien (Quelle: RMV-Zählung von 2004)

* = Linien sind zwischenzeitlich eingestellt, Bedienung wurde von anderen Linien übernommen

Nachfrage nach Haltestellen

Die Haltestellen mit der mit Abstand höchsten Fahrgastfrequentierung (jeweils > 35.000 Einsteiger /Tag [Montag-Freitag]) sind der Hauptbahnhof und der Luisenplatz in Darmstadt. Neben den reinen Einsteigern spielen an beiden Haltestellen auch die Umsteiger (48 bzw. 34 % der Gesamtnachfrage) zwischen den ÖPNV-Angeboten eine bedeutende Rolle.

Die zentralen Haltestellen in Darmstadt Schloß mit über 10.000 Einsteigern /Tag (Montag – Freitag) und Willy-Brandt-Platz mit über 5.000 Einsteigern /Tag (Montag – Freitag) haben einen deutlich geringeren Anteil an Umsteigern zu verzeichnen.

Die Haltestelle Böllenfalltor mit über 4.000 Einsteigern /Tag (Montag – Freitag) und mit einem Umsteigeranteil von rund 65 % sowie die Haltestelle Eberstadt Wartehalle (rund 3.800 Einsteiger, Umsteigeranteil 49 %) haben eine wesentliche Bedeutung als Umsteigehaltestelle.

Haltestelle in der Stadt Darmstadt	Einsteiger/Tag (Montag – Freitag)	Anteil Umsteiger auf andere ÖPNV/SPNV-Angebote
Darmstadt Hauptbahnhof	40.463	48%
Darmstadt Luisenplatz	35.203	34%
Darmstadt Schloß	11.280	21%
Darmstadt Willy-Brandt-Platz	5.113	23%
Darmstadt Rhein-/Neckarstraße	4.822	30%
Darmstadt Böllenfalltor	4.586	65%
Eberstadt Wartehalle	3.825	49%
Arheilgen Hofgasse	3.189	40%
Darmstadt Berliner Allee	2.415	20%
Darmstadt Landskronstraße	2.131	12%

Tabelle 36: Stadt Darmstadt – Nachfragestärkste Haltestellen (Quelle: RMV-Zählung von 2004)

Im Landkreis Darmstadt-Dieburg haben die Bahnhöfe und zentralen Haltestellen der Mittel- bzw. Untertzentren die stärkste Nachfrage zu verzeichnen.

Haltestelle im Landkreis Darmstadt-Dieburg	Einsteiger/Tag (Montag – Freitag)	Anteil Umsteiger
Dieburg Bahnhof	2.177	18%
Babenhausen Bahnhof	1.949	26%
Griesheim Platz Bar-le-Duc	1.552	16%
Reinheim (Odenw) Bahnhof	1.297	29%
Roßdorf Darmstädter Straße	1.163	0%
Griesheim Sankt Stephan	1.148	1%
Wiebelsbach-Heubach Bahnhof	1.128	43%
Groß-Zimmern Ponthierry Platz	1.123	0%
Groß-Umstadt Pfälzer Schloß	1.075	6%
Erzhausen Bahnhof	1.060	4%

Tabelle 37: Landkreis Darmstadt-Dieburg – Nachfragestärkste Haltestellen (Quelle: RMV-Zählung von 2004)

Bewertung der Marktpotenziale

Die Fahrtzwecke „Schule, Ausbildung“ und „Arbeit, dienstl. Erledigung“ dominieren deutlich mit jeweils knapp einem Drittel der Fahrgäste. Desweiteren ergeben Fahrten als „private Erledigungen“ und mit dem Zweck „Freizeit und Urlaub“ zusammen ein weiteres Drittel der Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste.

	Einsteiger/Jahr	Anteil
Schule, Ausbildung	445.938	30 %
Arbeit, dienstl. Erledigung	454.012	31 %
private Erledigungen	271.140	18 %
Freizeit, Urlaub	206.989	14 %
Einkauf	102.337	7 %
Personen holen, bringen	10.233	1 %
Fahrgäste/Tag gesamt	1.490.649	100 %

Tabelle 38: Nachfrage nach Fahrtzweck (Quelle: RMV-Zählung von 2004)

Für eine vergleichende Bewertung der Nutzungsintensität in den Städten und Gemeinden im Untersuchungsraum wird aus der Jahressumme der Einsteiger an allen Haltestellen in einer Kommune und der Einwohnerzahl dieser Kommune der Kennwert „Einsteiger pro Einwohner und Jahr“ gebildet. Die Ergebnisse sind in folgender Tabelle dargestellt (hierbei sind auch die Fahrgäste im Schienenverkehr berücksichtigt):

Gemeinde	Einwohner	Einsteiger/Tag (Mo.-Fr.)	Einsteiger/Jahr (270 Werktage)	Kennwert „Einsteiger pro Einwohner und Jahr“
Roßdorf	12.323	5.606	1.513.620	123
Dieburg	14.584	4.388	1.184.760	81
Modautal	5.017	1.286	347.220	69
Groß-Zimmern	13.785	3.253	878.310	64
Griesheim	26.204	5.898	1.592.460	61
Weiterstadt	24.025	5.440	1.468.800	61
Groß-Umstadt	21.338	4.566	1.232.820	58
Babenhausen	16.332	3.523	951.210	58
Ober-Ramstadt	14.967	2.951	796.770	53
Mühltal	13.886	2.481	669.870	48
Erzhausen	7.446	1.258	339.660	46
Otzberg	6.403	1.078	291.060	45
Reinheim	16.943	2.792	753.840	44
Groß-Bieberau	4.601	757	204.390	44
Seeheim-Jugenheim	16.221	2.461	664.470	41
Alsbach-Hähnlein	9.125	1.254	338.580	37
Bickenbach	5.372	746	201.420	37
Schaafheim	9.114	1.227	331.290	36
Pfungstadt	24.373	3.084	832.680	34
Messel	3.837	487	131.490	34
Fischbachtal	2.660	322	86.940	33
Münster	14.297	1.353	365.310	26
Eppertshausen	5.839	479	129.330	22
Summe LK	288.692	56.690	15.306.300	53
Darmstadt	141.439	176.060	47.536.200	336
Summe LK und Stadt	430.131	232.750	62.842.500	146

Tabelle 39: Nutzungsintensität nach Städten/Gemeinden (Quelle: RMV-Zählung von 2004)

8. Hinweise an die Städte und Gemeinden

Der Nahverkehrsplan ist entsprechend dem Hessischen ÖPNV-Gesetz maßgebend für den Öffentlichen Personennahverkehr in Verantwortung der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Über den Städte- und Gemeindebeirat sind auch die kreisangehörigen Kommunen in die Gestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV eingebunden. Die Kommunen haben darüber hinaus ihrerseits vielfältige eigene Möglichkeiten, die Verkehrsnachfrage sowie das Verkehrssystem selbst zu beeinflussen und gestalten.

Ein System wie der Öffentliche Personennahverkehr kann am besten dann effizient seine Ziele erreichen, wenn alle Elemente und Teilsysteme aufeinander abgestimmt sind. Es ist daher erforderlich, auch auf kommunaler Ebene Beiträge zu einem funktionierenden Gesamtsystem ÖPNV zu leisten. Vor diesem Hintergrund werden den Kommunen folgende Hinweise gegeben:

- Die Lage neuer Siedlungsflächen steht in engem Zusammenhang zum Aufwand für die ÖV-Erschließung bzw. zur Akzeptanz des ÖV: Flächen abseits bestehender ÖV-Angebote müssen entweder aufwändig erschlossen werden (Bau von Haltestellen, laufende Betriebsaufwände) oder sie sind im ÖV nicht gut erreichbar. Die Nähe zu bestehenden lokalen Buslinien gewährleistet eine Mindesterschließung und –verbindung. Ideal sind Flächen in der Nähe leistungsfähiger Schienenverkehrssysteme.
In der folgenden Tabelle werden Hinweise zur ÖV-Erschließung jener Siedlungsflächen gegeben, die größer als 5 ha sind und als Vorranggebiet Planung im Entwurf 2009 des Regionalplan Südhessen ausgewiesen sind.

Kommune	Hinweise zur ÖV-Erschließung neuer Siedlungsflächen (Vorranggebiete Planung gemäß Regionalplan Südhessen, Entwurf 2009, Karte 3)
Alsbach-Hähnlein	Flächen liegen nahe lokaler Buslinien und ihrer Haltestellen
Babenhausen	Flächen liegen überwiegend in größerer Entfernung von bestehenden lokalen Buslinien und vom Bahnhof
Bickenbach	Flächen liegen nahe Bahnlinie (Bahnhof Bickenbach), lokale Buslinien führen in der Nähe vorbei
Dieburg	Flächen im Westen und Süden liegen in größerer Entfernung bestehender Buslinien bzw. deren Haltestelle; Gewerbefläche im Norden liegt nahe regionaler Buslinie (ohne Haltestelle)
Eppertshausen	Flächen liegen in mittlerer bis größerer Entfernung von Buslinien und in größerer Entfernung vom Bahnhof
Erzhausen	(keine Siedlungsfläche > 5 ha)
Fischbachtal	(keine Siedlungsfläche > 5 ha)
Griesheim	Gewerbeflächen werden von lokaler Linie (AST) erschlossen
Groß-Bieberau	(keine Siedlungsfläche > 5 ha)
Groß-Umstadt	Flächen in Klein-Umstadt liegen in der Nähe lokaler Buslinie (ohne Haltestelle); Flächen in Groß-Umstadt/Richen liegen in der Nähe lokaler und regionaler Buslinien (ohne Haltestelle) sowie des geplanten Haltepunkts Groß-Umstadt Nord; aufgrund der Flächengröße ggf. innere ÖV-Erschließung notwendig.
Groß-Zimmern	Fläche liegt an regionaler Buslinie (ohne Haltestelle)
Messel	Fläche liegt in mittlerer Entfernung zu lokaler Buslinie
Modautal	(keine Siedlungsfläche > 5 ha)

Kommune	Hinweise zur ÖV-Erschließung neuer Siedlungsflächen (Vorranggebiete Planung gemäß Regionalplan Südhessen, Entwurf 2009, Karte 3)
Mühltal	Flächen liegen in der Nähe lokaler Buslinien mit Haltestelle
Münster	Flächen liegen nahe lokaler Buslinien (ohne Haltestelle) und in größerer Entfernung von Bahnstationen
Ober-Ramstadt	Flächen liegen in der Nähe der lokalen Buslinie (mit Haltestelle) und in größerer Entfernung vom Bahnhof
Otzberg	Fläche liegt unweit des Bahnhof bzw. an lokaler Buslinie mit Haltestelle
Pfungstadt	Flächen liegen überwiegend nahe an bestehenden innerörtlicher Buslinien, z.T. in Nähe bestehender Haltestellen
Reinheim	Flächen in Spachbrücken und Reinheim liegen in größerer Entfernung bestehender Buslinien und Bahnhöfe. Fläche in Zeilhard liegt an regionaler Buslinie
Roßdorf	Flächen in Gundernhausen und Roßdorf Südost liegen in der Nähe regionaler Buslinien mit Haltestelle; Fläche in Roßdorf Nord liegt in größerer Entfernung bestehender ÖV-Verbindungen
Schaafheim	Flächen liegen in größerer Entfernung von bestehenden lokalen Buslinien
Seeheim-Jugenheim	Fläche liegt nahe Straßenbahnlinie mit Haltestelle
Weiterstadt	Flächen liegen in mittlerer bis größerer Entfernung zu bestehenden regionalen Buslinien; Fläche in Braunshardt liegt nahe dem Bahnhof

Tabelle 40: Hinweise zur ÖV-Erschließung neuer Siedlungsflächen

- In der Bauleitplanung sollte bei der Ausweisung neuer Siedlungsflächen auf eine direkte Fuß- und Radwegeverbindungen zu benachbarten Haltestellen und zu Bahnhöfen sowie auf die Möglichkeit einer inneren ÖPNV-Erschließung bzw. geachtet werden. Haupt-Erschließungsstraßen sollen in Linienführung, Querschnitt und Gestaltung die behinderungsfreie Führung von Standard-Linienbussen ermöglichen.
- Für Haltestellen in Eigentum und Pflege der Kommunen gelten die Anforderungen des Nahverkehrsplans. Zusätzlich soll die Gemeinde auf eine sichere, direkte und barrierefreie Zuwegung zu den Haltestellen Sorge tragen. Haltestellen in Orten, die nicht flächendeckend mit dem ÖPNV erschlossen sind, sollen mit Fahrradabstellanlagen (Bike+Ride) ausgestattet werden.
- Kommunale ÖV-Angebote wie Rufbusse und AST-System sollen sich perspektivisch voll in den ÖV integrieren. Mit Priorität ist eine Integration in das gesamte Fahrgastinformationssystem anzustreben. Ferner soll eine betriebliche und tarifliche Integration verfolgt werden.
- Baustellen im Straßenraum im Zuge von ÖV-Linien sollen so früh als möglich bereits im Planungsstadium an Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen kommuniziert werden. Bei umfangreichen Baustellen längerer Dauer und mit Verkehrsbehinderungen sollen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in die Bauablaufplanung einbezogen werden.
- Städte und Gemeinden sollten neu zuziehende Bewohner aktiv über die bestehenden Mobilitätsangebote und speziell die ÖPNV-Angebote informieren. So genannte „Neubürgerpakete“ tragen bereits in vielen Städten dazu bei, den ÖPNV und andere umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern. Erfahrungen zeigen, dass Personen in persönlichen Umbruchsituationen wie einem Wohnortwechsel besonders offen für Änderungen ihrer Mobilitätsgewohnheiten sind.

9. Hinweise zum Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Nach § 8 PBefG hat der Nahverkehrsplan die Abstimmung und Zusammenarbeit der verschiedenen Träger für die ÖPNV-Teilsysteme Haltestellen und Fahrzeuge zu regeln. Die möglichst weitreichende Barrierefreiheit im ÖPNV ist bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu verankern. Hierzu haben die Aufgabenträger im Anforderungsprofil (Kap. 4) detaillierte Anforderungen an die Barrierefreiheit sowie Zielsetzungen für die Umsetzung in Form einer Prioritätenreihung formuliert.

Darüber hinaus sind auch sämtliche Maßnahmen zur Fahrgastinformation an Haltestellen, in Fahrzeugen sowie an Informationsstellen des ÖPNV auf die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen auszurichten.

10. Maßnahmenkonzept

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Aussagen des Anforderungsprofils sowie der Ergebnisse der Bestandsaufnahme, der Analyse der ÖPNV-Struktur und der Fahrgastnachfrage erfolgte die Entwicklung eines Maßnahmenkonzepts zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots sowie zur Behebung verschiedener Defizite z. B. in der Erschließungs- oder Bedienungsqualität. Die untersuchten Mängel im ÖPNV-Angebot wurden einzeln geprüft hinsichtlich einer verkehrlich sinnvollen und wirtschaftlich vertretbaren Lösung. Zusätzlich wurden im Rahmen der Beteiligung des Beirats und der Abstimmung mit der Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan Anregungen für das Maßnahmenkonzept formuliert und für die weitere Bearbeitung aufgenommen. Das vorliegende Maßnahmenkonzept wurde daher mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe kontinuierlich abgestimmt.

Das Maßnahmenkonzept bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Die darin dargestellten Maßnahmen gliedern sich in die Themenbereiche

- ÖPNV-Angebot,
- ÖPNV-Infrastruktur und Betriebsabwicklung,
- Maßnahmen SPNV,
- Haltestellen- und Infrastrukturmanagement,
- Verkehrsmanagement und Betriebsentwicklung,
- Fahrgastinformation,
- Mobilitätsmanagement,
- Marketing, Tarif und Vertrieb,
- Strategische Planung und Qualitätsmanagement sowie
- Infrastruktur.

Innerhalb dieser Themenbereiche wird folgende Unterscheidung der einzelnen Maßnahmen vorgenommen, die Auskunft über den zur Realisierung noch bevorstehenden Planungs- und Untersuchungsaufwand gibt:

- **M („Machen“)**: Maßnahme, die bereits in Realisierungsplanung ist oder die ohne erheblichen Planungsaufwand realisiert werden kann.
- **P („Planen“)**: Maßnahme, für die Realisierungsplanungen überschaubaren Umfangs noch anzustoßen sind.
- **U („Untersuchen“)**: Maßnahme/Thema mit größerem Untersuchungs- und Planungsbedarf (z.B. Machbarkeitsstudie, Nutzen-Kosten-Untersuchung).

Mit der Zuordnung zu den drei Kategorien ist keinerlei Priorisierung oder planerische Setzung zur zeitlichen Reihenfolge verbunden. Sachlogisch folgen aus den zur Realisierung noch bevorstehenden Planungs- und Untersuchungsaufwänden jedoch auch zeitliche Realisierungshorizonte: während M- und P-Maßnahmen aus planerischer Sicht in der Regel innerhalb des Gültigkeitszeitraums des NVP bis 2016 realisiert werden könnten, dürfte bei vielen U-Maßnahmen auch bei zügigem Planungsfortschritt eine Realisierung erst gegen Ende des Gültigkeitszeitraums oder danach erfolgen können.

Das Maßnahmenkonzept formuliert klare Aussagen zum künftigen ÖPNV-Angebot und benennt in der Linienübersicht Linienwege, Bedienungszeiten, Fahrtenangebote bzw. Takte und Verknüpfungen. Die mit dem Maßnahmenkonzept verbundenen Änderungen gegenüber dem bestehenden Fahrplanangebot sind gekennzeichnet.

Eine Übersicht über die Maßnahmen ist in den Karten 7 und 7a dargestellt.

10.1 Maßnahmen ÖPNV-Angebot

Die angebotsbezogenen Maßnahmen stellen eine Abrundung des bestehenden guten ÖPNV-Angebotes dar und verbessern in Detailbereichen die Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität im Verkehrsraum.

Generell ist das ÖPNV-Angebot an sich ggf. veränderte Rahmenbedingungen im Schulverkehr anzupassen. Insbesondere zwischen den Aussagen dieses Nahverkehrsplans und den sich derzeit in der Fortschreibung befindlichen Schulentwicklungsplänen des Landkreises Darmstadt-Dieburg und der Stadt Darmstadt hat eine intensive Abstimmung zu erfolgen, um die Anforderung an eine optimale Schülerbeförderung weitestmöglich zu erfüllen.

10.1.1 Maßnahmen im ÖPNV-Angebot

Nr.	DA-DI	DA	Maßnahme	Bewertung
M1	x		Verbesserung der Erschließung und Bedienung in Braunshardt durch neue Haltestelle „Sportplatz“	Maßnahme behebt Erschließungsdefizit
M2	x		Verbesserung der Erschließung Industriegebiet Dieburg durch neue Haltestelle für Linien 674/679	Maßnahme behebt Erschließungsdefizit
M3	x		Verbesserung der Erschließung Alsbach Südost durch neue Haltestelle Linie 669	Maßnahme behebt Erschließungsdefizit
M4	x		Verbesserung der Verknüpfung der Linie K62 mit der Riedbahn in Goddelau (nach Abstimmung mit LNO GG)	Maßnahme beseitigt Defizit in der Verknüpfung, konkrete Ausgestaltung des Fahrplans in Abstimmung mit der LNVG GG vornehmen
M5	x		Verbesserung der Verbindung Groß-Zimmern – Groß-Umstadt Krankenhaus durch Verbesserung Anschlussbindungen und Ruftaxi-Angebot am Wochenende	Maßnahme beseitigt Defizit in der Bedienungsqualität: Geringes Fahrgastpotenzial erwartet
M6	x		Neuordnung des AST-Verkehres K48 in Seeheim-Jugenheim unter Berücksichtigung Linie K50	Zusammenführung der Bedienungsangebote als Orts- und Ortsumlandverkehr von Seeheim-Jugenheim, Maßnahme führt zu übersichtlicherem ÖPNV-Angebot
M7	x		Einführung/Ausweitung Ruftaxi-Angebot in SVZ auf den Linien K53/K54, K55/K57 und K64 im Landkreis Darmstadt-Dieburg	Maßnahme beseitigt Defizite im Bedienungsangebot
M8		x	Einführung neue Linie G Arheilgen – Wixhausen – GSI im Halbstundentakt	Maßnahme beseitigt Erschließungsdefizit und verbessert Anbindung der GSI an die S-Bahn und Straßenbahn
M9		x	Verlängerung Linie R bis Gewerbegebiet Arheilgen-West über S-Bahnhof Arheilgen Westseite	Maßnahme beseitigt Erschließungsdefizit und verbessert Anbindung der Fa. Merck an die S-Bahn und Straßenbahn
M10	x	x	Verlängerung der Betriebszeiten auf der Linien 4 montags bis freitags um ca. eine Stunde	Ausweitung des Bedienungsangebotes auf stark nachgefragten Verbindungen
M11	x	x	Verdichtung des Fahrtenangebotes auf der Linie 681	Ausweitung des Bedienungsangebotes auf stark nachgefragten Verbindungen, Abstimmung mit Linie 671

Nr.	DA-DI	DA	Maßnahme	Bewertung
M12	x	x	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Linienbündel Weiterstadt (Linien 5513, 5515)	Bereits in der Umsetzung
M13	x	x	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Linienbündel Groß-Umstadt (Linien K64, K67, K68, K69, K70)	Bereits in der Umsetzung
M14	x	x	Neuordnung Busangebot nach Inbetriebnahme der Schienenstrecke Pfungstadt – Darmstadt	Ausrichtung des Busverkehrs auf die neue Schienenverbindung sowie Anpassung der durchgehenden Linien nach Darmstadt Angebotsmaßnahmen sind in der Abstimmung mit der LNO Kreis Groß-Gerau und können noch nicht im Einzelnen beschrieben werden
M15	x	x	Erschließung des WeltNaturerbes Grube Messel mit Linie U	Maßnahme behebt das Erschließungsdefizit und verbessert die Anbindung touristischer Ziele
M16	x	x	Verbesserung einzelner Umsteigeverbindungen am Ostbahnhof in Darmstadt morgens bzw. abends von und zu den Zügen der Odenwaldbahn	Maßnahme beseitigt Mängel in der Verknüpfung zwischen Bus und SPNV
M17	x	x	Schaffung einer Umsteigemöglichkeit zwischen Bus und Straßenbahn bei der Linie 45 bei nach Darmstadt durchgebundenen Fahrten (in Abstimmung mit LNO GG)	Maßnahme verbessert Verknüpfungsmöglichkeiten bei Fahrten in die Innenstadt von Darmstadt
M18	x	x	Einrichtung einer neuen tangentialen Busverbindung: DA-Wixhausen – Gräfenhausen (mit Anschluss nach Weiterstadt)	Maßnahme behebt Defizite in der Bedienungsqualität in Wixhausen und schafft neue Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Darmstadt-Nord und Weiterstadt bzw. Mörfelden-Walldorf
M19	x		Anbindung Pfarrtanne in Alsbach-Hähnlein mit Linie K 50	Maßnahme verbessert Erschließung des Gewerbe- und Wohngebietes
M20	X	X	Einrichtung zusätzlicher Fahrtmöglichkeiten auf der Linie 6 in der Mittagszeit zwischen Alsbach und Frankenstein	Verdichtung des Bedienungsangebotes für Alsbach-Hähnlein und Seeheim-Jugenheim von und nach Darmstadt

