



Fortschreibung Nahverkehrsplan

Stadt Darmstadt und

Landkreis Darmstadt-Dieburg

2004 –2009

Endbericht

.Stand April 2004

STETE PLANUNG

Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Sandbergstraße 65 · 64285 Darmstadt



IVU Traffic Technologies AG

Bundesallee 88, D-12161 Berlin
Tel. +49 · 30 · 85906 – 0
Fax. +49 · 30 · 85906 – 111
Internet <http://www.ivu.de>

INHALTSVERZEICHNIS

1	Anlass und Ziel	1
2	Bearbeitungsweise	1
3	Umsetzung NVP 1998	2
4	Anforderungsprofil	4
5	Struktur des Untersuchungsraums	12
5.1	Zentrale Orte und Verflechtungsbereiche	12
5.2	Verkehrsachsen.....	13
5.3	Bestand der Bevölkerung.....	14
5.4	Nachfragepotenzial des Berufsverkehrs	14
5.5	Nachfragepotenzial des Ausbildungsverkehrs	15
5.6	Nachfragepotenzial des Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehrs	17
6	Analyse des ÖPNV-