Tabelle 41: Maßnahmen ÖPNV-Angebot (Verbesserung der Bedienungs-, Erschließungs- und Verbindungsqualität)

10.1.2 Prüfaufträge im ÖPNV-Angebot

Nr.	DA-DI	DA	Prüfauftrag
P1	x		Prüfung der Verbesserung der Verknüpfung in Groß-Zimmern durch Veränderung von Haltestellen und/oder Linienwegen
P2	x		Verbesserung der Erschließung Reinheim Südwest mit bedarfsgesteuertem Angebot
P3	x		Verbesserung der Erschließung Erzhausen Südost mit bedarfsgesteuertem Angebot
P4	x		Verbesserung der Erschließung westlicher Ortsrand Erzhausen und Freizeitanlage „Die Sauna“ mit bedarfsgesteuertem Angebot
P5	x		Verbesserung der Erschließung in Altheim und Münster durch Ausweitung der Bedienung auf SVZ und Wochenende
P6		x	Verdichtung des Fahrtenangebotes in der Stadt Darmstadt auf der Linie A in TVZ und SVZ

Nr.	DA-DI	DA	Prüfauftrag
P7		x	Behebung von Erschließungsdefiziten in der Stadt Darmstadt, Einführung von Ruftaxi-Angeboten z.B. auf den Stadtteilbuslinien A, AH und EB in der SVZ (Bereiche Arheilgen, Eberstadt), Buslinien K in der SVZ (Bereich Am Kavalleriesand)
P8		x	Erschließung Edelsteinviertel und Hofgut Oberfeld
P9		x	Schaffung einer tangentialen Busverbindung im östlichen Stadtgebiet Darmstadts (Korridor Lichtwiese – Mathildenhöhe – Waldspirale), sofern Möglichkeiten zur Fahrzeitstabilisierung vorhanden sind
P10	x	x	Aufbau einer Freizeitlinie (Darmstadt Hauptbahnhof – Mathildenhöhe –) Oberwaldhaus – Weltnaturerbe Grube Messel – Jagdschloss/Bioversum Kranichstein
P11	x	x	Nutzung von Regionalbus-Leerfahrten, Stärkere Nutzung von Leer- und Betriebsfahrten
P12		x	Integration von Stadt- und Regionalverkehrslinien zur besseren Abstimmung des Bedienungsangebotes, Abbau von Parallelverkehren

Tabelle 42: Prüfaufträge ÖPNV-Angebot (Verbesserung der Bedienungs-, Erschließungs- und Verbindungsqualität)

10.1.3 Untersuchungsbedarf im ÖPNV-Angebot

Nr.	DA-DI	DA	Untersuchungsbedarf
U1	x		Erschließung Bereich Babenhausen Kaserne ab Beginn ziviler Nutzung unter Berücksichtigung flexibler Bedienungsformen im gesamten Stadtgebiet.
U2		x	Prüfung Anbindung DA-Wixhausen mit Straßenbahn
U3		x	Verbesserung der Anbindung und Erschließung der Konversionsflächen Nathan-Hale-Depot/Kelly-Barracks ab Beginn ziviler Nutzung sowie der Heimstättensiedlung einschließlich kurzfristig realisierbarer Übergangsmaßnahmen.
U4		x	Verbesserung der Anbindung und Erschließung der Konversionsflächen im Süden Darmstadts (Cambrai-Fritsch, Jefferson-Siedlung, ...) ab Beginn ziviler Nutzung
U5		x	Verbesserung der Anbindung der TU Lichtwiese einschließlich kurzfristig realisierbarer Übergangsmaßnahmen.
U6	x	x	Verbesserung Anbindung Fraport durch Angebotsverdichtung Linie AIR (durchgehender 30-Min.-Takt) und Führung in die Innenstadt zum Darmstadtium (im Zusammenhang mit einem Airport-Shuttle, vgl. P 37)
U7	x	x	Überprüfung Bedienungsangebot und Bedienungssystem Darmstadt – Roßdorf – Groß-Zimmern

Tabelle 43: Untersuchungsbedarf ÖPNV-Angebot (Verbesserung der Bedienungs-, Erschließungs- und Verbindungsqualität)

10.2 Maßnahmen SPNV-Angebot

Im Bereich des SPNV-Angebotes werden folgende Maßnahmen, Prüfaufträge und Untersuchungsbedarfs formuliert.

10.2.1 Maßnahmen SPNV-Angebot

Nr.	DA-DI	DA	Anteil Bahn	Maßnahme	Bewertung
M40	x	x	x	Linie 60: Beibehaltung des SE Frankfurt – Darmstadt – Heidelberg, Ausweitung des schnellen RE-Verkehrs Frankfurt – Darmstadt – Mannheim. Ausbau des Halbstundentaktes zwischen Darmstadt und Frankfurt, Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten	Verbesserung des Schienenverkehrsangebotes Richtung Frankfurt und Mannheim, Reduzierung der Reisezeiten nach Mannheim
M41	x	x	x	Linien 64/65: Ausweitung des Kapazitätsangebotes, insbesondere in der HVZ, sowie zusätzliche Fahrten im Nachtverkehr sowie am Sonntagmorgen	Verbesserung des Schienenverkehrsangebotes auf der Odenwaldbahn in den Hauptverkehrszeiten sowie im Freizeitverkehr
M42	x		x	Neubau eines Schienen-Haltepunkts Groß-Umstadt Nord	Verbesserung der Erschließungswirkung der Odenwaldbahn
M43	x	x	x	Reaktivierung der Schienenstrecke Darmstadt – Pfungstadt	Bereits in der Umsetzung

Tabelle 44: Maßnahmen SPNV (Angebot und Infrastruktur)

10.2.2 Prüfaufträge SPNV-Angebot

Nr.	DA-DI	DA	Anteil Bahn	Prüfauftrag
P31		x	x	Ausbau der Zugänge zu den Bahnsteigen (Platzkapazitäten auf der Treppenanlage) am Hauptbahnhof Darmstadt
P32	x	x	x	Linie S3: Taktverdichtung am Sonntagvormittag auf 30-Min.-Takt
P33	x		x	Linie 61: Verdichtung des Bedienungsangebotes in der HVZ am Nachmittag auf ein halbstündliches Angebot bis Dieburg
P34	x	x	x	Linie 75: Angebotsausweitung im Abendverkehr nach 21 Uhr: Stundentakt bis etwa 24.00 Uhr, Angebotsausweitung am Wochenende auf Stundentakt bis etwa 24.00 Uhr, Einrichtung schneller Verbindungen zwischen Wiesbaden – Mainz – Darmstadt – Dieburg – Aschaffenburg
P35	x		x	Neubau eines Schienen-Haltepunkts Babenhausen-Sickenhofen
P36	x		x	Führung der RTW auf die Ostseite des Bahnhofs Dreieich-Buchsschlag (als Option zur Verlängerung der RTW auf die Dreieichbahn)
P37		x	x	Einführung eines schnellen Airport-Shuttle Darmstadt Hbf – FRA (- Wiesbaden)

Tabelle 45: Prüfaufträge SPNV (Angebot und Infrastruktur)

10.2.3 Untersuchungsbedarf SPNV-Angebot

Nr.	DA-DI	DA	Anteil Bahn	Untersuchungsbedarf
U11	x	x	x	Linie S3: Langfristig Schaffung der erforderlichen Infrastruktur für einen 15'-Takt zwischen Langen und Darmstadt
U12		x	x	Überprüfung des Neubaus eines S-Bahn-Haltepunkts Darmstadt Merck
U13	x		x	Neubau eines Schienen-Haltepunkts Babenhausen-Harreshausen

Tabelle 46: Untersuchungsbedarf SPNV (Angebot und Infrastruktur)

10.3 ÖV-Angebot 2011 – 2016

In der nachfolgenden Tabelle 47 ist das künftige Angebot im ÖPNV und im SPNV vollständig linienweise mit neuer Linienbezeichnung (vgl. Abschnitt 10.8.1), Linienweg, Bedienungszeitraum, Bedienungsangebot sowie Verknüpfungen beschrieben. Maßnahmen sind **fett** kenntlich gemacht. Anforderungen an die Qualität der Leistungserbringung im ÖPNV sind in den „Vorgaben zur Qualität der Leistungserbringung“ im Anhang formuliert.

Linie	Entwurf Neue Linien- nummern	Linienweg	Bedienzeitraum			Bedienungsangebot			Verknüpfungen	Anmerkungen	Beschreibung der Maßnahmen
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So			
S3/S4	S3/S4	Bad Soden/Kronberg - Ffm - Langen – Darmstadt	4:30 - 2:00	4:30 - 2:00	4:30 - 2:00	T30	T30	T30/T60	Darmstadt Hbf. Darmstadt Arheilgen		
60	60	(HD/MA - Bensheim -) DA - Ffm [Main-Neckar-Bahn]	4:30 - 1:00	5:15 - 1:00	5:15 - 1:00	T60 (SE)+ T120 (RE)	T60 (SE)	T60 (SE)	Hähnlein-Alsbach Bickenbach Darmstadt Eberstadt Darmstadt Süd Darmstadt Hbf.		Ausweitung des schnellen RE-Verkehrs Frankfurt – Darmstadt – Mannheim. Ausbau des Halbstunden- taktes zwischen Darmstadt und Frankfurt, Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten
61	61	Dieburg - Ober-Roden - Dreieich - Ffm [Dreieich- bahn]	4:30 - 1:00	5:00 - 2:00	6:00 - 1:00	T60 + Verd.	T60	T60	Dieburg	Verdichtung des Angebotes in der HVZ lastrichtungs- bezogen von und nach Dieburg	
64	64	Erbach - Groß-Umstadt - Babenhausen - Hanau - Ffm [Odenwaldbahn]	5:00 - 23:15	6:30 - 23:15	8:15 - 23:15	T60 (RB)+ T120 (RE)	T60 (RB)+ T120 (RE)	T120 (RB) + T120 (RE)	Groß-Umstadt Wiebelsbach Groß-Umstadt Mitte Groß-Umstadt Klein-Umstadt Groß-Umstadt Nord Babenhausen Langstadt Babenhausen		Ausweitung des Kapazi- tätsangebotes, insbeson- dere in der HVZ, sowie zu- sätzliche Fahrten im Nachtverkehr sowie am Sonntagmorgen Neubau eines Schienen- Haltepunkts Groß Umstadt Nord
65	65	Erbach - Groß- Umstadt - DA - Ffm [Odenwaldbahn]	4:15 - 23:45	6:00 - 23:45	7:00 - 23:45	T120 (RB) + T120 (SE) + T120 (RE)	T120 (RB) + T120 (SE) + T120 (RE)	T120 (RB) + T120 (SE) + T120 (RE)	Groß-Umstadt Wiebelsbach Otzberg Lengfeld Reinheim Ober-Ramstadt Darmstadt Ost Darmstadt Nord Darmstadt Hbf.		Ausweitung des Kapazi- tätsangebotes, insbeson- dere in der HVZ, sowie zu- sätzliche Fahrten im Nachtverkehr sowie am Sonntagmorgen

Linie	Entwurf Neue Linien- nummern	Linienweg	Bedienzeitraum			Bedienungsangebot			Verknüpfungen	Anmerkungen	Beschreibung der Maßnahmen
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So			
75	75	Wiesbaden - Mainz - DA - Babenhausen (-Aschaffenburg)	4:30 - 0:30	4:45 - 0:30	6:30 - 0:30	T60 + Verd.	T60	T60/T120	Weiterstadt Darmstadt Hbf. Darmstadt Nord Messel Dieburg Altheim Hergershausen Babenhausen		
	66	Darmstadt Hbf. - DA- Eberstadt - Pfungstadt	4:15 - 23:45	6:00 - 23:45	7:00 - 23:45	T60	T60	T60	Darmstadt Hbf. Darmstadt Eberstadt Pfungstadt		Reaktivierung der Schie- nenstrecke Darmstadt – Pfungstadt
1	1	DA Eberstadt Frankenstein - Wartehalle - DA Rhein- /Neckarstraße - Berliner Al- lee - Hbf.	3:45 - 0:30	-	-	T30	-	-	Eberstadt Frankenstein Eberstadt Wartehalle Darmstadt Rhein- /Neckarstraße Darmstadt Berliner Allee Darmstadt Hauptbahnhof		
2	2	DA Böllenfalltor - Schloss - Luisenplatz - Rhein- /Neckarstraße - Berliner Al- lee - Hbf.	4:30 - 21:15	-	-	T15 (an Schulta- gen)	-	-	Darmstadt Böllenfalltor Darmstadt Schloß Darmstadt Luisenplatz Darmstadt Rhein- /Neckarstraße Darmstadt Berliner Allee Darmstadt Hauptbahnhof		
3	3	DA Lichtenbergschule - Schloss - Luisenplatz - Klini- kum - Hbf.	4:30 - 24:00	4:30 - 24:00	5:45 - 24:00	T15 + Verd. im SV	T15/ T30	T15/T30	Darmstadt Schloß Darmstadt Willy-Brandt-Platz Darmstadt Rhein- /Neckarstraße Darmstadt Berliner Allee Darmstadt Hauptbahnhof		

Linie	Entwurf Neue Linien- nummern	Linienweg	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot			Verknüpfungen	Anmerkungen	Beschreibung der Maßnahmen
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So			
4/5	4/5	DA Kranichstein Bf. - Luisenplatz - Hbf. - Griesheim Platz Bar-le-Duc	4:00 - 1:00 (Fr bis 3:00)	4:00 - 3:00	5:45 - 0:45	T7,5/T15 /T30	T15/ T30	T15/T30	Kranichstein Bahnhof Kranichstein Siemensstraße Darmstadt Willy-Brandt-Platz Darmstadt Rhein-/Neckarstr. Darmstadt Berliner Allee Darmstadt Hauptbahnhof Griesheim Platz Bar-le-Duc	Silvesterverkehr Kranichstein - DA Hbf. (T30) Zusätzliche Fahr- ten an ausgewähl- ten Tagen im Spät- verkehr bis 3:00	Verlängerung der Betriebs- zeiten auf der Linie 4 mon- tags bis freitags um ca. eine Stunde zwischen Kranich- stein und Griesheim
6	6	Alsbach - DA Eberstadt Frankenstein - Wartehalle - Luisenplatz - Gleisschleife Merck/Arheilgen Hofgasse - Arheilgen Dreieichweg	5:30 - 19:45	-	-	T15/T30	-	-	Alsbach Am Hinkelstein Jugenheim Ludwigstr. Seeheim Neues Rathaus Eberstadt Frankenstein Eberstadt Wartehalle Darmstadt Rhein-/Neckarstr. Darmstadt Luisenplatz Darmstadt Willy-Brandt-Platz Darmstadt Nordbahnhof Arheilgen Im Fiedlersee Arheilgen Hofgasse (Drei- eichweg)		Verlängerung bis Arheilgen Dreieichweg Einrichtung von drei zusätz- lichen Fahrtenpaaren zwi- schen Alsbach und Fran- kenstein in der Mittagszeit
7/8	7/8	Alsbach - DA Eberstadt Frankenstein - Wartehalle - DA Rhein-Neckarstr. - Lui- senplatz - Arheilgen Hof- gasse - Arheilgen Drei- eichweg	3:45 - 1:00 (Fr bis 3:15)	4:15 - 03:15	4:45 - 01:15	T15/T30	T15/ T30	T15/T30	Alsbach Am Hinkelstein Jugenheim Ludwigstr. Seeheim Neues Rathaus Eberstadt Frankenstein Eberstadt Wartehalle Darmstadt Rhein-/Neckarstr. Darmstadt Luisenplatz Darmstadt Willy-Brandt-Platz Darmstadt Nordbahnhof Arheilgen Im Fiedlersee Arheilgen Hofgasse (Drei- eichweg)	Silvesterverkehr Alsbach - DA - Ar- heilgen (T30) Zusätzliche Fahr- ten an ausgewähl- ten Tagen im Spät- verkehr bis 3:15	Verlängerung bis Arheilgen Dreieichweg

Linie	Entwurf Neue Linien- nummern	Linienweg	Bedienzeitraum			Bedienungsangebot			Verknüpfungen	Anmerkungen	Beschreibung der Maßnahmen
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So			
8N	8N	DA Eberstadt Frankenstein - Seeheim-Jugenheim- Bi- ckenbach - Alsbach - Hähn- lein Neue Schule	Fr 1:30 - 3:15	1:30 - 3:15	-	2/1 Fahrten	2/1 Fahr- ten	-	Eberstadt Frankenstein	Silvesterverkehr Jugenheim - Bi- ckenbach - Hähn- lein (T60) Zusätzliche Fahr- ten an ausgewähl- ten Tagen im Spät- verkehr bis 3:15	
9	9	DA Böllenfalltor - Luisen- platz - Berliner Allee - Ma- ria-Goepfert-Straße - Griesheim Platz Bar-le-Duc	3:45 - 1:00 (Fr bis 3:00)	3:45 - 3:00	4:45 - 1:00	T15/T30	T15/ T30	T15/T30	Darmstadt Böllenfalltor Darmstadt Schloß Darmstadt Luisenplatz Darmstadt Rhein-/Neckarstr. Darmstadt Berliner Allee Griesheim Platz Bar - le - Duc	Silvesterverkehr Böllenfalltor - Griesheim (T30) Zusätzliche Fahr- ten an ausgewähl- ten Tagen im Spät- verkehr bis 3:00	
A	A	Arheilgen Bf. - Hofgasse - Kranichstein Steinstraße	5:30 - 21:15	5:45 - 19:45	-	T15/T30	T30	-	Arheilgen Bahnhof Arheilgen Hofgasse Arheilgen Steinstraße		
AH	AH	(Arheilgen Auf der Hardt -) Thomas-Mann-Platz - Im Fiedlersee - F.-Meister- Anlage - Arheilgen Bf.	5:45 - 20:15	8:45 - 18:15	-	T30/T60	T30/ T60	-	Arheilgen Bahnhof Arheilgen Im Fiedlersee		
AIR	AIR	DA Hbf. - Ffm Flughafen	4:15 - 23:30	4:15 - 23:30	4:15 - 23:30	T30/T60	T30/ T60	T30/T60	Darmstadt Hauptbahnhof		
EB	EB	Pfungstadt Major-Karl- Plagge-Kaserne - DA Eber- stadt Wartehalle	6:00 - 19:15	8:45 - 17:00	-	T30	T30	-	Eberstadt Franken- stein/Friedhof/Kirche Eberstadt Wartehalle		

Linie	Entwurf Neue Linien- nummern	Linienweg	Bedienzeitraum			Bedienungsangebot			Verknüpfungen	Anmerkungen	Beschreibung der Maßnahmen
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So			
F	F	DA Haasstraße - Hbf. - Luisenplatz - Fasanerie - DA Kranichstein Oberwaldhaus	4:45 - 1:00	5:00 - 1:00	6:15 - 1:00	T15/T30	T15/T30	T15/T30	Darmstadt Hauptbahnhof Darmstadt Berliner Allee Darmstadt Rhein-/Neckarstr. Darmstadt Luisenplatz Darmstadt Schloß		
	G	DA Arheilgen - Wixhausen S-Bahn - Wixhausen GSI	5:30 - 20:00	-	-	T30	-	-	Darmstadt Arheilgen Hofgasse (Dreieichweg) Wixhausen S-Bahn		Einführung neue Linie G Arheilgen – Wixhausen – GSI im Halbstundentakt Abstimmung mit dem vorhandenen Angebot der Linie WX nach Verlängerung der Straßenbahn nach Arheilgen Nord
H	H	DA Anne-Frank-Straße - Hbf. - Luisenplatz - Alfred-Messel-Weg - Kesselhutweg	4:00 - 1:00 (Fr bis 3:00)	4:45 - 3:00	5:30 - 0:45	T15/T30	T15/T30	T15/T30	Darmstadt Hauptbahnhof Darmstadt Berliner Allee Darmstadt Rhein-/Neckarstr. Darmstadt Luisenplatz Darmstadt Schloß Kranichstein Siemensstraße	Silvesterverkehr Anne-Frank-Straße - Kranichstein (T30) Zusätzliche Fahrten an ausgewählten Tagen im Spätverkehr bis 3:00	
K	K	DA Kleyerstraße - Hbf. - Luisenplatz - DA TU-Lichtwiese	4:45 - 0:45	5:15 - 0:45	5:30 - 0:45	T7,5/ T15/T30	T15/ T30	T15/T30	Darmstadt Hauptbahnhof Darmstadt Willy-Brandt-Platz Darmstadt Luisenplatz Darmstadt Schloß		
L	L	DA Ostbahnhof- Schloss - Luisenplatz - DA Heinheimer Straße	5:00 - 24:00	5:15 - 24:00	6:30 - 24:00	T15/T30	T15/ T30	T15/T30	Darmstadt Ostbahnhof Darmstadt Schloß Darmstadt Luisenplatz		Verbesserung einzelner Umsteigeverbindungen am Ostbahnhof in Darmstadt morgens bzw. abends von und zu den Zügen der Odenwaldbahn durch zusätzliche Fahrten der Linie L (Sa: eine Fahrt; So: zwei Fahrten)

Linie	Entwurf Neue Linien- nummern	Linienweg	Bedienzeitraum			Bedienungsangebot			Verknüpfungen	Anmerkungen	Beschreibung der Maßnahmen
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So			
N	621	DA Böllenfalltor - Trautheim - Nieder-Ramstadt Im Hag	5:30 - 22:45	08:45 - 22:45	-	T30	T30/ T60	-	Darmstadt Böllenfalltor		
NB	619	DA Eberstadt Wartehalle - Schwimmbad - Nieder-Beerbach Quergasse	5:15 - 23:45	8:15 - 23:45	8:30 - 23:45	T30	T30/ T60	T150	Eberstadt Wartehalle Darmstadt Kühler Grund		
NE	622	DA Böllenfalltor - Traisa - Nieder-Ramstadt - Neutsch Denkmal/DA Eberstadt Wartehalle	5:15 - 0:00	6:15 - 0:15	8:45 - 21:15	T30/T60	T30/ T60	T30/T60	Darmstadt Böllenfalltor Nieder-Ramstadt Chaussee- haus Darmstadt Kühler Grund Eberstadt Wartehalle		
O	620	DA Böllenfalltor - Ober-Ramstadt - Ober-Modau - Ernsthofen - Brandau Feuerwehr	4:00 - 0:30 (Fr bis 2:00)	4:00 - 2:00	5:00 - 2:00	T15/T30	T30/ T60	T30/T60	Darmstadt Böllenfalltor Nieder-Ramstadt Chaussee- haus Ober-Ramstadt Ali- cestr./Rathaus Ernsthofen Schule Brandau Feuerwehr		
OR1	627	St.-André-Str. - Rathaus - Bf. - Eichestr. - Bf. - Rathaus - St.-André-Str.	6:30 - 19:15	6:30 - 19:15	-	T60	T60	-	Ober-Ramstadt Alicestra- ße/Rathaus Ober-Ramstadt Bahnhof		
OR2	628	St.-André-Str. - Rathaus - Friedhof/Schule - Eichestraße - Friedhof/Schule - Rathaus - St.-André-Str.	6:00 - 18:45	7:00 - 14:45	-	T60	T60	-	Ober-Ramstadt Ali- cestr./Rathaus Ober-Ramstadt Bahnhof		
P	613	DA Eberstadt Wartehalle - Bahnhof - Pfungstadt Bf. - Südring - Am Mühlberg	3:45 - 0:30 (Fr bis 3:00)	5:00 - 3:00	5:00 - 0:30	T15/T30	T30	T30	Eberstadt Wartehalle Eberstadt Bahnhof Pfungstadt Bahnhof	Silvesterverkehr Eberstadt - Pfun- gstadt (T30/T60)	Zusätzliche Fahr- ten an ausgewähl- ten Tagen im Spät- verkehr bis 3:00

Linie	Entwurf Neue Linien- nummern	Linienweg	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot			Verknüpfungen	Anmerkungen	Beschreibung der Maßnahmen
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So			
PS	614	Pfungstadt Am Mühlberg - Eschollbrücken - Eich - Hahn - Pfungstadt Am Mühlberg	5:00 - 0:45 (Fr bis 3:15)	5:45 - 3:15	9:00 - 00:45	T60	T60	T60	Pfungstadt Bahnhof Eschollbrücken Römer	Zusätzliche Fahrten an ausgewählten Tagen im Spätverkehr bis 3:15	
R	R	DA Böllenfalltor - Landskronstraße - Haardtring - Hbf. - Windmühle - DA Nordbahnhof - Merck Nordtor - DA Arheilgen S-Bahn Westseite - DA Arheilgen Gewerbegebiet	5:00 - 23:00	6:00 - 24:00	6:00 - 23:00	T15/T30	T30/ T60	T60	Darmstadt Böllenfalltor Darmstadt Landskronstraße Darmstadt Hauptbahnhof Darmstadt Windmühle Darmstadt Nordbahnhof Darmstadt Arheilgen S-Bahn Westseite		Verlängerung der Linie bis Gewerbegebiet Arheilgen-West über S-Bahnhof Arheilgen Westseite
U	644	DA Kranichstein Siemensstraße - Messel Rathaus - Messel Bf. - Grube Messel/Rödermark-Urberach Bf.	4:45 - 1:00	5:15 - 1:00	8:00 - 1:00	T30/T60/ T120	T60/ T120	T60/T120	Kranichstein Siemensstraße Messel Bahnhof Urberach Bahnhof		Verlängerung der Linie zum Weltnaturerbe Grube Messel (Besucherzentrum)
WX	WX	Arheilgen Hofgasse (Dreieichweg) - Wixhausen Brückengasse - Gräfenhausen Postplatz (- Gräfenhausen Hessenwaldschule)	5:30 - 1:00	6:30 - 0:45	8:00 - 0:45	T30	T30	T30	Arheilgen Hofgasse (Dreieichweg) Wixhausen Bahnhof Gräfenhausen Postplatz		Kürzung der Linie bis Arheilgen Dreieichweg nach Verlängerung der Straßenbahnstrecke Einrichtung einer neuen tangentialen Verbindung: DA-Wixhausen – Gräfenhausen (mit Anschluss nach Weiterstadt)
K43	AST43	Anrufsammeltaxi Mühlthal (Midkom)	8:00 - 14:00 Do. 14:00 - 17:00, Fr. 22:00 - 1:00			k. A.	k. A.	k. A.			

Linie	Entwurf Neue Linien- nummern	Linienweg	Bedienzeitraum			Bedienungsangebot			Verknüpfungen	Anmerkungen	Beschreibung der Maßnahmen
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So			
K44	AST44	Anrufsammeltaxi Griesheim	7:00 - 18:00	-	-	T30	-	-			
K45	AST45	Anrufsammeltaxi Groß-Zimmern	7:00 - 20:30	9:00- 14:00	-	T30	T30	-			
K46	AST46	Anrufsammeltaxi Dieburg	7:00 - 23:00	7:00 - 23:00	7:00 - 23:00	T30	T30	T30			
K47	617	Seeheim Neues Rathaus - Seeheim West - Seeheim Neues Rathaus	8:45 - 19:45	8:45 - 19:45	8:45 - 19:45	T120 mit Lücken	T120 mit Lücken	T120 mit Lücken	Seeheim Neues Rathaus		
K48	618	Jugenheim - Seeheim - Ober-Beerb. - Steigerts - Stettbach - Jugenheim - Balkhausen - Jugenheim	6:30 - 22:15	8:45 - 22:45	-	T120 mit Lücken	T120 mit Lücken	T120 mit Lücken	Jugendheim Ludwigstraße Seeheim Neues Rathaus		Neuordnung des AST-Verkehres in Seeheim-Jugenheim unter Berücksichtigung Linie K50
K50	615	Hähnlein - Sandwiese – Pfarrtanne - Alsbach - Bickenbach - Seeheim - Ober-Beerbach - Nieder-Beerbach	5:15 - 22:15	5:45 - 22:15	7:45 - 22:15	T30/T60	T60	T60	Alsbach Am Hinkelstein Bickenbach Bahnhof Jugenheim Ludwigstraße Seeheim Neues Rathaus		Führung über Pfarrtanne im T60 bzw. T120
K52	616	Ober-Beerbach Eberstädter Straße - Balkhausen - Bürgerhalle - Seeheim Schuldorf	7:15 - 17:00	-	-	11/12 Fahrten an Schultagen			Jugenheim Ludwigstraße		
K53	53	Aschaffenburg Hbf. - Großostheim - Ringheim - Schaafheim - Babenhausen Bf.	4:45 - 23:45 (Fr bis 1:45)	6:00 - 1:45	8:00 - 23:45	T60	T120	T120	Aschaffenburg Hauptbahnhof Schaafheim Sporthalle Babenhausen Bahnhof		
K54	54	Aschaffenburg Hbf. - Großostheim - Pflaumheim - Mosbach - Schaafheim-Babenhausen Bf.	4:30 - 23:15 (Fr bis 1:15)	7:00 - 1:15	9:00 - 23:15	T60	T120	T120	Aschaffenburg Hauptbahnhof Schaafheim Sporthalle Babenhausen Bahnhof		Einführung/Ausweitung Ruf-taxi-Angebot in SVZ zwischen Schaafheim und Babenhausen

Linie	Entwurf Neue Linien- nummern	Linienweg	Bedienzeitraum			Bedienungsangebot			Verknüpfungen	Anmerkungen	Beschreibung der Maßnahmen
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So			
K55/ K85	635/X635	DA Hbf. – DA Luisenplatz – Roßdorf - Zeilhard - Geor- genhausen - Spachbrücken - Reinheim - Ueberau (- Niedernhausen)	4:45 - 23:30	5:15 - 01:30	7:30 - 23:30	T30/T60 + Verd. im SV	T60/ T120	T60/T120	Darmstadt Hauptbahnhof Darmstadt Luisenplatz Darmstadt Ostbahnhof Reinheim Bahnhof Groß-Bieberau Bahnhof Niedernhausen Linde	Sonderfahrplan Heinerfest und Schlossgrabenfest zwischen 19.00 und 1.00 Uhr, Fr und Sa bis 2.00 Uhr	Einführung/Ausweitung Ruftaxi-Angebot in SVZ zwischen Reinheim und Niedernhausen
K56	626	DA Hbf. - Roßdorf - Ober- Ramstadt - Hahn - Wem- bach - Rohrbach - Asbach - Lichtenberg Waldstraße	4:45 - 20:15	6:00 - 20:00	7:45 - 20:00	T60	T120	T120	Darmstadt Hauptbahnhof Darmstadt Luisenplatz Darmstadt Ostbahnhof Roßdorf Darmstädter Straße Ober-Ramstadt Bahnhof Ober-Ramstadt Alicestra- ße/Rathaus Rohrbach Kirche		
K57	632	Reinheim Bf. - Groß- Bieberau - Niedernhausen - Billings - Lützelbach - Neunkirchen - Brandau - Gadernheim Mitte	5:15 - 21:00	7:00 - 21:00	9:00 - 21:00	T60	T120	T120	Reinheim Bahnhof Groß-Bieberau Bahnhof Niedernhausen Linde Brandau Feuerwehr		
K58	625	Groß-Bieberau Am Schau- bacher Berg - Asbach (- Ernsthofen - Nieder-Modau - Rohrbach Kirche)	6:15 - 19:00	-	-	stündlich (tlw. T60)/T120	-	-	Groß-Bieberau Bahnhof Asbach Sandstraße Rohrbach Kirche		
K59	612	DA Hbf. Eschollbrücken - Hahn - Biebesheim - Gernsheim - Klein- Rohrheim	5:30 - 19:30	6:45 - 19:30	-	T60/T120	T120	-	Darmstadt Hauptbahnhof Eschollbr. Römer Gernsheim Bahnhof		Überarbeitung nach Reak- tivierung der Bahnstrecke Pfungstadt - Darmstadt
K62	611	DA Hbf. - Eschollbrücken - Crumstadt - Goddelau - Er- felden - Leeheim Geins- heimer Straße	4:45 - 21:30	7:00 - 20:30	8:00 - 20:30	T60	T120	T120	Darmstadt Hauptbahnhof Eschollbr. Römer Riedstadt-Goddelau Bahnhof		Verbesserung der Verknüp- fung mit der Riedbahn in Goddelau

Linie	Entwurf Neue Linien- nummern	Linienweg	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot			Verknüpfungen	Anmerkungen	Beschreibung der Maßnahmen
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So			
K64	636	(Groß-Umstadt Krankenhaus -) Otzberg-Lengfeld Bf. - Zipfen - Hering - Ober-Nauses Wasserschloss	5:00 - 23:30	-	-	T60 + Verd.	-	-	Otzberg-Lengfeld Bahnhof		Einführung/Ausweitung Ruftaxi-Angebot in SVZ zwischen Lengfeld und Otzberg in Zusammenarbeit mit Odenwaldkreis; ÖPNV-Angebot im Linienbündel Groß-Umstadt: Änderung des Linienweges
K65	641	Schaafheim Sporthalle - Schlierbach - Langstadt - Harpertshausen - Babenhausen Bf.	4:45 - 20:30	7:15 - 14:30	-	T60 + Verd. im SV	T120	-	Schaafheim Sporthalle Babenhausen Bahnhof		
K66	642	Babenhausen Bf. - Babenhausen Im Erloch - Babenhausen Ost	5:15 - 20:30	8:00 - 14:30	-	T30	T120	-	Babenhausen Bahnhof		
K67	637	Schaafheim Sporthalle - Klein-Umstadt - Groß-Umstadt - Lengfeld - Habitzheim - Ober-Klingen Volkshaus	5:00 - 21:00	-	-	T30/T60	-	-	Groß-Umstadt Pfälzer Schloß Schaafheim Sporthalle		ÖPNV-Angebot im Linienbündel Groß-Umstadt: Änderung des Linienweges
K68	638	Mömlingen - Wald-Amorbach - Dorndiel - Groß-Umstadt - Semd - Dieburg Bf.	5:15 - 20:15	10:00 - 16:00	10:00 - 16:00	T60/T120	3/3 Fahrten	3/3 Fahrten	Groß-Umstadt Pfälzer Schloß Groß-Umstadt Bahnhof Dieburg Bf.		Verbesserung der Verbindung Groß-Zimmern – Groß-Umstadt Krankenhaus durch Verbesserung Anschlussbindungen und Ruftaxi-Angebot am Wochenende; ÖPNV-Angebot im Linienbündel Groß-Umstadt: Änderung des Linienweges
K69	631	Dieburg Bf. - Semd - Groß-Umstadt - Heubach - Wiebelsbach Sportplatz	5:15 - 20:15	-	-	T120	-	-	Groß-Umstadt Pfälzer Schloß Groß-Umstadt Bahnhof Dieburg Bf.		ÖPNV-Angebot im Linienbündel Groß-Umstadt: neue Linie
K70	639	Altheim - Münster - Eppertshausen Mitte	6:45 - 17:30	-	-	10/10 Fahrten an Schultagen	-	-	Altheim Bahnhof		ÖPNV-Angebot im Linienbündel Groß-Umstadt: Änderung des Linienweges

Linie	Entwurf Neue Linien- nummern	Linienweg	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot			Verknüpfungen	Anmerkungen	Beschreibung der Maßnahmen
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So			
K85	X635	DA Hbf. - Zeilhard - Geor- genhausen - Spachbrücken - Reinheim - Groß-Bieberau - Niedernhausen	4:45 - 21:00	-	-	T60	-	-	Darmstadt Hauptbahnhof Darmstadt Luisenplatz Darmstadt Ostbahnhof Groß-Bieberau Bahnhof		
K86	643	Babenhausen Bf. - Harres- hausen - Babenhausen VDO - Rodgau-Dudenhofen Bf.	4:45 - 20:00	8:00 - 14:15	-	13/13 Fahrten + Verd. im SV	120	-	Babenhausen Bahnhof Rodgau-Dudenhofen Bahn- hof		
n71	n71	Ffm - Neu-Isenburg - Lan- gen -DA	Fr 1:15 - 3:30	1:15 - 3:30	-	2/2 Fahr- ten (Fr. auf Sa.)	3/2 Fahr- ten (Fr. auf Sa.)	-	Ffm Konstablerwache Darmstadt Luisenplatz	Sonderfahrplan Heinerfest und Schlossgrabenfest: Linie verkehrt täg- lich	
45	45	(DA -) Griesheim - God- delau - Gernsheim	5:00 - 0:15	6:45 - 2:15	8:30 - 0:15	T60/halb stündl.	T60	T60	Griesheim Platz Bar-le-Duc Riedstadt-Goddellau Bahnhof		Schaffung einer Umsteige- möglichkeit zwischen Bus und Straßenbahn bei nach Darmstadt durchgebunde- nen Fahrten
46	46	Griesheim - Dornheim - Griesheim	5:15 - 20:15	7:00 - 19:15	-	T60	T60	-	Griesheim Platz Bar-le-Duc		
662	662	DA Arheilgen Hofgasse (Dreieichweg) - Egelsbach - Langen - Neu-Isenburg Bf.	4:30 - 1:15	4:45 - 1:15	4:45 - 1:15	T30/T60	T60	T60	Neu-Isenburg Bahnhof Darmstadt Arheilgen Hofgas- se (Dreieichweg)		Kürzung der Linie bis Ar- heilgen Dreieichweg nach Verlängerung der Straßen- bahnstrecke
665	665	Bensheim Bf. - Beedenkir- chen - Kuralpe - Brandau - Gadernheim - Lindenfels Mitte	4:30 - 22:45	5:15 - 1:15	5:15 - 1:15	T60 + Verd. im SV	T60	T60			
669	669	(Bickenbach -) Alsbach - Zwingenberg - Auerbach - Bensheim - Heppenheim	5:00 - 24:00	6:00 - 24:00	7:00 - 23:15	T30	T30/ T60	T60	Alsbach Am Hinkelstein Bensheim Bahnhof		Alsbach Südost: neue Hal- testelle

Linie	Entwurf Neue Linien- nummern	Linienweg	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot			Verknüpfungen	Anmerkungen	Beschreibung der Maßnahmen
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So			
671	671	DA - Dieburg - Groß- Umstadt - Wiebels- bach/Babenhausen	4:30 - 0:30 (Fr bis 1:45)	5:30 - 1:45	6:30 - 0:30	T30/T60/ tlw. halbst.	T60/ T120	T120/T180	Darmstadt Hauptbahnhof Darmstadt Luisenplatz Darmstadt Ostbahnhof Dieburg Bahnhof Babenhausen Bahnhof Groß-Umstadt Wiebelsbach Bahnhof	Silvesterverkehr Darmstadt - Roß- dorf - Groß- Zimmern - Dieburg - Groß-Umstadt (6 Fahrtenpaare) Sonderfahrplan Heinerfest und Schlossgrabenfest zwischen 19.00 und 1.00 Uhr, Fr und Sa bis 2.00 Uhr Einzelne Fahrten zu Fastnacht; Zusätzliche Fahr- ten an ausgewähl- ten Tagen im Spät- verkehr bis 1:45	

Linie	Entwurf Neue Linien- nummern	Linienweg	Bedienzeitraum			Bedienungsangebot			Verknüpfungen	Anmerkungen	Beschreibung der Maßnahmen
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So			
672	672	DA - Roßdorf - Groß- Zimmern - Dieburg	4:00 - 1:15 (Fr bis 3:15)	3:45 - 3:15	5:00 - 2:15		T60/ T120	T60/T120	Darmstadt Hauptbahnhof Darmstadt Luisenplatz Darmstadt Ostbahnhof Dieburg Bahnhof	Silvesterverkehr Darmstadt - Roß- dorf - Groß- Zimmern - Dieburg - Ober-Roden (5 Fahrtenpaare) Sonderfahrplan Schlossgrabenfest zwischen 19.00 und 1.00 Uhr, Fr und Sa bis 2.00 Uhr Einzelne Fahrten zu Fastnacht; Zusätzliche Fahr- ten an ausgewähl- ten Tagen im Spät- verkehr bis 3:15	
673	673	DA - Roßdorf - Stettritz	4:30 - 21:15	5:30 - 20:45	-	T60/T30 + Verd. im SV	T60	-	Darmstadt Hauptbahnhof Darmstadt Luisenplatz Darmstadt Ostbahnhof		
674	674	DA - Dieburg - Ober-Roden	5:45 - 19:30	-	-	5/6 Fahrten	-	-	Darmstadt Hauptbahnhof Dieburg Bahnhof Rödermark Ober-Roden Bahnhof		Industriegebiet Dieburg: neue Haltestelle
676	676	Bensheim Bf. - Schwan- heim - Fehlheim - Rodau - Hähnlein - Langwarden	5:30 - 19:30	-	-	T60 + Verd. im SV	-	-	Bensheim Bahnhof		
677	677	Aschaffenburg - Babenhau- sen - Dieburg - Darmstadt	21:45 - 2:00 (Fr bis 2:45)	21:45 - 2:45	21:45 - 3:00	2/2 Fahr- ten im Spätver- kehr	2/2 Fahr- ten im Spät- verkehr	2/2 Fahr- ten im Spätver- kehr	Aschaffenburg Hauptbahnhof Dieburg Bahnhof Darmstadt Luisenplatz Darmstadt Hauptbahnhof		

Linie	Entwurf Neue Linien- nummern	Linienweg	Bedienzeitraum			Bedienungsangebot			Verknüpfungen	Anmerkungen	Beschreibung der Maßnahmen
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So			
678	678	DA- Groß-Umstadt - Heu- bach - Wiebelsbach	0:30 - 2:30 (Fr bis 3:15)	1:00 - 3:15	0:45 - 2:30	1/2 Fahr- ten im Spätver- kehr	2 Fahr- ten im Spät- verkehr	1 Fahrt im Spätver- kehr	Darmstadt Hauptbahnhof	Silvesterverkehr Darmstadt - Ober- Ramstadt - Rein- heim - Groß- Umstadt (6 Fahr- tenpaare) Zusätzliche Fahr- ten an ausgewähl- ten Tagen im Spät- verkehr bis 3:15	
679	679	Ober-Roden - Dieburg - Groß-Zimmern - Reinheim	5:30 - 21:15	7:30 - 21:00	8:45 - 21:00	T60	120	120	Rödermark Ober-Roden Bf. Dieburg Bahnhof Reinheim Bahnhof	Einzelne Fahrten zu Fastnacht	Industriegebiet Dieburg: neue Haltestelle
681	X681	DA - Groß-Umstadt - Wie- belsbach	5:45 - 18:30	-	-	4/8 Fahrten	-	-	Darmstadt Hauptbahnhof Darmstadt Luisenplatz Darmstadt Ostbahnhof Gr.-Umst Wiebelsbach Bf		Verdichtung des Fahrten- angebotes: zwei zusätzliche Fahrten zwischen DA und Groß-Umstadt
682	X682	DA - Groß-Zimmern - Klein- Zimmern - Semd	5:30 - 20:30	6:00 - 20:15	-	T60 + Verd.	T60	-	Darmstadt Hauptbahnhof Darmstadt Luisenplatz Darmstadt Ostbahnhof		
684	X684	DA - Münster - Eppertshau- sen - Ober-Roden	6:00 - 20:15	8:30 - 20:30	-	T60 + Verd.	T120	-	Darmstadt Hauptbahnhof Darmstadt Ostbahnhof Rödermark Ober-Roden Bf.		
693	693	DA - Reinheim - Fürth - Rimbach	4:15 - 1:00	7:00 - 3:30	8:00 - 1:00	T15 /T60	T120	T120	Darmstadt Hauptbahnhof Darmstadt Ostbahnhof Rein- heim Bahnhof Fürth Bahnhof		
751	751	DA - Gräfenhausen - Wall- dorf - Ffm Flughafen	5:00 - 1:30	3:45 - 0:45	6:45 - 0:45	T60 + Verd. im SV	T60/ T120	T120	Walldorf Bahnhof Gräfenhausen Postplatz		

Linie	Entwurf Neue Linien- nummern	Linienweg	Bedienzeitraum			Bedienungsangebot			Verknüpfungen	Anmerkungen	Beschreibung der Maßnahmen
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So			
5506	675	DA - Riedbahn - Weiterstadt - Groß-Gerau	5:30 - 21:30	7:30 - 21:30	-	T60 + Verd. im SV	T120	-	Darmstadt Hauptbahnhof Groß-Gerau Dornberg	Verknüpfung Groß-Gerau Dornberg nach Fertigstellung des Zugangs auf der Ostseite	
5513	646	DA Hbf. - Riedbahn - Weiterstadt Wilhelm-Leuschner-Platz	5:30 - 23:15	6:30 - 23:00	9:00 - 23:00	T60	T60/ T30	T60	Darmstadt Hauptbahnhof Darmstadt Luisenplatz Darmstadt Windmühle Weiterstadt Sudetenstraße		ÖPNV-Angebot im Linienbündel Weiterstadt: Ausweitung Bedienungsangebot an Samstagen
5515	645	DA - Weiterstadt - Braunshardt - Worfel- den/Schneppenhausen - Gräfenhausen - Erzhausen	4:00 - 0:45 (Fr bis 3:15)	4:45 - 3:15	6:45 - 0:45	T30/T15 + Verd. im SV	T30 + T60	T30/T60	Darmstadt Luisenplatz Darmstadt Windmühle Darmstadt Otto-Röhm-Straße Weiterstadt Sudetenstraße Gräfenhausen Postplatz Erzhausen Bahnhof	Silvesterverkehr Darmstadt - Riedbahn - Weiterstadt - Braunshardt - Gräfenhausen (12 Fahrtenpaare) Sonderfahrplan Heinerfest und Schlossgrabenfest zwischen 19.00 und 1.00 Uhr, Fr und Sa bis 2.00 Uhr Zusätzliche Fahrten an ausgewählten Tagen im Spätverkehr bis 3:15	Braunshardt: neue Haltestelle „Sportplatz“ ÖPNV-Angebot im Linienbündel Weiterstadt: Verdichtung Bedienungsangebot am Abend
Münster-Mobil	AST47	Gemeindegebiet Münster	8:00 – 12:00; 15:00 - 18:00	-	-	k. A.	k. A.	k. A.			

Erläuterung: **fett**: Veränderungen gegenüber NVP 2004/07; T30 = 30-Minuten-Takt; SV = Schulverkehr; e. F. = einzelne Fahrten; 2/3 Fahrten = 2 Fahrten in der Hinrichtung, 3 Fahrten in der Gegenrichtung; Verd. = Verdichterfahrten

Tabelle 47: Linientabelle – ÖV-Angebot 2011 - 2016

10.4 ÖPNV-Infrastruktur und Betriebsabwicklung

Nachfolgend sind die Infrastrukturmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Verbesserung des Betriebsablaufs dargestellt.

10.4.1 Maßnahmen ÖPNV-Infrastruktur und Betriebsabwicklung

Nr.	DA-DI	DA	Anteil Bahn	Maßnahme	Bewertung
M21	x			Aufwertung Verknüpfungspunkt Griesheim Platz Bar-le-Duc	Verbesserte Umsteigebedingungen zwischen Straßenbahn und Bus
M22	x		x	Aufwertung Verknüpfungspunkt Babenhausen Bahnhof	Verbesserte Umsteigebedingungen zwischen Bahn und Bus
M23	x			Aufwertung Verknüpfungspunkt Reinheim Bahnhof	Verbesserte Umsteigebedingungen zwischen Bahn und Bus
M24	x			Erstellung eines Prioritätenkatalogs zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg	Maßnahmen zur sukzessiven Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste
M25		x		Aufwertung Verknüpfungspunkt Willy-Brandt-Platz	Verbesserte Umsteigebedingungen zwischen Straßenbahn und Bus und Erhöhung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität
M26		x		Aufwertung Verknüpfungspunkt Luisenplatz	Verbesserte Umsteigebedingungen zwischen Straßenbahn und Bus und Erhöhung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität
M27		x	x	Aufwertung Verknüpfungspunkt DA-Eberstadt Bahnhof	Verbesserte Umsteigebedingungen zwischen Bahn und Bus
M28		x		Barrierefreier Ausbau weiterer Haltestellen im Stadtgebiet Darmstadt (Bushaltestellen) (laufender Ausbau)	Maßnahmen zur sukzessiven Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste
M29		x		Barrierefreier Ausbau weiterer Haltestellen im Stadtgebiet Darmstadt (Straßenbahnhaltestellen) (laufender Ausbau)	Maßnahmen zur sukzessiven Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste
M30	x	x		Einrichtung Busbeschleunigung auf der B449 Mühlthal – Darmstadt Böllenfalltor	Reduzierung der Fahrzeiten für Fahrgäste Richtung Darmstadt
M31		x		Ermöglichen von Busbegegnungen in der Bismarckstraße in Darmstadt	Verbesserung des Betriebsablaufs und Verkürzung der Fahrzeiten
M32		x		Verbesserung des Straßenzustands auf ÖPNV-Trassen.	Störungsfreier Betriebsablauf für Straßenbahnen und Busse, Verbesserung der Fahrzeiten

Nr.	DA-DI	DA	Anteil Bahn	Maßnahme	Bewertung
M33		x		Durchführung Betriebsversuch Vorneeeinstieg/Fahrgastflussprinzip	Verbesserung der Einnahmewirksamkeit durch Kontrolle der Fahrkarten durch das Fahrpersonal, Verbesserung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste unter besonderer Berücksichtigung des möglichen Zielkonflikts mit Beschleunigungsmaßnahmen.
M34	x	x		Aufbau/Ausbau der netzweiten automatischen Anschlusssicherung	Verbesserung der Umsteigebedingungen und der Verlässlichkeit des Fahrplans
M35	x	x		Trassensicherung für Straßenbahntrasse Darmstadt – Weiterstadt	Erhalt der notwendigen Trasse für eine künftige Straßenbahnstrecke.
M36	x	x		Trassensicherung für Bahntrasse Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß Zimmern	Erhalt der notwendigen Trasse für eine künftige Streckenreaktivierung.
M37	x			Umbau Bushaltestelle und P+R-Platz L3114 Dieburg	Verbesserung der Park+Ride-Situation und des Zugangs zum ÖPNV
M38	x			Sofortmaßnahmen für die Bahn-Bus-Umsteigewege in DA Ostbahnhof	Verbesserung der Wegesituation im Vorgriff auf eine umfassende Aufwertung (siehe Maßnahme P18)
M39	x			Sofortmaßnahmen für die Bahn-Bus-Strab-Umsteigewege in DA-Kranichstein	Verbesserung der Wegesituation im Vorgriff auf eine umfassende Aufwertung (siehe Maßnahme P22)

Tabelle 48: Maßnahmen ÖPNV-Infrastruktur und Betriebsabwicklung

10.4.2 Prüfaufträge ÖPNV-Infrastruktur und Betriebsabwicklung

Nr.	DA-DI	DA	Anteil Bahn	Prüfauftrag
P13	x			Aufwertung Verknüpfungspunkt Groß-Umstadt Wiebelsbach Bahnhof
P14	x		x	Aufwertung Verknüpfungspunkt Mühlthal Bahnhof
P15	x		x	Aufwertung Verknüpfungspunkt Weiterstadt Bahnhof; Prüfung einer Verbesserung der Verknüpfungssituation am Bahnhof Weiterstadt durch Verlegung des Bahn-Haltepunkts
P16		x		Einrichtung Busbeschleunigung Linie R zwischen Böllenfalltor und Südbahnhof
P17		x		Aufwertung Verknüpfungspunkt Böllenfalltor
P18		x		Aufwertung Verknüpfungspunkt DA Ostbahnhof
P19		x	x	Aufwertung Verknüpfungspunkt DA Nordbahnhof
P20		x	x	Aufwertung Verknüpfungspunkt DA Südbahnhof
P21		x		S-Bahnhof DA-Arheilgen: Prüfung Einrichtung P+R auf der Westseite
P22		x	x	Aufwertung Verknüpfungspunkt Kranichstein Bahnhof (einschließlich Verlegung)
P23	x	x	x	Ausbau des P+R-Angebotes
P24	x	x	x	Ausbau des B+R-Angebotes

Nr.	DA-DI	DA	Anteil Bahn	Prüfauftrag
P25	x	x		Verbesserung der Sicherheit im Spät- und Nachtverkehr
P26	x	x	x	Einrichtung von Videoüberwachung bei Haltestellen und Bahnhöfen mit erhöhter Vandalismusquote
P27	x	x		Einbindung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen in das Verkehrsmanagementsystem
P28	x		x	Aufwertung Verknüpfungspunkt Bahnhof Messel
P29	x		x	Aufwertung Verknüpfungspunkt Bahnhof Bickenbach (insbesondere für Mobilitätseingeschränkte)
P30	x			Einrichtung einer neuen Straßenbahn-Haltestelle zwischen den Hst. Rhein-/Neckarstraße und Eschollbrücker Straße

Tabelle 49: Prüfaufträge ÖPNV-Infrastruktur und Betriebsabwicklung

10.4.3 Untersuchungsbedarf ÖPNV-Infrastruktur und Betriebsabwicklung

Nr.	DA-DI	DA	Anteil Bahn	Untersuchungsbedarf
U8		x		Prüfung von betrieblichen Verbesserungspotenzialen auf Streckenabschnitten der Straßenbahn mit gemeinsamer Führung mit dem Kfz-Verkehr (Heidelberger Straße, Nieder-Ramstädter Straße, Frankfurter Straße)
U9		x		Verbesserung der betrieblichen Situation zwischen Schloss, Luisenplatz und Darmstadt Hbf (Überlastung des Korridors)
U10	x	x	x	Untersuchung der Verknüpfung des ÖPNV mit dem Schienenpersonenfernverkehr im Zusammenhang mit der geplanten Schnellfahrstrecke Rhein-Main – Rhein-Neckar.

Tabelle 50: Untersuchungsbedarf ÖPNV-Infrastruktur und Betriebsabwicklung

10.5 Haltestellen- und Infrastrukturmanagement

10.5.1 Haltestellenmanagement

Für die Einrichtung, den Betrieb und ggf. die Auflassung von Haltestellen sind alle erforderlichen Prozesse und die jeweiligen Zuständigkeiten zwischen den Beteiligten zu definieren und zu vereinbaren, um durch klare und transparente Aufgabenverteilung die Qualität der Haltestellen zu sichern. Das Haltestellenmanagement umfasst dann alle Abläufe, die zur Umsetzung der Vereinbarungen erforderlich sind.

Das Haltestellenmanagement und die zugehörigen Vereinbarungen sollen folgenden Anforderungen genügen:

- Berücksichtigung aller betrieblichen und verkehrlichen Ausstattungselemente, insbesondere
 - Haltestellenborde und Oberflächenbefestigungen,
 - Wetterschutz- und Spritzschutzeinrichtungen,
 - Beleuchtung,
 - Sitzgelegenheiten,
 - Fahrscheinautomaten,
 - Dynamische Fahrgastinformation,
 - Haltestellenschilder,
 - Fahrplan- und Informationsvitrinen,
 - Videoüberwachung,
 - Wegweisung,
 - Fahrradabstellanlagen,
 - Park+Ride-Plätze,
 - Einrichtungen für Fahrpersonal (Toiletten, Aufenthaltsräume),
entsprechend den gültigen Standards zur Ausstattung von Haltestellen.
- Berücksichtigung aller relevanten Prozesse und Leistungen im Lebenszyklus einer Haltestelle, insbesondere
 - Planung des Neu-, Um- und Rückbaus von Haltestellen,
 - Durchführung des Neu-, Um- und Rückbau von Haltestellen,
 - Laufende Unterhaltung
wie z.B. Reinigung und Pflege von Oberfläche und Ausstattungselementen, Winterdienst,
 - Anlassbezogene Unterhaltung
wie z.B. Erneuerung von Informationsmedien,
 - Instandsetzung
bei Beschädigungen und groben Verschmutzungen,
 - Laufende Zustandskontrolle,
 - Dokumentation von Ausstattung und Leistungen.
- Definition aller relevanten Prozesse und Leistungen mit
 - Zuständigkeiten bzw. Zuständigkeitsverteilung für die Prozessdurchführung bzw. Leistungserbringung,
 - ggf. erforderlichen Abstimmungs-, Berichts- und Genehmigungsprozessen zwischen verschiedenen Akteuren,
 - Finanzierungsverantwortung.

-
- Abschluss von Vereinbarungen zwischen Aufgabenträgern und Leistungserstellern. Ggf. sind Leistungsentgelte bzw. Regelungen zum Leistungsaustausch vorzusehen.

Der Aufbau des Haltestellenmanagements erfolgt federführend durch die ÖPNV-Aufgabenträger. Für den Fall bestehender, länger laufender vertraglicher Bindungen ist das Haltestellenmanagement ggf. stufenweise zu realisieren.

Im Zuge des Aufbaus des Haltestellenmanagements ist speziell die Frage ausreichender sanitärer Einrichtungen sowie Pausenaufenthaltsräume für das Fahrpersonal zu klären.

10.5.2 Management sonstiger Infrastruktur

Das Management der sonstigen Infrastruktur umfasst insbesondere

- Straßenbahninfrastruktur (Bahnkörper, Versorgungsanlagen),
- Verkehrsmanagementsystem,
- ortsfeste Einrichtungen der Verkehrssteuerung/ÖPNV-Beschleunigung.

Für das Management sonstiger Infrastruktur sollen zwischen Aufgabenträger und Infrastrukturbetreiber Standards entwickelt und vertragliche Vereinbarungen geschlossen werden. Ggf. sind Leistungsentgelte bzw. Regelungen zum Leistungsaustausch vorzusehen. Die Zuständigkeits- und Verantwortlichkeitsvorgaben nach BOKraft bzw. BOStrab bleiben von den Vereinbarungen und Regelungen unberührt.

10.6 Fahrzeug-Qualitätsstandards

Die Fahrzeug-Qualitätsstandards sind in den „Vorgaben zur Qualität der Leistungserbringung“ im Anhang umfassend definiert.

Für die Straßenbahnen soll eine Qualitätsvereinbarung analog zum Busbereich geschlossen werden. Die angestrebten Qualitätsstandards sind in den „Vorgaben zur Qualität der Leistungserbringung“ bereits formuliert.

10.7 Verkehrsmanagement + Betriebsabwicklung

Die wesentlichen Grundlagen des Verkehrsmanagements und der Betriebsabwicklung sind bereits in den „Vorgaben zur Qualität der Leistungserbringung“ definiert.

Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Verbesserung von Verkehrsmanagement und Betriebsabwicklung sind vorrangig in den nachfolgend genannten Bereichen zu ergreifen:

10.7.1 Ausdehnung des VMS (automatische Anschlusssicherung und Fahrgastinformation auf alle relevanten Verknüpfungspunkte und alle ÖPNV-Linien)

Die Vervollständigung der Anschlusssicherung insbesondere durch Integration der RMV-Linien in das bestehende VMS ist anzustreben.

Ferner ist für die Anschlusssicherung Bahn – Bus/Strab anzustreben, dass die Pünktlichkeitsdaten der Bahn durch DB Netz kostenfrei zur Weiterverwendung an den RMV geliefert werden.

10.7.2 Integration flexibler Bedienungsformen

Gemeinsam mit den Betreibern flexibler Bedienungsformen (AST, MIDKOM) ist zu prüfen, wie Betriebsleitungs- und Dispositionsaufgaben für diese flexiblen Angebote in das bestehende VMS integriert werden können.

10.7.3 Verbesserung des Störungsmanagements

Es ist sicher zu stellen, dass alle personenbesetzten Auskunftsstellen, insbesondere die Mobilitätszentrale und die DADINA-Geschäftsstelle, Zugriff auf aktuelle Störungsinformationen aus dem VMS haben, um persönliche oder telefonische Kundenanfragen aktuell und korrekt beantworten zu können.

10.8 Fahrgastinformation

10.8.1 Umsetzung einer neuen, transparenten Linienbezeichnungssystematik

Die bestehenden Linienbezeichnungen sind historisch gewachsen und umfassen unterschiedlichste Bezeichnungssysteme. Vor allem für ortsfremde Fahrgäste und gelegentliche ÖPNV-Nutzer sind sie nur schwer nachvollziehbar und sie erlauben keine schlüssige Produktdifferenzierung.

Es sind Bezeichnungen in folgender Systematik einzuführen:

- Die Bezeichnungen der Straßenbahnlinien mit einstelligen Ziffern und der innerstädtischen Buslinien mit einem oder zwei Buchstaben bleiben unverändert.
- Die Bezeichnungen aller Umlandlinien werden umgestellt auf dreistellige Bezeichnungen mit führender 6, ggf. ergänzt um einen Buchstaben zur Produktkennzeichnung. Ausnahmen sind möglich bei Linien, die in der Verantwortung benachbarter Aufgabenträger liegen.
- Innerhalb der Umlandlinien erhalten Expresslinien, flexible Bedienungsformen und Sonder- (Veranstaltungs-) verkehre als besondere Produkte eine je einheitliche Kennung. Dabei wird der Liniennummer
 - bei Expresslinien ein ‚X‘ sowie
 - bei flexiblen Bedienungsformen ein ‚AST‘ (für ‚Anruf-Sammel-Taxi‘), vorangestellt.

Diese besonderen Produktbezeichnungen sind durchgängig auch im Marketing einzusetzen.

10.8.2 Definition einheitlicher Informations- und Kommunikationsstandards

Zur Verbesserung der Transparenz und Nachvollziehbarkeit für alle an Information und Kommunikation Beteiligten sowie zur langfristigen Qualitätssicherung sollen Informations- und Kommunikationsstandards definiert werden. Sie geben an, welche Art von Information in welcher Qualität über welche Medien vermittelt wird.

Bei der Definition der Standards sind folgende Informationsinhalte zu berücksichtigen:

- Liniennetz/Linienwege,
- Störungsinformationen (geplante und ungeplante Störungen),
- Fahrplan-, Verbindungs- und Anschlussinformationen,
- Fahrtverlaufsinformationen (im Fahrzeug)
- Tarifinformationen,
- Ortsinformationen (Haltestellenumgebung, Haltestellenplan, ...),
- Informationen über ergänzende Mobilitätsangebote (P+R, B+R, CarSharing, ...).

Ferner sind folgende Medien zu berücksichtigen:

- Fahrplanbuch,
- Haltestellenaushang,

- Dynamische Fahrgastinformation,
- Internet/mobiles Internet,
- Telefonische Auskunft,
- Persönliche Auskunft (stationär und Fahrpersonal),
- Aushänge und Anzeigen in Fahrzeugen,
- Aushänge und Anzeigen außerhalb von Haltestellen und Fahrzeugen (z.B. in öffentlichen Gebäuden).

In der Verschneidung von Inhalten und Medien kann das Informationsangebot vollständig beschrieben werden.

Die Definition einheitlicher Informations- und Kommunikationsstandards umfasst auch Absprachen bzw. Vereinbarungen über eine sinnvolle Aufgabenteilung beim gesamten Marketing zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern.

10.8.3 Weiterentwicklung von Fahrgastinformation und Kommunikation

In der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg sind die Informations- und Kommunikationswege wie folgt weiter zu entwickeln und zu ergänzen:

- **Ausweitung der dynamischen Fahrgastinformationen**
Ziel ist es, an allen Bahnhöfen und Verknüpfungspunkten, an Straßenbahn- und Bushaltestellen mit hoher Nachfrage²³, sowie an der jeweils bedeutendsten, zentralen Haltestelle der Unterzentren²⁴ dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) zu betreiben. Die Umsetzung dieses Ziels ist in einer Prioritätenreihung zu verfolgen, die der verkehrlichen Bedeutung der Haltestellen entspricht. An Verknüpfungspunkten mit räumlich getrennten Haltestellenbereichen sind DFI an allen Haltestellenbereichen zu installieren (z.B. bei Bahnhöfen an den Bahnsteigen und an den Bushaltestellen). Bei Haltestellen mit ausgeprägter Lastrichtung genügt ein DFI an der Haupteinstiegs-Halteposition. Bei Vorliegen besonderer verkehrlicher Verhältnisse kann von den o.g. Kriterien abgewichen werden.
An Verknüpfungspunkten sollen die DFI mindestens die nächsten vier Abfahrten mit der Anzeige der aktuellen Zeit und der verbleibenden Minuten bis zur Abfahrt anzeigen. Bei den übrigen Haltestellen ist die Anzahl der dargestellten Abfahrtszeiten sinnvoll auf die Anzahl der verkehrenden Linien abzustimmen.
Bei Störungen im ÖPNV-Betrieb ist über die Störung mittels eines Freitextes zu informieren. An Verknüpfungspunkten ist die Möglichkeit von Sprachinformation via Lautsprecher vorzusehen. Für Einrichtungen mit hohem Besucherverkehr ist die Installation von DFI im Gebäude anzustreben.
- **Alle für die selbständige Nutzung des ÖPNV erforderlichen Informationen sind barrierefrei zur Verfügung zu stellen.** Die Anforderungen an Barrierefreiheit orientieren sich an dem Projekt „BAIM - Barrierefreie ÖV-Information für mobilitätseingeschränkte Personen“ des RMV. Alle DFI sollen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip funktionieren und entsprechend den Anforderungen der DIN 32975 gestaltet sein. Bei DFI mit akustischer Vermittlung nur auf Anforderung muss der Anforderungstaster für Sehbehinderte auffindbar sein.
- **Bahnhöfe und Verknüpfungspunkte, Straßenbahnhaltestellen, Bushaltestellen mit mehr als 500 Einsteigern je Werktag, die jeweils bedeutendsten, zentralen Haltestelle der Unter- und Klein-**

²³ Als Orientierungswert können 500 Einsteiger je Werktag angenommen werden.

²⁴ Unterzentren: Babenhausen, Groß-Zimmern, Mühlital, Münster, Ober-Ramstadt, Reinheim, Roßdorf und Seeheim-Jugenheim.

tren sowie sonstige Haltestellen, die regelmäßig Ziel Ortsunkundiger sind, sind mit Umgebungsplänen auszustatten, die den fußläufigen Bereich abdecken und in denen wichtige Ziele im Umfeld hervorgehoben sind.

- Besondere Produkte wie Flexible Bedienungsformen und Expresslinien erhalten in den Linien- und Fahrplaninformationsmedien eine einheitliche Kennung (vgl. 10.8.1).
- Für flexible Bedienungsformen sind die technischen Voraussetzungen zur Aufnahme in elektronische Auskunftssysteme zu entwickeln.
- Das elektronische Beschwerdemanagement wird aufgebaut und aktiv beworben.

10.9 Mobilitätsmanagement

Das Handlungsfeld Mobilitätsmanagement ist seit 2009 bei der DADINA für den Bereich der Schulen fest verankert. Es hat sich bewährt und die Nachfrage nach den Leistungen ist beachtlich.

Generell hat das Thema Mobilitätsmanagement an Bedeutung gewonnen: für den Bereich Schulen hat sich ein Netzwerk der verschiedenen Akteure gebildet, im Bereich Unternehmen und Verwaltungen bauen örtliche und regionale Institutionen eine Zusammenarbeit auf. In beiden Fällen ist es erforderlich, die Aktivitäten in dauerhafte Arbeitsstrukturen zu kleiden, um ihren Erfolg zu sichern. Eine zentrale Koordinierungsfunktion sollte dabei der DADINA zukommen.

Das Handlungsfeld Mobilitätsmanagement geht von einem ganzheitlichen Mobilitätsverständnis aus und bezieht insofern neben dem ÖPNV auch andere Verkehrsarten und Mobilitätsangebote ein.

10.9.1 Schulisches Mobilitätsmanagement

Die bisherigen Aktivitäten im Schulischen Mobilitätsmanagement sind fortzuführen. Entsprechend dem Mobilitätsmanagement-Konzept vom Februar 2009 sollen in Kooperation mit anderen Akteuren folgende Aufgaben erfüllt werden:

- **Koordination Schule und ÖPNV**
Etablierung von Kommunikationsstrukturen zwischen den Schulen bzw. Schulbehörden einerseits und den Verkehrsunternehmen bzw. der DADINA andererseits zur Sicherung des Informationsflusses bei allen für den Schülerverkehr relevanten Planungen und Maßnahmen und bei akuten Problemen in der Schülerbeförderung (in Zusammenarbeit mit dem Staatlichen Schulamt, den Fachberatern für Verkehrserziehung, den Beauftragten für Verkehrserziehung an den einzelnen Schulen, den Schulleitungen und dem Stadt- bzw. Kreiseltererbeirat).
- **Information von Schulen bzw. Schülerinnen und Schülern**
Individuelle Information von Schulen über Fahrplanänderungen etc.
- **Ausbildung von Bus- und Bahnbegleitern**
Ausbildung von Schülerinnen und Schülern zu Bus- und Bahnbegleitern (in Zusammenarbeit mit Schulen und Verkehrsunternehmen).
- **Koordination und Durchführung von Busschulen**
Praktischer Unterricht für Schulklassen zum sicheren Verhalten an Haltestellen und im Fahrzeug.
- **Förderung von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an den Schulen**
Vermittlung von Unterrichtskonzepten und –materialien an die Schulen sowie Unterstützung der Fach-Qualifizierung von Lehrerinnen und Lehrern; Aufbau und Betrieb einer Internet- Informationsplattform zu Materialien, Beispiel-Projekten usw. (in Zusammenarbeit mit RMV, Verkehrsunternehmen, Verkehrswacht, Staatlichen Schulamt, Fachberatern für Verkehrserziehung und weiteren).

-
- Unterstützung und Beratung für Schulen
Individuelle Information an Schulen über Bedeutung und Möglichkeiten von Aktivitäten im Bereich Verkehrerziehung und Mobilitätsbildung, dadurch Qualifizierung zu eigenen Aktivitäten.
 - Vernetzung der Akteure
Koordination und administrative Unterstützung des „Netzwerks Schule + Mobilität“.

Die Rolle der DADINA bei jenen Aufgaben, für die Partner benannt sind, ist in Kooperation mit diesen Partnern für jeden Einzelfall zu bestimmen. Die Aufgaben, bei denen keine Partner benannt sind, sollen durch eigenes Personal oder Beauftragte erfüllt werden.

10.9.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

In Kooperation mit Stadt Darmstadt, Kreis Darmstadt-Dieburg, der IHK Darmstadt, der ivm und weiteren Partnern sind verlässliche Arbeitsstrukturen für Betriebliches Mobilitätsmanagement in Südhessen zu schaffen. Es sind vorrangig folgende Aufgaben zu erfüllen:

- Ansprache und Motivation
Unternehmen und Verwaltungen sind gezielt anzusprechen und zur Durchführung interner Mobilitätsmanagement-Prozesse zu motivieren.
- Qualifizierung, Begleitung und Beratung
Interessierte Unternehmen und Verwaltungen sind in einer Workshop-Reihe für die Durchführung interner Mobilitätsmanagement-Prozesse zu qualifizieren sowie während der Prozesse zu begleiten. Dabei kann auf Instrumente der ivm zurückgegriffen werden.
- Vernetzung der Akteure
Koordination und administrative Unterstützung des in Aufbau befindlichen „Netzwerks Betriebliches Mobilitätsmanagement Südhessen“.
- Informationsplattform
Aufbau und Betrieb einer Internet-Informationsplattform zu Betrieblichem Mobilitätsmanagement.

Zur Erfüllung dieser Aufgaben ist ein Koordinator und Ansprechpartner unabdingbar. Die Vorhaltung entsprechender Kapazitäten bei der DADINA ist zu prüfen.

Ungeachtet des dargestellten umfassenden Betrieblichen Mobilitätsmanagements ist das JobTicket intensiver zu vermarkten, u.a. durch Förderung eines gemeinsamen JobTicket-Erwerbs kleinerer Unternehmen.

10.9.3 Mobilitätsmanagement für Neubürger

In Kooperation mit der ivm, Städten und Gemeinden, Wohnungsgesellschaften und Versorgern ist nach erfolgreichen Vorbildern bspw. in Heidelberg und München ein Informations- und Servicepaket für neu zuziehende Haushalte zu entwickeln und zu betreiben. Mit dem „Neubürgerpaket“ werden Umzügler in einer Umbruchssituation angesprochen und über nachhaltige Mobilitätsoptionen am neuen Wohnort informiert.

10.9.4 Weitere Mobilitätsmanagement-Ansätze

Weitere Mobilitätsmanagement-Ansätze, bspw. mit den Zielgruppen Senioren, Vereine oder Mieter, sollten anlassbezogen verfolgt werden. So kann beispielsweise die Einführung eines Seniorenticketts von ÖPNV-Kursen für Senioren begleitet werden.

10.10 Marketing, Tarif + Vertrieb

10.10.1 Definition von Vertriebsstandards

Zur Sicherung einer einheitlichen Qualität des Vertriebs sind in Zusammenarbeit mit den am Vertrieb beteiligten Partnern Standards zu definieren. In ihnen wird festgelegt, wo und auf welchem Vertriebsweg welche Fahrscheine zu erwerben sind. Zuständigkeiten sind zu definieren und Vertriebsleistungen sind zwischen Aufgabenträgern und Anbietern von Vertriebsleistungen vertraglich zu vereinbaren.

Wesentliche Elemente der Standards sind nachfolgend beschrieben. Sie sind beim Definitionsprozess für die Vertriebsstandards unter wirtschaftlichen, technischen und Fahrgast-Gesichtspunkten zu prüfen und ggf. zu modifizieren.

Vertrieb an personenbedienten Verkaufsstellen

Für den personenbedienten Verkauf ist je Gemeinde (in Darmstadt: je Stadtteil) ab 10.000 Einwohnern mindestens eine Verkaufsstelle vorzusehen. Als Orientierungswert ist ein Ausstattungsgrad von einer Verkaufsstelle je 10.000 Einwohner anzustreben²⁵. Bei besonderen örtlichen Verhältnissen (z.B. gute Ausstattung der Gemeinde mit Fahrscheinautomaten) kann von diesen Kriterien abgewichen werden. Die Einrichtung neuer Verkaufsstellen erfolgt in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen.

Verkaufsstellen sind bevorzugt in der Nähe zentraler Haltestellen im Zusammenhang mit anderen Serviceleistungen (z.B. Kiosk, Postfiliale, Kommunalverwaltung) durch einen zuverlässigen Betreiber einzurichten.

Es sind die Möglichkeiten zu prüfen, in weiteren personenbedienten Verkaufsstellen die Erstattung von Fahrtkosten im Rahmen der 10-Minuten-Garantie anzubieten.

Vertrieb an Haltestellen aus Automaten

Ziel ist es, an allen Bahnhöfen und Verknüpfungspunkten, an Straßenbahn- und Bushaltestellen mit hoher Nachfrage²⁶, sowie an der jeweils bedeutendsten, zentralen Haltestelle der Unterzentren²⁷ Fahrkartenautomaten vorzuhalten. Die Umsetzung dieses Ziels ist in einer Prioritätenreihung zu verfolgen, die der verkehrlichen Bedeutung der Haltestellen entspricht. An Haltestellen und Verknüpfungspunkten mit räumlich getrennten Haltestellenbereichen bzw. mit sehr hohem Fahrgastaufkommen sind mehrere Fahrkartenautomaten aufzustellen. Bei Haltestellen mit ausgeprägter Last- richtung genügt ein Fahrkartenautomat an der Haupt-Einstiegs-Halteposition. Bei Vorliegen besonderer verkehrlicher und betrieblicher Verhältnisse kann von den o.g. Kriterien abgewichen werden; dabei sind die Anteile von Einzelfahrschein- bzw. Zeitfahrausweis-Kunden sowie Verspätungsrisiken zu berücksichtigen.

Die Fahrkartenautomaten sind mit Münzgeld- und Banknoten-Akzeptanz sowie mit unbarer Zahlungsmöglichkeit (bevorzugt Debitkarte) auszustatten. Eine Nachrüstung vorhandener Fahrkartenautomaten mit evtl. fehlenden Merkmalen ist nicht erforderlich. Es ist das gleiche Fahrkartensortiment anzubieten wie an den mobilen Fahrkartenautomaten in Straßenbahnen (s.u.).

²⁵ Nach diesen Kriterien sind Verkaufsstellen neu einzurichten in: Babenhausen, Groß-Umstadt (2), Groß-Zimmern, Münster, Reinheim, Roßdorf. Die Einrichtung zusätzlicher Verkaufsstellen in den anderen Städten und Gemeinden ist nicht erforderlich.

²⁶ Als Orientierungswert können 500 Einsteiger je Werktag angenommen werden.

²⁷ Unterzentren: Babenhausen, Groß-Zimmern, Mühlital, Münster, Ober-Ramstadt, Reinheim, Roßdorf und Seeheim-Jugenheim.

Bezüglich der Fahrkartenautomaten an Bahnhöfen ist beim RMV darauf hin zu wirken, dass diese grundsätzlich Einzel- und Zeitfahrkarten für alle Ziele anbieten, welche umsteigefrei mit dem Zug erreichbar sind; dies gilt insbesondere für die Bahnhöfe an den Linien 60 und 75, von denen aus Ziele außerhalb des RMV-Verbundgebiets angefahren werden. Alternativ ist die Möglichkeit zum Fahrscheinerwerb im Zug mit durchgehender Tarifierung zu gewährleisten.

Vertrieb im Internet

Beim RMV ist darauf hinzuwirken, insbesondere für die Zielgruppe auswärtiger Besucher ein Vertriebssystem im Internet aufzubauen, das die Möglichkeit bietet, Fahrkarten zu Hause auszudrucken.

Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)

EFM (auch: Elektronisches Ticketing oder E-Ticketing) ist im RMV-Gebiet zur stufenweisen Einführung vorgesehen.

Mit dem EFM sollen vorrangig folgende Ziele verfolgt werden:

- Vereinfachung des Zugangs zum ÖPNV (ÖPNV-Nutzung ohne differenzierte Tarifkenntnis),
- Verringerung des Vertriebsaufwandes,
- Schaffung der technischen Voraussetzungen für ein einfacheres und kundenfreundlicheres Tarifsystem (vgl. hierzu Abschnitt 10.10.4).
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV insgesamt (verringertes Aufwand bei höherer Nachfrage).

Vor Einführung des EFM sind die Konsequenzen für alle Akteure im ÖPNV (Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Fahrgäste) umfassend zu klären.

Das RMV-Handy-Ticket ist verstärkt zu kommunizieren.

Vertrieb in Fahrzeugen

Der Vertrieb in Bussen und Straßenbahnen ist in den „Vorgaben zur Qualität der Leistungserbringung“ definiert.

Qualitätssicherung

Im Hinblick auf die Einführung und zunehmende Verbreitung neuer Vertriebswege sind die Vertriebsstandards regelmäßig darauf hin zu überprüfen, ob sie wirtschaftlich sind und den Anforderungen der Kunden und des Betriebs gerecht werden.

10.10.2 Freizeit- und Tourismus-Marketing

Das Kundensegment des Freizeitverkehrs und des Tourismusverkehrs ist im Marketing verstärkt zu adressieren. Es sind in Kooperation mit Partnern wie z.B. Hotel- und Gaststättengewerbe, Tourismusorganisationen, Freizeiteinrichtungen und Veranstaltern insbesondere folgende Maßnahmen und Strategien zu verfolgen:

- Schaffung buchbarer Angebote,
- verstärkte Vermarktung von KombiTickets,
- grundlegende Überarbeitung des Konzepts und verbesserte Vermarktung der Darmstadt Card,
- regelmäßige wechselseitige Information und Erfahrungsaustausch,
- gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit.

10.10.3 Marketing intermodaler Angebote

Mobilitätsdienstleistungen wie CarSharing, Fahrradverleih und –services sind verstärkt in das ÖPNV-Angebot zu integrieren und gemeinsam zu vermarkten.

10.10.4 Weiterentwicklung des Tarifs

Der ÖPNV-Tarif ist – vorrangig im Zusammenhang mit der Einführung von E-Ticketing, aber auch unabhängig davon – so weiter zu entwickeln, dass er benutzerfreundlicher und einfacher wird. Wesentliche Elemente sind eine deutlichere Entfernungsabhängigkeit (einschließlich Kurzstrecken) und ein stärkerer Zielgruppenbezug (Beispiel Semesterticket). Die Wirtschaftlichkeit ist dabei sicherzustellen.

Die bereits bestehenden Pünktlichkeitsgarantien sollen auf weitere RMV-Verkehrsmittel ausgedehnt werden.

Flexible Bedienungsformen sollen so weit als möglich in den RMV-Tarif integriert werden.

10.11 Planungsgrundlagen und -instrumente

Wesentliche Grundlagen für strategische Planung und Qualitätsmanagement sind bereits in den „Vorgaben zur Qualität der Leistungserbringung“ definiert. Sie beziehen sich insbesondere auf die linien- bzw. betreiberbezogene Erhebung der erbrachten Qualität.

Diese erfolgreichen vorhandenen Ansätze sind weiter zu entwickeln. Im Vordergrund stehen dabei eine bessere Kenntnis der Qualitätswahrnehmung der Kunden sowie der Mobilitätsnachfrage als Grundlagen für strategische Steuerung und Planung des ÖPNV. Durch die Nutzung bereits existierender Instrumente kann der Aufwand gering gehalten werden.

Im Einzelnen sollen folgende Maßnahmen verfolgt werden:

- **Laufende Erhebungen Fahrgastnachfrage**
Es ist zu prüfen, ob und unter welchen Konditionen automatische Fahrgasterhebungssysteme Verwendung finden bzw. bereits bestehende Systeme bei den Verkehrsunternehmen genutzt werden können, um automatisiert die Fahrgastnachfrage zu erheben und stets einen aktuellen Überblick über Veränderungen der Nachfrage zu erhalten.
- **Partizipation Verkehrsmodell**
Der Landkreis Darmstadt-Dieburg lässt seinen Verkehrsentwicklungsplan aktuell auf Grundlage einer Verfeinerung des Verkehrsmodells „Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM)“ erstellen. Die Stadt Darmstadt beabsichtigt die Erarbeitung eines eigenen Verkehrsmodells ebenfalls auf Basis der VDRM.
Es ist zu prüfen, unter welchen Voraussetzungen diese Aktivitäten genutzt werden können, um ein einheitliches und aktuelles Verkehrsmodell auch zur Abbildung der ÖPNV-Nachfrage zu erhalten.
- **Teilnahme an Mobilitätsstudien**
Während für die Stadt Darmstadt aus der bundesweiten Untersuchung „Mobilität in Deutschland 2008“ aktuelle Daten über das Mobilitätsverhalten vorliegen, datiert die letzte entsprechende Untersuchung zu den Gemeinden des Landkreises Darmstadt-Dieburg aus 1999. Es ist anzustreben, auch für den Landkreis aktuelle Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten zu erheben. Bevorzugt ist hierfür eine Stichprobenaufstockung einer künftigen bundesweiten Erhebung vorzunehmen.

10.12 ÖPNV-Organisation

Vor dem Hintergrund gestiegener Anforderungen an den ÖPNV und zunehmenden Kostendrucks soll rund 15 Jahre nach der Regionalisierung des Nahverkehrs überprüft werden, ob die Organisationsstrukturen den heutigen und zu erwartenden Anforderungen noch genügen und wie sie ggf. weiterentwickelt werden können.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Landkreis Darmstadt-Dieburg haben für bestimmte Aufgaben mit der DADINA eine gemeinsame Aufgabenträgerorganisation geschaffen. Für die Weiterentwicklung der Aufgabenzuordnung und für eine klare Differenzierung der Aufgaben zwischen der DADINA und den Aufgabenträgern wird ein Lenkungskreis mit Vertreterinnen und Vertretern der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg eingerichtet. Bei der Weiterentwicklung sind neben den Themen der Verkehrserbringung auch finanzierungsbezogene, steuerliche und kommunale Aspekte zu berücksichtigen.

10.13 Maßnahmenreihung (Prioritäten der Umsetzung)

Maßnahmen mit hoher verkehrlicher Wirkung (z.B. auf nachfragestarken Achsen) sollen mit Priorität umgesetzt werden.

11. Maßnahmenwirkung, Finanzierung, Kosten, Erlöse

11.1 Betriebskostenabschätzung

Analog zur Vorgehensweise im Nahverkehrsplan 2004 – 2009 wird zur Abschätzung der wirtschaftlichen Wirkung des Maßnahmenkonzepts eine Abschätzung der Kosten und Erlöse auf der Grundlage der Veränderung der Fahrleistungen mit Durchschnittskostensätzen vorgenommen. Hierzu erfolgt eine Differenzierung nach den Betriebsformen.

Folgende Kostensätze werden dabei angesetzt:

- Straßenbahnverkehr: 6,65 Euro/km²⁸
- Busverkehr: 2,55 Euro/km
- Bedarfsgesteuerter Verkehr: 1,50 Euro/km

Entsprechend sind die für die Angebotskonzeption ermittelten Kosten nur als Richtwerte zu verstehen und stellen keine Preise dar, die durch die Verkehrsunternehmen im Detail kalkuliert wurden. Leistungen in der Hauptverkehrszeit sind in der Regel mit deutlich höheren Kosten verbunden als Leistungen in den Schwachverkehrszeiten.

Folgende Leistungsveränderungen sind mit der Umsetzung der genannten Maßnahmen verbunden (eine Abschätzung der Leistungsveränderung der dargestellten Prüfaufträge und Untersuchungsprojekte ist erst nach Durchführung weiterer Detailbetrachtungen möglich):

		Jahr 2009	Jahr 2016	Entwicklung
Stadt Darmstadt	Straßenbahn	2.365.100 km	2.371.000 km	+ 0,2 %
	Bus	4.033.899 km	4.176.199 km	+ 3,5%
Landkreis Darmstadt-Dieburg	Straßenbahn	387.900 km	403.600 km	+ 4,1 %
	Bus	5.821.061 km	5.967.761km ²⁹	+ 2,5 %
Gesamt	Straßenbahn	2.753.000 km	2.774.600 km	+ 0,8 %
	Bus	9.854.960 km	10.143.960 km	+ 2,9 %
Summe	Straßenbahn + Bus	12.607.960 km	12.918.560 km	+ 2,5 %

Tabelle 51: Leistungsveränderung Maßnahmen

Für die einzelnen zu realisierenden Angebotsmaßnahmen im ÖPNV resultieren aus den Leistungsveränderungen folgende Veränderungen der jährlichen Betriebskosten:

²⁸ Zwischen Besteller und Ersteller sind für Leistungsänderungen im Straßenbahnverkehr spezifische Kalkulationsverfahren vereinbart. Der angegebene Kilometerkostensatz stellt einen Durchschnittswert vergangener Leistungsbestellungen dar und wird als pauschaler Wert für die Ermittlung der Betriebskosten angesetzt.

²⁹ Darin enthalten sind Mehrleistungen im Ruftaxi-Verkehr von rund 15.000 km pro Jahr.

Nr.	Maßnahme	Anfallende jährliche Kosten im Gebiet ...	
		... des Landkreises Darmstadt-Dieburg	... der Stadt Darmstadt
M5	Verbesserung der Verbindung Groß-Zimmern – Groß-Umstadt Krankenhaus durch Verbesserung Anschlussbindungen und Ruftaxi-Angebot am Wochenende	7.500 €	0 €
M7	Einführung/ Ausweitung Ruftaxi-Angebot in SVZ auf den Linien K53/K54, K55/K57 und K64 im Landkreis Darmstadt-Dieburg	14.400 €	0 €
M8	Einführung neue Linie G Arheilgen – Wixhausen – GSI im Halbstundentakt, Verkürzung Linie WX in Arheilgen und Wixhausen	0 €	150.000 €
M9	Verlängerung Linie R bis Gewerbegebiet Arheilgen-West über S-Bahnhof Arheilgen Westseite	0 €	250.000 €
M10	Verlängerung der Betriebszeiten auf der Linien 4 montags bis freitags um ca. eine Stunde	28.263 €	28.263 €
M11	Verdichtung des Fahrtenangebotes auf der Linie 681	32.130 €	7.140 €
M12	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Linienbündel Weiterstadt	71.145 €	9.180 €
M15	Erschließung des Weltnaturerbes Grube Messel mit Linie U	20.400 €	0 €
M16	Verbesserung einzelner Umsteigeverbindungen am Ostbahnhof in Darmstadt morgens bzw. abends von und zu den Zügen der Odenwaldbahn	0 €	1.020 €
M18	Einrichtung einer neuen tangentialen Verbindung: DA-Wixhausen – Gräfenhausen (mit Anschluss nach Weiterstadt) durch Verlängerung der Linie WX	75.225 €	36.975 €
M19	Anbindung Pfarrtanne in Alsbach-Hähnlein mit Linie K 50	30.090 €	
M20	Einrichtung zusätzlicher Fahrtmöglichkeiten auf der Linie 6 in der Mittagszeit zwischen Alsbach und Frankenstein	76.143 €	10.973 €
	Summe	355.296 €	493.551 €

Tabelle 52: Kostenschätzung Angebotsmaßnahmen ÖPNV

Folgende Kostenentwicklung wird mit der Umsetzung der genannten Maßnahmen abgeschätzt (eine Abschätzung der Kostenentwicklung der dargestellten Prüfaufträge und Untersuchungsprojekte ist erst nach Durchführung weiterer Detailbetrachtungen möglich):

		Jahr 2009	Jahr 2016	Entwicklung
Stadt Darmstadt	Straßenbahn	15.727.915 €	15.767.150 €	0,25%
	Bus	10.286.442 €	10.740.757 €	4,42%
	Summe	26.014.357 €	26.507.907 €	1,90%
Landkreis Darmstadt-Dieburg	Straßenbahn	2.579.535 €	2.683.940 €	4,05%
	Bus	14.843.705 €	15.094.596 € ³⁰	1,69%
	Summe	17.423.241 €	17.778.536 €	2,04%
Gesamt	Straßenbahn	18.307.450 €	18.451.090 €	0,78%
	Bus	25.130.148 €	25.835.353 €	2,81%
Summe	Straßenbahn + Bus	43.437.598 €	44.286.443 €	1,95%

Tabelle 53: Kostenentwicklung ÖPNV-Angebot

11.2 Nachfrageprognose

Für die Ermittlung der Nachfrageprognose werden die Grundlagendaten der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM) sowie die Matrizen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) des Landkreises Darmstadt-Dieburg herangezogen. Bearbeitungsstand des Fahrplans und der Nachfragedaten ist hier das Jahr 2004, aktuellere Daten liegen nicht vor. Aufgrund fehlender Vergleichsgrößen und der nur großräumig vorliegenden Nachfragewerte können für die Bewertung des Maßnahmenkonzeptes keine Detailaussagen zu einzelnen Linien getroffen werden (einzelne Fahrgastprognosen bei Detailuntersuchungen z. B. im Bereich Darmstadt-Nord wurden hierbei berücksichtigt). Im Folgenden werden daher lediglich globale Aussagen für den Untersuchungsraum vorgenommen. Grundlage für die Verkehrsprognose sind die geschätzten Bevölkerungsveränderungen: In Darmstadt und den angrenzenden Gemeinden wird die Bevölkerung und damit auch das die Verkehrsnachfrage weiter wachsen (bis zum Jahr 2016 schätzungsweise um rund 1 %). In weiten Teilen des Landkreises Darmstadt-Dieburg ist bis zum Jahr 2016 zunächst mit einem leichten Anstieg, anschließend aber bereits Bevölkerungsrückgängen zu rechnen, so dass es zu keiner wesentlichen Veränderung im Prognosezeitraum kommt.

Zwischen 2004 und 2009 stieg die Nutzung der lokalen ÖPNV-Angebote im Bereich der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg von rund 34,9 Mio. auf ca. 44,1 Mio. Fahrgäste, dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von rund 5,2 %.

Unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung ist mit Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes und den damit einhergehenden Verbesserungen des ÖPNV-Angebots in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg somit von einer Steigerung der ÖPNV-Nachfrage in den kommenden Jahren von rund 2 bis 3 % (ca. 0,8 Mio. – 1,3 Mio. Fahrgäste pro Jahr) auszugehen.

³⁰ Darin enthalten sind Mehrkosten im Ruftaxi-Verkehr von rund 21.900 € pro Jahr.

11.3 Erlösabschätzung

Die prognostizierten Veränderungen der Fahrgastnachfrage führen bei Zugrundelegung pauschaler Erlöswerte von 0,55 Euro je Fahrgast zu Einnahmesteigerungen von rund 600.000 Euro.

11.4 Investitionen

Die in Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg geplanten Infrastrukturplanungen im Fortschreibungszeitraum bis 2016 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Bei Kenntnisstand sind hier die zu erwartenden Kosten beigefügt.

Stadt/Gemeinde	Beschreibung der Maßnahme	Anfallende Kosten ³¹ im Gebiet	
		... der Stadt Darmstadt	... des Landkreises Darmstadt-Dieburg
Weiterstadt	Einrichtung neue Haltestelle „Sportplatz“		20.000 €
Dieburg	Einrichtung neue Haltestelle im Industriegebiet		20.000 €
Alsbach-Hähnlein	Einrichtung neue Haltestelle Alsbach Südost		20.000 €
Griesheim	Aufwertung Verknüpfungspunkt Griesheim Platz Bar-le-Duc		3.100.000 €
Babenhausen	Aufwertung Verknüpfungspunkt Babenhausen Bahnhof		7.400.000 €
Reinheim	Aufwertung Verknüpfungspunkt Reinheim Bahnhof		220.000 €
Dieburg	Umbau Bushaltestelle L3114 und P+R-Anlage		380.000 €
Darmstadt	Aufwertung Verknüpfungspunkt Willy-Brandt-Platz	1.500.000 €	
Darmstadt	Aufwertung Verknüpfungspunkt DA-Eberstadt Bahnhof	4.600.000 €	
Darmstadt	Barrierefreier Ausbau weiterer Haltestellen im Stadtgebiet Darmstadt (Bushaltestellen) (laufender Ausbau)	1.000.000 €	
Darmstadt	Barrierefreier Ausbau weiterer Haltestellen im Stadtgebiet Darmstadt (Straßenbahnhaltestellen) (laufender Ausbau)	75.000 €	
Mühlthal, Darmstadt	Einrichtung Busbeschleunigung auf der B449 Mühlthal – Darmstadt Böllenfalltor	1.100.000 €	810.000 €
Darmstadt	Ermöglichen von Busbegegnungen in der Bismarckstraße in Darmstadt	5.400.000 €	
Darmstadt	Aufwertung Verknüpfungspunkt Luisenplatz	Derzeit kei-	

³¹ Die angegebenen Kosten sind Gesamtkosten. Die von den Gebietskörperschaften tatsächlich zu tragenden Kosten liegen unter Berücksichtigung von Fördermitteln des Landes und des Bundes darunter.

Stadt/Gemeinde	Beschreibung der Maßnahme	Anfallende Kosten ³¹ im Gebiet	
		... der Stadt Darmstadt	... des Landkreises Darmstadt-Dieburg
Darmstadt	Verbesserung des Straßenzustands auf ÖPNV-Trassen	ne Kosten abschätzbar	
LK Darmstadt-Dieburg und Stadt Darmstadt	Durchführung Betriebsversuch Vorneinstieg/Fahrgastflussprinzip		Derzeit keine Kosten abschätzbar
LK Darmstadt-Dieburg und Stadt Darmstadt	Aufbau/Ausbau der netzweiten automatischen Anschlusssicherung		
LK Darmstadt-Dieburg	Erstellung eines Prioritätenkatalogs zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg		Derzeit keine Kosten abschätzbar

Tabelle 54: Infrastrukturmaßnahmen

12. Linienbündelung

Die im Untersuchungsgebiet vorliegenden Linienbündel sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Dabei ist die Laufzeit bzw. der mögliche Vergabezeitpunkt angegeben. Als Option können auch zwischenjährige Vergabezeitpunkte gewählt werden, wenn dies als sinnvoll erachtet wird.

Insgesamt wird bei der Linienbündelung auf eine mittelstandsfreundliche Größe, auf verkehrliche und betriebliche Kriterien sowie auf den Ausgleich zwischen wirtschaftlich stärkeren und schwächeren Linien Rücksicht genommen. Bei größeren Linienbündeln beabsichtigen die Aufgabenträger mit dem jeweiligen Betreiber eine Vereinbarung über eine Subunternehmerquote zu treffen bzw. diese vorzugeben.

Die von der HEAG mobiBus gefahrenen Linien werden in fünf Linienbündel aufgeteilt.

Die regionale Linie 675 im Linienbündel Weiterstadt wurde bis Dezember 2016 vorübergehend lokalisiert, im Anschluss daran wird eine dauerhafte Lokalisierung angestrebt. Die Linie 5515 wurde in die Linien 5515 und 5516 aufgeteilt.

Die regionale Linie K 51 (früher: K 50R) im Linienbündel Bergstraße wurde bis Dezember 2016 vorübergehend lokalisiert, im Anschluss daran wird eine dauerhafte Lokalisierung angestrebt. Die Linie NB wurde in die Linie K 50 integriert und gehört damit zum Linienbündel Bergstraße.

Die neue Linie G wird dem Linienbündel Darmstadt Nord zugeordnet.

Die neue Linie KU wird dem Linienbündel Darmstadt/Vorderer Odenwald zugeordnet.

Das Linienbündel Kranichstein wird zum Dezember 2016 aufgelöst. Die Linien H und U werden dem Linienbündel Darmstadt Nord zugeordnet.

Das Linienbündel Ried wird aufgelöst. Die Zuständigkeit für die Linie K 62 wird an die LNVG Groß-Gerau abgegeben. Die Leistungen der ehemaligen Linie PS wurden zum Dezember 2011 in die neuen Linien PE und K 60 integriert. Die Leistungen der Linie K 59 werden voraussichtlich zum Juni 2016 ebenfalls in die Linie 60 integriert. Die Linien PE und K 60 werden dem Linienbündel Eberstadt/Pfungstadt zugeordnet.

Die Linie K 55 im Linienbündel Reinheim wurde in die Linien K 55 und K 85 aufgeteilt. Die Linie K 57 wird dem Linienbündel Darmstadt/Ober-Ramstadt zugeordnet.

Die Linien K 53 und K 54 (hessischer Linienteil) sowie K 65 und K 66 (Linienbündel Babenhausen) wurden von Dezember 2008 bis Dezember 2012 vergeben, um die Harmonisierung mit dem bayerischen Linienteil zu ermöglichen.

Die Bündel LDD Darmstadt/Odenwald sowie LDD Darmstadt/Dieburg sind rein regionale Bündel und werden vom RMV vergeben.

Die Vergabe der Linienbündel erfolgt nach den geltenden rechtlichen Bestimmungen.

Zurzeit wird wegen der vorhandenen Konzessionslaufzeiten eine Linienbündelung der Straßenbahnlinien im DADINA-Gebiet nicht als notwendig erachtet. In der Zukunft kann dies aber thematisiert werden.

Teilnetz	Linie	Betreiber	lokal	regional	Strecke	Laufzeit
Reinheim	K 55	SLB	x		Darmstadt – Niedernhausen/ Ueberau	Januar 2017
	K 85	SLB	x		Darmstadt – Niedernhausen	
Darmstadt/ Ober-Ramstadt	K 56	SLB	x		Darmstadt - Lichtenberg	Januar 2017
	K 57	SLB	x		Reinheim – Gadernheim	
	K 58	SLB	x		Rohrbach/Ernsthofen – Groß- Bieberau	
Eberstadt/ Pfungstadt	EB	HEAG mobiBus	X		Frankensteinkaserne – Eberstadt Franz-Best-Weg	Dezember 2016
	P	HEAG mobiBus	X		Eberstadt Wartehalle – Pfungstadt	
	PE	HEAG mobiBus	X		Eberstadt Wartehalle – Pfungstadt – Eschollbrücken	
	K 60	V-Bus	X		Gernsheim – Pfungstadt – (Darmstadt Eberstadt)	
	8N	HEAG mobiBus	X		Eberstadt Wartehalle – Hähnlein	
Darmstadt Nord	A	HEAG mobiBus	X		Arheilgen Bahnhof – Arheilgen Steinstraße	Dezember 2016
	AH	HEAG mobiBus	X		Arheilgen Auf der Hardt – Arheilgen Bahnhof	
	AIR	HEAG mobiBus	X		Darmstadt Hauptbahnhof – Flughafen Frankfurt	
	H	HEAG mobiBus	X		Darmstadt Ernst-Ludwig-Park - Kranichstein	
	G	HEAG mobiBus	X		Arheilgen Hofgasse – Wixhausen	
	R	HEAG mobiBus	X		Darmstadt Nordbahnhof – Darmstadt Böllenfalltor	
	U	HEAG mobiBus	X		Darmstadt-Oberwaldhaus – Messel/Rödermark Urberach	
	WX	HEAG mobiBus	X		Arheilgen Hofgasse – Wixhausen	
Darmstadt/ Vorderer Odenwald	F	HEAG mobiBus	x		Darmstadt Haasstraße – Darmstadt Oberwaldhaus	Dezember 2016
	K	HEAG mobiBus	X		Darmstadt Kleyerstraße – TU-Lichtwiese	
	KU	HEAG mobiBus	X		Darmstadt Innenstadt – TU-Lichtwiese	
	L	HEAG mobiBus	X		Darmstadt Heinheimerstraße – Darmstadt Ostbahnhof	
	N	HEAG mobiBus	X		Darmstadt Böllenfalltor – Nieder-Ramstadt Im Hag	
	NE	HEAG mobiBus	X		Darmstadt Böllenfalltor – Neutsch/Eberstadt Wartehalle	
	O	HEAG mobiBus	X		Darmstadt Böllenfalltor – Brandau	

Weiterstadt	675	HEAG mobiBus	X	(X)	Darmstadt – Weiterstadt – Groß-Gerau	Dezember 2016
	5513	HEAG mobiBus	X		Darmstadt – Weiterstadt	
	5515/5516	HEAG mobiBus	X		DA – Weiterst. – Braunshardt - Worfelden/Erzh.	
Bergstraße	K 50	HEAG mobiBus	X		Eberstadt Wartehalle – Nieder-Beerbach – Bickenbach	Dezember 2016
	K 51	HEAG mobiBus	X	(X)	Bickenbach – Hähnlein	
	K 52	HEAG mobiBus	X		Seeheim – Balkhausen - Steigerts	
Babenhausen	K 65	Spahn&Roth	X		Schaafheim – Babenhausen	Dezember 2020
	K 66	Spahn&Roth	X		Babenhausen – Dudenhofen	
	K53	Spahn&Roth	X		Babenhausen – Schaafheim – Ringheim -AB)	
	K 545	Spahn&Roth	X		Babenhausen – Schaafheim – Moosbach – (AB)	
LDD Darmstadt/Odenwald	671/681	Winzenhöler		X	Darmstadt – Groß-Umstadt Wiebelsbach	Dezember 2021
	693	Winzenhöler		X	Darmstadt – Reinheim – Fürth – Rimbach	
	678	Winzenhöler		X	Darmstadt – Reinheim – Groß-Umstadt Wiebelsbach	
	ERB-30	Winzenhöler		X	Erbach – Reichelsheim	
LDD Darmstadt/Dieburg	672	BVH		X	Darmstadt – Dieburg	Dezember 2023
	673	BVH		X	Darmstadt – Gundershausen	
	674	BVH		X	Darmstadt – Ober-Roden	
	679	BVH		X	Ober-Roden – Reinheim	
	682	BVH		X	Darmstadt – Groß-Zimmern	
	684	BVH		X	Darmstadt – Ober-Roden	
Groß-Umstadt	K 64	Jungermann	X		Groß-Umstadt – Ober-Nauses	Dezember 2017
	K 67	Jungermann	X		Groß-Umstadt – Dieburg/Mosbach	
	K 68	Jungermann	X		Dieburg – Groß-Umstadt – Mömlingen	
	K 69	Jungermann	X		Groß-Umstadt – Wiebelsbach-Heubach	
	K 70	Jungermann	X		Eppertshausen – Münster – Altheim	

Anhang: Vorgaben zur Qualität der Leistungserbringung³²

1. Anforderungen an die Betriebsdurchführung

1.1 Allgemeines

Weisungen und Festlegungen des Betriebsleiters nach § 8 Betriebsordnung Straßenbahn (BOStrab), bzw. des jeweiligen Betriebsleiters nach §4 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) werden nicht eingeschränkt. Der jeweilige Betriebsleiter informiert die Aufgabenträger zeitnah über alle seine Weisungen und Festlegungen, die das Unternehmen daran hindern, nach den Vorgaben des Nahverkehrsplans zu handeln.

1.2 Fahrzeuge

1.2.1 Grundsätzliches

- (1) Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in verkehrssicherem Zustand befinden. Die Fahrzeuge haben während ihres Betriebes den gesetzlichen Bestimmungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) bzw. der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) sowie sonstigen einschlägigen Rechtsvorschriften und den Unfallverhütungsvorschriften zu entsprechen. Die vorgeschriebene Sicherheitsausstattung muss stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein.
- (2) Der Unternehmer gewährleistet gem. § 35 StVZO den Einsatz von Fahrzeugen mit angemessener Motorleistung entsprechend den topografischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie den Fahrplanvorgaben.
- (3) Als Stadtverkehr werden Linien bezeichnet, die ausschließlich im Gebiet der Stadt Darmstadt verkehren. Als Umlandverkehr werden Linien bezeichnet, die zwischen der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg, ausschließlich im Landkreis Darmstadt-Dieburg oder in angrenzende Landkreise verkehren. Die Linie EB gilt als Stadtverkehr.

1.2.2 Erscheinungsbild der Fahrzeuge

- (1) Die Fahrzeuge sind mit einer weißen Grundlackierung zu versehen und mit den RMV-Designelementen Dachbanderole, RMV-Heck- und -Seitenlogo, sowie RMV-Frontlogo zu bekleben. Die Designelemente (Klebefolien) werden vom RMV nach Anforderung kostenfrei zur Verfügung gestellt. Die RMV-Designelemente sind bei Beschädigung durch den Unternehmer auf seine Kosten zu ersetzen.
- (2) Werbeanbringungen am oder im Fahrzeug sind nur zulässig, wenn sie den Grundsätzen und Verhaltensregeln des Deutschen Werberates entsprechen. Sie dürfen den Zielen des ÖPNV nicht grob zuwiderlaufen. Die Beklebung von Fensterflächen darf maximal 20% der vorhandenen Fensterflächen betragen.
- (3) Von den Aufgabenträgern kostenfrei zur Verfügung gestellte Informationen, insbesondere Linienerlaufs- oder Liniennetzpläne sind vom Unternehmer im Fahrzeug anzubringen (max. 1 Aufkleber im Format DIN A 2 in jedem starren Fahrzeugteil). Ggf. sind zusätzliche Fahrgastinformationen, wie die Information zum erhöhten Beförderungsentgelt, anzubringen.
- (4) Den Aufgabenträgern ist zur Anbringung von Eigenwerbung je Linienbündel ein Bus bzw. insgesamt ein Straßenbahnzug (Trieb- und Beiwagen) zur Verfügung zu stellen. In Abstimmung zwi-

³² Die auf Straßenbahnen bzw. den Straßenbahnverkehr bezogenen Vorgaben bilden die Grundlage für eine noch abzuschließende Qualitätsvereinbarung für den Straßenbahnverkehr.

schen dem Unternehmen und den Aufgabenträgern können auch andere Werbekonzepte umgesetzt werden (z.B. Nutzung Infotainmentsysteme und Werbeflächen in Fahrzeugen), solange dem Unternehmen kein wirtschaftlicher Schaden entsteht. Das Verkehrsunternehmen steht den Werbekonzepten aufgeschlossen gegenüber. Die Gestaltung ist zwischen den Aufgabenträgern und dem Unternehmen abzustimmen. Die Aufgabenträger übernehmen die Gestaltungs-, Anbringungs- und Entfernungskosten.

1.2.3 Kapazitäten

(1) Für **Gelenkbusse** gelten folgende Mindestvorgaben:

- Zulassung für mind. 135 Fahrgäste im Linienverkehr nach §42 PBefG.
- Mindestens 40 Sitzplätze (Klappsitze nicht anrechenbar).

(2) Für **Solobusse** gelten folgende Mindestvorgaben:

- Zulassung für mind. 75 Fahrgäste im Linienverkehr nach §42 PBefG.
- Mindestens 30 Sitzplätze (Klappsitze nicht anrechenbar).

(3) Für **Straßenbahnen** gelten folgende Mindestvorgaben:

- Zulassung der Triebwagen für mindestens 150 Fahrgäste, der Beiwagen für mindestens 80 Fahrgäste
- Mindestens 60 Sitzplätze in Trieb- sowie 40 Sitzplätze in Beiwagen (Klappsitze nicht anrechenbar)

(4) Der Unternehmer hat für ausreichende Beförderungskapazitäten zu sorgen. Dabei ist entsprechend PBefG §22 sicherzustellen, dass jeder Fahrgast mit der von ihm gewählten Fahrplanfahrt befördert werden kann. Ggf. sind Verstärkerfahrzeuge einzusetzen oder es ist eine Taktverdichtung vorzunehmen.

1.2.4 Mindestanforderungen an alle Fahrzeuge

Alle eingesetzten Omnibusse und Straßenbahnen müssen die folgenden Anforderungen erfüllen. Hinweis: Den verwendeten Begriffen liegen die Definitionen der EU-Richtlinie 2001/85/EG zu Grunde.

Niederflurigkeit

Stufenfreier Einsteig an allen Betriebstüren*, durchgängig stufenfreier Fahrgastraum* von der Fahrertür bis ins Fahrzeugheck, Sitzpodeste und Stufen im Zugang zu den beiden hintersten Sitzreihen sind zulässig.

** Ausnahmen: Bei 4-türigen **Gelenkbussen** sind Innenstufen am hintersten Einstieg im hinteren Fahrzeugteil zulässig, bei 3-türigen Gelenkbussen Stufen im Fahrgastraum hinter der letzten Tür (low entry). Bei Einsatz von **Solobussen** sind Stufen im Fahrgastraum im Bereich hinter der mittleren Betriebstür zugelassen (low entry). Bei Linien mit besonderen Anforderungen (z. B. Flughafenverkehre) kann in Abstimmung mit den Aufgabenträgern ausnahmsweise auf Niederflurigkeit verzichtet werden. Bei **Straßenbahnzügen** muss mindestens ein Zugteil niederflurig sein.*

Absenkvorrichtung (Kneeling)

Max. Einstiegshöhe unabgesenkt: 300 - 360 mm; Absenkbarkeit der Einstiegs-kante bei Bussen um 60 – 80 mm (an Tür 1 und 2).

Rollstuhlrampe

Von Hand zu betätigende Rollstuhlrampe bei Bussen an Tür 1 oder Tür 2 (bei Positionierung an Tür 2 mit Außenruftaste an Tür 2), bei Straßenbahnen, soweit sie niederflurig sind, vorzugsweise an Tür 2.

Rollstuhlstellplatz

Mind. 1 Rollstuhlstellplatz je Bus bzw. je Straßenbahnzug (Trieb- und Beiwagen) nach den Bestimmungen von Anhang VII zur EU-Richtlinie 2001/85/EG (mind. 750x1300mm je Rollstuhlstellplatz). Auslegung der Rollstuhlplätze gemäß EU-Richtlinie 2001/85/EG, Anhang VII, Ziff. 3.8.3 mit Halte- oder Rückenlehne. Zusätzlich Ausrüstung mit Befestigungsmöglichkeit für Kinderwagen, mind. 1 Klappsitz für Begleitperson, vom Klappsitz und Rollstuhlstellplatz aus gut zugängliche Haltewunsch- und Ruf-taste, Fensterschutzstange.

Sicherheit

Ausrüstung der Busse mit Anti-Blockier-System (ABS) und Anti-Schlupf-Regelung (ASR). Bei allen Fahrzeugen Türsicherung mit Anfahrsperr.

Innenausstattung

Waagrechte Decken-Haltestangen längs des Ganges senkrechte Haltestangen mit Haltewunschtasten an jeder Sitzreihe abwechselnd links und rechts des Ganges, sowie im Bereich der Türen. Handgriffe an den gangseitigen Sitzen, sofern keine senkrechte Haltestange vorhanden. Sitze mit gepolsterter Sitzfläche und Rückenlehnen in einheitlicher Farbgebung und Bemusterung, Einhaltung eines Abstandes „H“ von 680 mm zwischen den Sitzen gemäß Abbildung 12 Anhang III zur EU-Richtlinie 2001/85/EG.

Komfort

Für Omnibusse leistungsfähige Heizungs- und Lüftungsanlage, Klimaanlage für Fahrgastraum nach Vorgabe der VDV-Schrift 231 in der jeweils gültigen Form bei mindestens 80% der Fahrplankilometerleistung eines Linienbündels. Für Straßenbahnen gelten analoge Anforderungen; eine Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen ist nicht erforderlich.

Mindestens 1 Abfallbehälter in jedem starren Fahrzeugteil.

Fahrgastinformation innen

Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage über Sprachspeicher. Optische Haltestellenanzeige (elektronische Anzeige der nächsten Haltestelle und der Liniennummer sowie „Wagen hält“) in jedem starren Fahrzeugteil.

Nur bei Straßenbahnen in jedem Fahrzeug: zusätzlich Anzeige der nächsten drei Haltestellen mit Umsteigemöglichkeiten; Bestandsfahrzeuge sollen nachgerüstet werden, soweit dies technisch möglich ist.

Hinweis: Die Ansteuerung der akustischen und optischen Informationseinrichtungen im Fahrzeug erfolgt über Schnittstelle nach Norm VDV 300 durch die Geräte des Verkehrsmanagementsystems (VMS). Die Lieferung der Ansage-/Anzeigetexte für das VMS erfolgt durch den Unternehmer.

Fahrgastinformation außen

Fahrgastinformation außen gemäß § 33 BOKraft bzw. § 46 BOSTrab über zentral vom VMS über die VDV-300-Schnittstelle steuerbare Anzeigen:

- an der Fahrzeugfront (darstellbare Schrifthöhe mind. 200 mm, Sichtfeldbreite mind. 1500 mm)
- an der Einstiegsseite (Möglichkeit zur zweizeiligen Darstellung mit einer Schrifthöhe von mind. 60 mm, Sichtfeldbreite mind. 1000 mm)
- am Fahrzeugheck (Schrifthöhe mind. 150 mm, ausreichende Sichtfeldbreite für Darstellung von mind. 4 Ziffern)

-
- Außenlautsprecher
 - Beleuchtung der Außenanzeigen bei Dunkelheit.

Umweltstandards

Für 100% der Fahrplankilometerleistung eines Bus-Linienbündels gilt:

- Einhaltung der Emissionsgrenzwerte entsprechend der zum Zulassungszeitpunkt gültigen Euro-Norm, mindestens jedoch entsprechend Euro 3; für 5% der Fahrplankilometerleistung eines Linienbündels dürfen auch nach dem 4. Betriebsjahr Busse mit Emissionen entsprechend Euro 2 eingesetzt werden.
- Einhaltung des Partikel-Grenzwertes von 0,02 g/kWh im ESC-Prüfzyklus.
- Fahrgeräusch maximal 80 dB(A) gemäß DIN ISO 362 und DIN ISO 5130.

Während der ersten 4 Jahre der Bündellaufzeit gilt für 70% der Fahrplankilometerleistung eines Bus-Linienbündels und nach dem 4. Jahr der Bündellaufzeit für 80% der Fahrplankilometerleistung eines Linienbündels zusätzlich:

- Einhaltung der Emissionswerte der Euro 5-Norm.

(Aktuelle Anmerkung: Es wird darauf hingewiesen, dass in der Stadt Darmstadt eine Umweltzone eingerichtet wurde, deren Regelungen und Einfahrtsbeschränkungen auf jeden Fall zu beachten sind, unabhängig von den o. g. Festsetzungen.)

Für 100% der Fahrplankilometerleistung von Straßenbahnen gilt: Nutzung von Strom ausschließlich aus regenerativen Quellen.

1.2.5 Besondere Anforderungen

(1) Für Gelenkbusse im Stadtverkehr gelten darüber hinaus folgende besondere Anforderungen:

- Ausrüstung mit mindestens 3 Doppeltüren (2 fremdkraftbetätigte Doppeltüren im vorderen, 1 im hinteren Fahrzeugteil). Bei Gelenkbussen mit 4 Türen kann die hinterste Tür auch als Einfachtür ausgeführt sein.

(2) Für Umlandlinien gelten folgende Anforderungen:

- Ausrüstung der **Gelenkbusse** mit mind. 3 Doppeltüren (zwei fremdkraftbetätigte Doppeltüren im vorderen, eine im hinteren Fahrzeugteil).
- Ausrüstung der **Solobusse** mit mind. 1 Einfachtür und 1 Doppeltür (als fremdkraftbetätigte Betriebstüren).

1.2.6 Fahrzeugalter

(1) Das Fahrzeugalter der eingesetzten Busse darf maximal 12 Jahre betragen, für 10% der Fahrplankilometerleistung eines Bus-Linienbündels ist ein maximales Alter von 14 Jahren zulässig.

Definition: Als Fahrzeugalter gilt der ganzzahlige Wert der vollendeten Jahre seit dem Zeitpunkt der Erstzulassung bzw. falls diese früher liegt, der ersten Inbetriebnahme des Fahrzeuges (z.B. im nicht-öffentlichen Verkehr).

(2) Das Durchschnittsalter der im jeweiligen Linienbündel eingesetzten Busse muss während der gesamten Konzessionslaufzeit unter 8,25 Jahren liegen.

Definition: Zur Ermittlung des Durchschnittsalters werden die Fahrzeugalter der einzelnen Fahrzeuge mit deren jährlicher im jeweiligen Linienbündel erbrachten Fahrplankilometerleistung gewichtet.

(3) Das Fahrzeugalter der eingesetzten Straßenbahnen darf maximal 25 Jahre betragen. Eine grundlegende Erneuerung der fahrgastbezogenen Ausstattung wird wie ein Neubau gewertet.

1.2.7 Berichtspflichten und Einhaltung der Fahrzeuganforderungen

- (1) Den Aufgabenträgern sind spätestens zu Beginn der Bündellaufzeit anhand eines von den Aufgabenträgern bereit gestellten Erfassungsbogens die für den Einsatz vorgesehenen Fahrzeuge mit ihrem Kennzeichen und ihrer Ausstattung zu melden. Veränderungen im eingesetzten Fahrzeugbestand sind unverzüglich zu melden. Für neu eingesetzte Fahrzeuge ist ein ausgefüllter Erfassungsbogen einzureichen.
- (2) Der Unternehmer weist das durchschnittliche Alter der im jeweiligen Fahrplanjahr fahrplanmäßig eingesetzten Fahrzeuge bis zum 31. März des Folgejahres nach.
- (3) Die Einhaltung der Fahrzeuganforderungen wird durch die Aufgabenträger während des Betriebes überprüft.

1.3 Fahrpersonal

1.3.1 Erscheinungsbild

Die Aufgabenträger erwarten ein gepflegtes Erscheinungsbild des Fahrpersonals, das mindestens den folgenden Kriterien entspricht:

- Tragen einer vom Unternehmer vorgegebenen Dienstkleidung.
- Tragen eines gut sichtbaren Merkmals (bevorzugt Namensschild), auf dem der Name des Betreibers für den Kunden erkennbar und das Fahrpersonal identifizierbar sind.

1.3.2 Kompetenzen

- (1) Das eingesetzte Fahrpersonal muss:
 - die deutsche Sprache angemessen beherrschen,
 - einen sicheren und ausgeglichenen Fahrstil praktizieren,
 - den Linienverlauf kennen (Namen und Reihenfolge der bedienten Haltestellen),
 - Auskünfte zu den Anschlüssen geben können sowie
 - sich kundenfreundlich und serviceorientiert verhalten, auch in Konflikt- und Stresssituationen.
- (2) Das eingesetzte Fahrpersonal von Omnibussen muss über die unter (1) genannten Kompetenzen hinaus
 - die gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des RMV kennen und anwenden,
 - den richtigen Fahrpreis für jede gewünschte Fahrtverbindung im RMV nennen und verkaufen können,
 - über die tariflichen Übergangsgebiete des RMV und über seine verbundweiten Sonderangebote (z.B. Kombitickets) jederzeit richtig Auskunft geben können,
- (3) Zur Sicherstellung der richtigen Auskünfte muss das Fahrpersonal von Omnibussen immer das aktuelle Heft der Tarifinformationen mit sich führen.
- (4) Für den Fall, dass im Fahrzeug das elektronische Ansagegerät ausgefallen ist, muss das Fahrpersonal während des Betriebs akustische Haltestellenansagen vornehmen.

1.3.3 Qualifikation

- (1) Die Ausbildung des Fahrpersonals von Omnibussen erfolgt durch den Unternehmer. Jeder Unternehmer hat mindestens einen, ab 50 im jeweiligen Linienbündel eingesetzten Fahrer/innen eine

zweiten RMV-Fachtrainer ausbilden zu lassen. Genauere Angaben zur Ausbildung als Fachtrainer gibt der RMV oder die Aufgabenträger.

- (2) Die Qualifikation des eingesetzten Fahrpersonals von Omnibussen wird durch das Zertifikat „Fachkraft im Verkehrsservice“ nachgewiesen. Die Kosten der Zertifizierung trägt der Unternehmer. Die RMV-Fachtrainer gemäß Abs. (1) können die Zertifikate ausstellen. Genauere Angaben hierzu geben der RMV oder die Aufgabenträger.
- (3) Das Fahrpersonal von Omnibussen und Straßenbahnen muss vor seinem ersten Einsatz im Linienverkehr das Verkehrsmanagementsystem (VMS) und die damit in Verbindung stehenden fahrzeugseitigen Anlagen bedienen können und die notwendigen Verfahrensweisen beherrschen. Der Unternehmer wird hierzu das eingesetzte Fahrpersonal rechtzeitig vor Betriebsaufnahme bzw. nachrückendes Fahrpersonal vor seinem ersten Einsatz eigenverantwortlich schulen. Dazu wird der Unternehmer rechtzeitig vor Betriebsaufnahme einen verantwortlichen Mitarbeiter zu einer einmaligen Schulung von eintägiger Dauer beim Infrastrukturunternehmen entsenden. Dieser führt als Multiplikator rechtzeitig die erforderliche betriebsinterne Schulung und Einweisung des Fahrpersonals im Umgang mit dem VMS durch.
- (4) Weiterhin gewährleistet der Unternehmer, dass auf Linien, die Straßenbahntrassen in der Stadt Darmstadt mitbenutzen ausschließlich Fahrpersonal eingesetzt wird, das an einer vierstündigen beim Infrastrukturunternehmen in Darmstadt durchgeführten „Schulung BOStrab“ teilgenommen hat. Das in der Schulung vermittelte Grundwissen über Straßenbahnen und Signale nach BOStrab ist unbedingt erforderlich um eine sichere Verkehrsteilnahme bei Linien zu ermöglichen, die gemeinschaftliche Trassen mit der Straßenbahn in Darmstadt benutzen. Die Kosten der Schulung sind bei den Aufgabenträgern oder dem Infrastrukturunternehmen zu erfragen.

1.3.4 Tariftreue

- (1) Der Unternehmer darf das tarifvertraglich vereinbarte Niveau für das private Omnibusgewerbe des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmer e.V. (LHO) in der jeweils gültigen Fassung während der Laufzeit der Konzession nicht unterschreiten. Dieses definiert sich aus den Vorgaben der §§ 2 und 3 sowie dem allgemeinen Anhang zu § 3 des LHO-Lohntarifvertrages Ohne Beachtung betriebsinterner Zulagen aus den betriebsspezifischen Anlagen 1 bis 5 zu § 3.
- (2) Der Unternehmer wird bei der Beauftragung von Unterauftragnehmern für deren beschäftigtes Personal die gleichen vertraglichen Bedingungen nach Absatz 1 mit den Unterauftragnehmern vereinbaren und auf die Einhaltung derselben achten.
- (3) Das Personal des Unternehmers sowie das seiner Unterauftragnehmer erwerben hiermit das unmittelbare Recht, die Leistungen nach Absatz 1 unmittelbar gegenüber dem Unternehmer einzufordern. Das Personal des Unternehmers sowie das seiner Unterauftragnehmer sind über diese vertragliche Regelung zu informieren.

1.3.5 Berichtspflichten

Die Unternehmer im Omnibusverkehr haben dem Infrastrukturunternehmen spätestens vier Wochen vor der Betriebsaufnahme den verantwortlichen Mitarbeiter für die Schulung und Einweisung des Fahrpersonales in das VMS schriftlich unter Angabe des Namens zu benennen.

1.4 Tarifierung und Fahrkartenvertrieb

1.4.1 Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen

- (1) Der Unternehmer ist verpflichtet, den RMV-Tarif und die jeweils gültigen Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des RMV anzuwenden. Zusätzlich hat der Unternehmer die Regelungen zu Übergangstarifen zwischen Verbund- und Kooperationsräumen anzuwenden. Die Beförderung von Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis ist unzulässig.

-
- (2) Der Unternehmer überträgt das Recht der Tarifgestaltung für die Linienverkehre auf den RMV. Die Beantragung der Tarifgenehmigung nach § 39 PBefG erfolgt durch den RMV im Namen und auf Rechnung des Unternehmers. Auskünfte zur Höhe der hierfür anfallenden Gebühren erteilt das zuständige Regierungspräsidium.
 - (3) Der Unternehmer erklärt sich bereit, weitere vom RMV vorgegebene Tarife und/oder tarifliche Sonderangebote anzuerkennen und anzuwenden. Dienst- oder Gästefahrkarten des RMV sind als gültige Fahrtberechtigung anzuerkennen.
 - (4) Der Unternehmer kooperiert mit dem RMV bei der Fortschreibung und/oder Korrektur der Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des RMV sowie der Erstellung der Tarif- und Vertriebsinformationen.
 - (5) Der Unternehmer hat die Mitnahme von mindestens zwei Fahrrädern je Bus bzw. mindestens sechs Fahrrädern je Straßenbahnzug (vier Fahrräder im Triebwagen, zwei Fahrräder im Beiwagen) nach den betrieblichen Möglichkeiten generell zu gewährleisten, soweit nicht Rollstühle, Gehhilfen oder Kinderwagen den vorgesehenen Platz beanspruchen. Dies gilt nicht für Straßenbahn-Triebwagen des Bestands, die den erforderlichen Platz nicht aufweisen. Die Mitnahme von Personen mit Rollstühlen und Gehhilfen sowie von Kinderwagen hat unbedingten Vorrang vor der Mitnahme von Fahrrädern. In Zweifelsfällen entscheidet das Fahrpersonal. Sofern die Fahrradmitnahme die Betriebsabwicklung zu bestimmten Zeiten, in bestimmten Räumen, auf bestimmten Linien und in bestimmte Fahrrichtungen wiederholt oder dauerhaft erheblich erschwert, kann sie im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern zeitlich, räumlich, linien- oder richtungsbezogen eingeschränkt werden.
 - (6) Nach 20 Uhr ist bei Bussen außerhalb des Gebietes der Stadt Darmstadt auf Wunsch das Aussteigen zwischen den Haltestellen zu ermöglichen. Ggf. sind entsprechende Genehmigungen beim RP Darmstadt einzuholen.

1.4.2 Fahrscheinverkauf

- (1) Der Fahrkartenvertrieb erfolgt in jedem Bus über einen vom Fahrer zu bedienenden Fahrscheindrucker. Der Fahrscheindrucker kann im Rahmen des Verkehrsmanagementsystems (VMS) von den Aufgabenträgern oder vom Infrastrukturunternehmen gemietet werden, die Preise werden auf Anfrage bekannt gegeben.
- (2) Der Fahrkartenvertrieb erfolgt in jeder Straßenbahn über mobile Fahrscheinautomaten. In jedem Zugteil (Triebwagen und Beiwagen) muss mindestens ein betriebsfähiger Fahrscheinautomat bereit stehen.
- (3) Der Unternehmer muss das folgende RMV-Fahrkartensortiment (auch für Fahrkarten der Übergangstarife) über den Fahrscheindrucker im Omnibus bzw. über den mobilen Fahrscheinautomaten in der Straßenbahn verkaufen:

Auf den Omnibussen der Stadtlinien:

- alle Einzelfahrkarten in allen Preisstufen sowie Einzelzuschlagkarten und Anschlussfahrkarten,
- alle Tages- und Gruppentageskarten in allen Preisstufen,
- das Hessenticket;

auf den Omnibussen der Umlandlinien und an den mobilen Fahrscheinautomaten in den Straßenbahnen zusätzlich :

- Wochenkarten sowie Zuschlagkarten Woche in allen Preisstufen,
- Monatskarten sowie Zuschlagkarten Monat in allen Preisstufen,
- Wochen- und Monats-Wertmarken für Auszubildende in allen Preisstufen.

Einzelfahrkarten sind ausschließlich entwertet auszugeben.

Der Unternehmer wird das aktuell gültige Fahrkartenlayout bzw. die aktuell gültige Fahrkartenbewertung gemäß RMV-Richtlinien umsetzen.

- (4) Für den Verkauf der Fahrkarten müssen als Zahlungsmittel Münzgeld und Banknoten akzeptiert werden. Näheres hierzu ist in § 5 Absatz 5 der Gemeinsamen Beförderungsbedingungen des RMV geregelt. Mobile Automaten in Straßenbahnen sollen zusätzlich unbare Zahlungsmöglichkeiten bieten.
- (5) Bezüglich der Umsetzung des E-Ticketing gilt die „Anforderung an den Busdrucker bzw. IBIS-Bordrechner in Bezug auf die Einführung von Elektronischen Fahrscheinen nach VDV-KA-Standard (VDV-Kernapplikation)“ des RMV in der jeweils aktuellen Fassung.

1.4.3 Tarif- u. Vertriebsinformationen

- (1) Zur tariflichen und vertrieblichen Information und insbesondere zu Schulungs- bzw. Ausbildungszwecken erhält der Unternehmer nach Registrierung Zugriff auf die Tarif- und Vertrieb Infoplattform (<https://tarif-vertrieb.rmv.de>) des RMV.
- (2) Der Unternehmer muss bei Einführung neuer Regelangebote sowie bei Änderungen bestehender Angebote diese gemäß RMV-Vorgaben über den Busdrucker bzw. den mobilen Fahrscheinautomaten verkaufen. Darüber hinaus ist der Unternehmer im Rahmen seiner betrieblichen und wirtschaftlichen Möglichkeiten dazu verpflichtet, auf Wunsch der Aufgabenträger Sonderfahrkarten, z.B. bei Großveranstaltungen, zu verkaufen.
- (3) Der Unternehmer verhält sich gegenüber Veränderungen und Innovationen im Bereich Marketing, insbesondere dem Vertrieb von Fahrausweisen, aufgeschlossen und kooperativ.

1.4.4 Störung des Fahrscheindruckers

Vom Fahrpersonal der Omnibusse sind stets RMV-Notfahrkarten mitzuführen, um diese gegebenenfalls zur Überbrückung eines Geräteausfalls von Hand mittels eines dokumentenechten Stifts ordnungsgemäß auszustellen und an die Fahrgäste auszugeben.

1.4.5 Bezug und Verwaltung der Fahrkartenrohlinge

- (1) Aus Sicherheitsgründen dürfen die Fahrkartenrohlinge ausschließlich bei einer der vom RMV zur Fahrkartenerstellung autorisierten Druckereien bezogen werden. Die Kosten der Beschaffung der Fahrkartenrohlinge trägt der Unternehmer.
- (2) Der Unternehmer ist dabei verpflichtet, eine Druckabnahme der Fahrkartenrohlinge zur Überprüfung der Wahrung der RMV-Fahrkartenstandards und der Kompatibilität zum eingesetzten Druckwerk durchzuführen.
- (3) Die Fahrkartenrohlinge sind als „geldwerte Drucksachen“ zu behandeln und sicher gegen Missbrauch zu verwahren. Daraus resultiert, dass eine Fahrkartenrohlingsverwaltung realisiert werden muss.
- (4) Der Unternehmer muss dem RMV unverzüglich schriftlich den Verlust von Fahrkartenrohlingen (insbesondere bei Diebstahl oder Verdacht auf Diebstahl) unter Angabe der Rohlingsart und der Seriennummer melden.
- (5) Der Unternehmer hat besondere Vorkommnisse bei den Fahrausweiskontrollen, insbesondere Hinweise auf professionelle Fahrkartenfälschungen, unverzüglich an die Aufgabenträger und den RMV zu melden.

1.4.6 Fahrgeldsicherung

- (1) Grundsätzlich gilt das Fahrgastflussprinzip zur Kontrolle der Fahrkarten durch das Fahrpersonal.

-
- (2) Auf den Stadtlinien in Darmstadt, auf den Linien N, NB, NE, O, P und U sowie auf den Straßenbahnenlinien wird das Fahrgastflussprinzip nicht angewandt, die hinteren Türen sind beim Halt zu öffnen.

Im Rahmen eines Betriebsversuchs kann das Fahrgastflussprinzip auf den genannten Buslinien testweise angewendet werden.

- (3) Bei allen übrigen Buslinien sind an den Haltestellen Luisenplatz, Schloß, Willy-Brandt-Platz und Hauptbahnhof in Darmstadt die hinteren Türen beim Halt zu öffnen.

1.4.7 Einnahmenaufteilungsverfahren

Der Unternehmer beteiligt sich am verbundweiten Einnahmenaufteilungsverfahren (EAV) des RMV bzw. am lokalen EAV der DADINA.

1.5 Verkehrsmanagementsystem (VMS)

- (1) Kern des VMS, welches auf Digitalfunkbasis arbeitet, ist eine Verkehrsleitzentrale (VLZ), die weiträumig und unternehmensübergreifend die betrieblichen Vorgänge erfasst und in Abstimmung mit dem Unternehmer in Notfällen steuernd und koordinierend in den Betrieb auf den vertragsgegenständlichen Linien eingreifen kann. Außerdem wird das VMS zur Sicherung der Anschlüsse gegenüber dem Unternehmer Empfehlungen über Wartezeiten auf Zubringerfahrzeuge anderer Unternehmen oder zum Verhalten bei Betriebsstörungen aussprechen.
- (2) Die Aufgabenträger erwarten hierdurch neben der automatischen Pünktlichkeitserfassung und Anschlussicherung auch ein funktionierendes Betriebsstörungenmanagement sowie grundsätzlich eine höhere betriebliche Qualität der Leistungserstellung auf allen Linien.
- (3) Durch das VMS wird auch die – besonders im Gebiet der Stadt Darmstadt – zur flüssigen Betriebsabwicklung unbedingt notwendige Bevorrechtigung der Linienbusse an den Lichtsignalanlagen geregelt. Auch die Anzeiger der dynamischen Fahrgastinformation werden durch die Daten des VMS versorgt.
- (4) Zur Einbindung der Fahrzeuge in das VMS ist vom Unternehmer eine vertragliche Vereinbarung mit den Aufgabenträgern oder dem Infrastrukturunternehmen abzuschließen. Die Kosten für den Betrieb des VMS sind bei den Aufgabenträgern oder dem Infrastrukturunternehmen zu erfragen.
- (5) Die zur Durchführung des Qualitätsmanagements notwendigen Daten aus dem VMS werden den Aufgabenträgern ohne Zusatzkosten zur Verfügung gestellt.
- (6) Die Verantwortung des Unternehmers als Genehmigungsinhaber und für das Verkehrsgeschehen auf den Linien wird durch das VMS nicht abgelöst.
- (7) Die Aufgabenträger und der Unternehmer werden durch die Verkehrsleitzentrale (VLZ) stets unverzüglich über ein als notwendig erachtetes Eingreifen in das Betriebsgeschehen unterrichtet. Soweit der Unternehmer ein von der VLZ als notwendig erachtetes Eingreifen vornimmt, werden daraus unmittelbar folgende unpünktliche Fahrten oder Teilausfälle von Fahrten nicht gewertet.
- (8) Der Unternehmer wird dem Infrastrukturunternehmen spätestens zum Betriebsbeginn die telefonische Erreichbarkeit zu Zwecken der Betriebssteuerung mitteilen und diese ununterbrochen während der gesamten Einsatzdauer der Fahrzeuge sicherstellen.
- (9) Der Unternehmer kann mit dem Infrastrukturunternehmen Regelungen treffen, die eine direkte Umsetzung von Empfehlungen der Verkehrsleitzentrale (VLZ) durch das Fahrpersonal des Unternehmers regeln.
- (10) Der Unternehmer hat für Zwecke der Stammdatenpflege im VMS den Aufgabenträgern mit einem Vorlauf von 14 Kalendertagen vor Betriebsaufnahme die Stammdaten der einzusetzenden

Fahrzeuge zu liefern. Diese Meldung ist laufend auf aktuellem Stand zu halten. Hierfür wird dem Unternehmer eine Tabellenvorlage rechtzeitig zur Verfügung gestellt.

- (11) Im Linienverkehr dürfen nur Fahrzeuge zum Einsatz kommen, in denen die fahrzeugseitigen Anlagen des VMS in betriebsfähigem Zustand sind. Ausgenommen sind kurzfristig eingesetzte Ersatzfahrzeuge im Falle von unplanbaren Betriebsstörungen oder die Durchführung von Notbedienungen.
- (12) Der Unternehmer hat dazu alle im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge mit den für das VMS benötigten Hardwarekomponenten ausrüsten zu lassen. Auf Anfrage stellen die Aufgabenträger oder das Infrastrukturunternehmen die benötigten Geräte zu einem Mietpreis zur Verfügung.
- Hinweis: Folgende Hardware-Komponenten zählen zu der für das VMS erforderlichen fahrzeugseitigen Infrastruktur:
- Bordrechner
 - Funkgerät
 - Fahrerbedienteil
 - WLAN-Komponenten
 - Digitales Ansagengerät
 - Ggf. Fahrscheindrucker
- (13) Ist-Daten zur Fahrgastinformation werden im VDV-Standard 454 ausgetauscht.
- (14) Die Soll-Fahrplan-, Soll-Netz- und Soll-Umlaufdaten sind dem Infrastrukturunternehmen im VDV-Standard 452 rechtzeitig zur Verfügung zu stellen. Unterjährige Änderungen sind vom Unternehmer an das Infrastrukturunternehmen zu liefern.
- (15) Die Fahrzeuge des Unternehmers sind mit der erforderlichen Verkabelung für den Datenbus nach VDV-Norm 300 auszurüsten. Detaillierte Regelungen zum Einbau der fahrzeugseitigen Infrastruktur können bei den Aufgabenträgern oder dem Infrastrukturunternehmen angefordert werden.
- (16) Auf einem Betriebshof des Unternehmens ist eine stationäre Datenauschvorrichtung (WLAN-Accesspoint) einzurichten. Auf Anfrage stellen die Aufgabenträger oder das Infrastrukturunternehmen die benötigten Geräte zu einem Mietpreis zur Verfügung. Detaillierte Vorgaben können bei den Aufgabenträgern oder dem Infrastrukturunternehmen erfragt werden.

1.6 Umgang mit Betriebsstörungen

- (1) Bei absehbaren, d.h. **planbaren** Betriebsstörungen, z. B. infolge von Straßenbaumaßnahmen, Festen und Umzügen gilt folgendes:
- Der Unternehmer hat die Aufgabenträger und das Infrastrukturunternehmen unverzüglich nach Bekanntwerden der Betriebsstörung und die Fahrgäste rechtzeitig im Voraus und während der Dauer der Betriebsstörung zu informieren (z.B. durch Haltestellenaushänge) und ggf. sein Betriebsprogramm anzupassen.
 - Der Unternehmer hat den zeitgerechten Auf- und Abbau von Ersatzhaltestellen bei Umleitungen zu gewährleisten.
 - Bei Straßenbahnlinien ist erforderlichenfalls rechtzeitig Schienenersatzverkehr einzurichten.
- (2) Bei **nicht planbaren** Betriebsstörungen, die zum vollständigen oder teilweisen Ausfall von Fahrten führen, gilt folgendes:

-
- Der Unternehmer sorgt durch geeignete Maßnahmen für eine Weiterbeförderung aller betroffenen Fahrgäste innerhalb von maximal 30 Minuten nach fahrplanmäßiger Abfahrt des betroffenen Kurses.
 - Der Unternehmer hat die Verkehrsleitzentrale, die Aufgabenträger und die Fahrgäste über die Ursachen und die verkehrlichen Auswirkungen der Störungen sowie die ergriffenen Abhilfemaßnahmen unverzüglich zu informieren.
 - Der Unternehmer ist von der Bedienungspflicht von aufgrund von Streckensperrungen nicht mehr erreichbaren Streckenabschnitten und Haltestellen befreit, hat aber die Bedienung weiterhin erreichbarer Haltestellen und Streckenabschnitte – bei Straßenbahnlinien mit Schienenersatzverkehren auch über Umwege – sicher zu stellen. Der Unternehmer stellt dabei auf dem betroffenen Streckenabschnitt eine Notbedienung sicher, soweit ein ordnungsgemäßer und sicherer Betrieb durchführbar ist.
- (3) Ein Abfahren vor der im Fahrplan veröffentlichten Abfahrtszeit gilt als Fahrtausfall und ist als Betriebsstörung zu behandeln.
- (4) Bei der Durchführung von Notbedienungen werden die betreffenden Bonus- bzw. Malusregelungen für die gesamte Dauer der erforderlichen Notbedienung ausgesetzt.
- (5) Bei nicht planbaren Betriebsstörungen, die Auswirkungen auf die Pünktlichkeit haben, werden die betreffenden Bonus- bzw. Malusregelungen ausgesetzt, wenn der Unternehmer dies innerhalb eines Monats den Aufgabenträgern meldet.

1.7 Haltestellen

- (1) Der Unternehmer bleibt gemäß § 40 PBefG bzw. § 32 Absatz 2 BOKraft und § 31 BOStrab für die Haltestellen verantwortlich. Das bedeutet insbesondere,
- dass der Unternehmer bei Beschädigung der Haltestelle (z.B. infolge eines Unfalls oder Vandalismus) dies den Aufgabenträgern unverzüglich meldet, sofern nichts anderes vereinbart wird. Bei Beschädigung des Haltestellenschildes sorgt der Unternehmer kurzfristig für einen provisorischen Ersatz; dies gilt auch bei Einrichtung einer neuen Haltestelle bis zur Installation eines dauerhaften Haltestellenschildes.
 - dass der Unternehmer die jeweils gültigen Fahrpläne erstellt und aushängt. Die Aufgabenträger können Vorgaben für das Layout der Aushänge machen. Die Fahrplanaushänge sind üblicherweise im Format DIN A3 (quer) anzufertigen und es ist das RMV-Shellfolder-Papier zu verwenden. Alternativ ist auch ein zentrales Aushangmanagement durch die Aufgabenträger mit Kostenbeteiligung der Unternehmer möglich.
- (2) Die Aufgabenträger behalten sich vor, die Fahrplanaushänge an den Haltestellen zu überprüfen. Fehlende, beschädigte (nicht lesbaren), unvollständige oder falsche Fahrplanaushänge sind innerhalb eines Tages nach Bekanntwerden durch das Unternehmen zu ersetzen.
- (3) Die Regelungen nach (1) und (2) gelten bis zum Inkrafttreten eines umfassenden Haltestellenmanagements, das alle haltestellenbezogenen Prozesse und Leistungen umfasst.

1.8 Außenkommunikation

1.8.1 Marketing und Medienarbeit

Über das Marketing entscheiden die Aufgabenträger. Die Medienarbeit ist den Aufgabenträgern vorbehalten, soweit es sich nicht um rein betriebliche Belange handelt.

1.8.2 Beschwerden / Fundsachen

- (1) Beschwerden zum laufenden Betriebsgeschehen und zum Verhalten des Fahrpersonals sind vom Unternehmer innerhalb einer Woche direkt an den Kunden zu beantworten. Die Aufgabenträger erhalten eine Kopie des Schriftverkehrs.
- (2) Beschwerden zu grundsätzlichen Fragen und zur Planung werden von den Aufgabenträgern beantwortet.
- (3) Beschwerden, die beim jeweils anderen Partner eingehen werden umgehend mit Abgabennachricht an den Beschwerdeführer weitergeleitet.
- (4) Der Umgang mit Fundsachen erfolgt nach den Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des RMV unter Beachtung der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen.
- (5) Die Aufgabenträger bedienen sich eines elektronischen Beschwerdemanagementsystems, dem sich auch die Unternehmen anschließen können. Nähere Auskünfte geben die Aufgabenträger.

2. Qualitätsmanagement

2.1 Erhebungsverfahren und Anreizsystem

2.1.1 Grundsätzliches

Wichtiger Hinweis: Die externen Kosten der nachfolgend aufgeführten Erhebungen und deren Auswertungen tragen die Aufgabenträger und der Unternehmer jeweils hälftig. Die Höhe der Kosten kann bei den Aufgabenträgern erfragt werden.

- (1) Die Bonus- bzw. Maluszahlungen, die ggf. aus der Anwendung des Anreizsystems folgen, werden dem Unternehmer einmal jährlich von den Aufgabenträgern in Rechnung gestellt bzw. ausbezahlt.
- (2) Zum Qualitätsmanagement ist spätestens zum Betriebsbeginn eine vertragliche Vereinbarung zwischen dem Unternehmer und den Aufgabenträgern abzuschließen. In dieser können weitere Vertragsstrafen für die Nichteinhaltung von Qualitätskriterien vereinbart werden.
- (3) Die jährliche Malusmasse beträgt 3% der Einnahmen des Linienbündels nach dem Einnahmenaufteilungsverfahren des RMV.
- (4) Die jährliche Bonusmasse beträgt $\frac{1}{4}$ der Malusmasse.
- (5) Bonus- und Malusmasse im Straßenbahnverkehr werden gesondert ermittelt.

Erläuterungen zu Wirkweise und Aufbau des Anreizsystems:

Kernelemente des Anreizsystems sind die Pünktlichkeitsüberwachung nach **Kapitel 2.1.2** und die Kundenbefragungen nach **Kapitel 2.1.3**. Hinzu tritt im Omnibusverkehr eine Erfassung der Tarifkenntnisse des Fahrpersonals (**Kapitel 2.1.4**) über gesondertes Erhebungspersonal.

Durch das Verkehrsmanagementsystem (VMS) ist eine **ständige Pünktlichkeitsüberwachung** des Linienverkehrs gegeben. Die Pünktlichkeitsüberwachung nach **Kapitel 2.1.2** und die sich daraus ableitenden Bonus- bzw. Malusregelungen wirken daher durchgängig während der gesamten Konzessionslaufzeit.

Bei den **Kundenbefragungen** nach **Kapitel 2.1.3** hingegen muss im ersten Betriebsjahr der für die Bewertung des Erfolges des Betreibers notwendige Akzeptanzwert erst noch ermittelt werden. Dementsprechend können für das erste Betriebsjahr keine Bonus- bzw. Malusregelungen aus den Ergebnissen der Kundenbefragungen abgeleitet werden.

2.1.2 Pünktlichkeitsüberwachung

- (1) Es erfolgt eine ständige Pünktlichkeitsüberwachung durch das auf allen eingesetzten Fahrzeugen installierte Verkehrsmanagementsystem (VMS).

Definitionen:

In Abstimmung zwischen dem Unternehmer, dem Infrastrukturunternehmen und den Aufgabenträgern werden für jedes Linienbündel Messpunkte zur Bewertung des erreichten Pünktlichkeitsgrades definiert.

Abfahrten an den genannten Messpunkten gelten ab einer Verspätung von mehr als 3 Minuten als unpünktlich.

- (2) Der Unternehmer gewährleistet im Omnibusverkehr im Jahresmittel einen Anteil von „pünktlichen Abfahrten“ an den Messpunkten von mind. 90,0%. Wird von diesem Wert um 2,0 Prozentpunkte abgewichen, so bleibt dies ohne Auswirkungen. Jede weitere Unter- bzw. Überschreitung des Wertes führt je angefangene 0,1 Prozentpunkte zu einer Bonus- bzw. Maluszahlung in Höhe von 1/50 der verfügbaren Bonus- bzw. Malusmasse nach **Kapitel 2.1.1**. Die maximale Bonus- bzw. Maluszahlung wird im Omnibusverkehr auf 30% der verfügbaren Bonus- bzw. Malusmasse nach **Kapitel 2.1.1** begrenzt.
Die analogen Kriterien zur Bonus-/Malus-Ermittlung für den Straßenbahnverkehr werden gemeinsam von Unternehmen und Aufgabenträgern in einer Probephase an Hand der realen Pünktlichkeitsdaten ermittelt.
- (3) Sollte sich während der Konzessionslaufzeit herausstellen, dass aufgrund vom Unternehmer nicht verschuldeter Ereignisse oder Begebenheiten die vorgegebenen Fahrplanzeiten regelmäßig nicht einzuhalten sind, hat der Unternehmer dies den Aufgabenträgern unverzüglich schriftlich zu melden. Ggf. erfolgt dann eine Anpassung des Fahrplans oder eine zeitweise Aussetzung der Pünktlichkeitsbewertung. Für den Zeitraum von der Meldung bis zur erfolgten Nachbesserung des Fahrplans wird das Qualitätsmerkmal Pünktlichkeit für die betroffenen Fahrten nicht gewertet.

2.1.3 Kundenbefragung

- (1) Die Erhebung erfolgt mit einem statistisch abgesicherten Stichprobenumfang, der eine Statistische Sicherheit von $S = 95$ bei einer Genauigkeit (e) = +/- 0,1% vom tatsächlichen Wert sicher stellt. In der notwendigen Zufallsauswahl der in die Stichproben einzubeziehenden Fahrten werden alle Wochentage sowie eine gleichmäßige Verteilung der Erhebungen übers Jahr berücksichtigt. Es werden nur Fahrgäste befragt, die in den Bussen angetroffen werden und die angeben, den Bus mindestens einmal pro Woche zu benutzen.
- (2) Die befragten Fahrgäste werden aufgefordert, den Betrieb auf der vertragsgegenständlichen Linie mit Schulnoten von 1 bis 6 bezüglich der folgenden Merkmale einzeln zu beurteilen:
 - Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Betriebs;
 - Zustand der Fahrzeuge (Sauberkeit und Schadensfreiheit);
 - Freundlichkeit und Kundenorientierung des Fahrpersonales.
- (3) Die befragten Fahrgäste werden abschließend dazu aufgefordert die drei Beurteilungsmerkmale nach ihrer Wertigkeit zu ordnen (Festlegung einer Rangfolge: 1., 2., 3.). In der Auswertung wird diese Rangfolge durch eine entsprechende Gewichtung berücksichtigt (Rang 1: Gewichtung 3, Rang 2: Gewichtung 2; Rang 3: Gewichtung 1).
- (4) Die Aufgabenträger haben das Recht im Rahmen der Befragung zu statistischen und marktforschenden Zwecken weitere Fragen zum vertragsgegenständlichen Verkehr zu erfassen.

-
- (5) Die im ersten Betriebsjahr zwischen der Betriebsaufnahme bzw. der Aufnahme des Qualitätsmanagementsystems und Jahresende durchgeführten Kundenbefragungen dienen der Ermittlung des zukünftig zu erfüllenden Akzeptanzwertes. Der in dieser Zeit bei den Befragungen ermittelte Zufriedenheitswert (= Gesamtnote über die drei erhobenen Ausprägungen nach **Abs. (2)** unter Berücksichtigung der ermittelten Wertigkeit/Gewichtung nach **Abs. (3)**) wird als sogenannter „Akzeptanzwert“ für die gesamte restliche Vertragslaufzeit festgelegt.
- (6) Ab dem zweiten Betriebsjahr wird somit vom Unternehmer erwartet, dass bei den beschriebenen Kundenbefragungen insgesamt ein Zufriedenheitswert in Höhe des im ersten Betriebsjahr gemäß **Abs. (5)** ermittelten Akzeptanzwertes erreicht wird. Wird von diesem Wert um 0,2 Notenpunkte abgewichen, so bleibt dies ohne Auswirkungen. Jede weitere Unter- bzw. Überschreitung des Wertes führt dann je angefangenen 0,1 Notenpunkten zu einer Bonus- bzw. Maluszahlung in Höhe von 2/25 der verfügbaren Bonus- bzw. Malusmasse nach **Kapitel 2.1.1**. Die maximale Bonus- bzw. Maluszahlung wird im Omnibusverkehr auf 60% der verfügbaren Bonus- bzw. Malusmasse nach **Kapitel 2.1.1** begrenzt.
- Die analogen Kriterien zur Bonus-/Malus-Ermittlung für den Straßenbahnverkehr werden gemeinsam von Unternehmen und Aufgabenträgern in einer Probephase ermittelt.

2.1.4 Tarifenkenntnisse des Fahrpersonals von Omnibussen

- (1) Es werden Testfragen verwendet. Die Erhebungen werden zwischen 8 und 22 Uhr durchgeführt. Je erfasster Fahrt wird dem Fahrpersonal eine zufällig gewählte Testfrage gestellt.
- (2) Die Erhebung erfolgt mit einem statistisch abgesicherten Stichprobenumfang, der eine Statistische Sicherheit von $S = 95$ bei einer Genauigkeit (e) = +/- 0,5% vom tatsächlichen Wert sicher stellt. In der notwendigen Zufallsauswahl der in die Stichproben einzubeziehenden Fahrten werden alle Wochentage sowie eine gleichmäßige Verteilung der Erhebungen übers Jahr berücksichtigt.
- (3) Vom Fahrpersonal von Omnibussen wird erwartet, dass auf 80% der gestellten Testfragen eine zutreffende Auskunft erteilt wird. Wird von diesem Wert um weniger als 5,0 Prozentpunkte abgewichen, so bleibt dies ohne Auswirkungen. Jede weitere Unter- bzw. Überschreitung des Wertes führt je ganzen angefangenen Prozentpunkt zu einer Bonus- bzw. Maluszahlung in Höhe von 1/50 der verfügbaren Bonus- bzw. Malusmasse nach **Kapitel 2.1.1**. Die maximale Bonus bzw. Maluszahlung wird auf 10% der verfügbaren Bonus- bzw. Malusmasse nach **Kapitel 2.1.1** begrenzt.

2.2 Sonstige Maluszahlungen

Für folgende Vorfälle sind pro Vorfall Maluszahlungen des Unternehmers an die Aufgabenträger zu leisten:

- Einsatz eines Fahrzeuges, das nicht den Anforderungen gemäß Kapitel 1. entspricht (€ 100),
- Ausfall einer Fahrt, soweit der Ausfall vom Unternehmer zu vertreten ist (€ 200),
- Verfrühte Abfahrt an Haltestellen (€ 200),
- Einsatz von Fahrpersonal, das nicht den Anforderungen gemäß Kapitel 1.2. entspricht (€ 50) ,
- Telefonieren des Fahrpersonals mit einem Mobiltelefon während der Fahrt (€ 50),
- Nichterfüllung der Berichtspflichten (je angefangene Woche € 50),
- Beklebung von Bussen, die nicht den Regelungen gemäß Kapitel 1.1.2. entspricht (€ 50).
- Beschädigtes Haltestellenschild nicht binnen zwei Tagen nach Bekanntwerden der Beschädigung ersetzt (50 €)

3. Fahrgeldeinnahmen

- (1) Die kassentechnischen Einnahmen eines jeden Monats sind bis zum Ende des Folgemonats – vorzugsweise auf elektronischem Weg - an die Aufgabenträger zu melden. Sie sind für den Monat zu melden, in dem sie kassentechnisch anfallen.
- (2) Der Unternehmer lässt sich die kassentechnischen Einnahmen eines jeden Kalenderjahres testieren und legt das Testat den Aufgabenträgern bis spätestens 24. März des Folgejahres vor.
- (3) Die Zuteilung der Einnahmen nach der verbundweiten Einnahmenaufteilung erfolgt durch die Aufgabenträger bis zum 31. März des zweiten nachfolgenden Kalenderjahres.
- (4) Die Aufgabenträger leisten dem Unternehmer unterjährige Abschlagszahlungen. Genauer ist in einer Vereinbarung zwischen dem Unternehmer und den Aufgabenträgern zu regeln.

4. Vertragliche Vereinbarung

Zur genaueren Regelung der unter Kapitel 1. – 3. aufgeführten Punkte ist eine vertragliche Vereinbarung zwischen den Aufgabenträgern und dem Unternehmer über die Laufzeit des jeweiligen Linienbündels zu schließen.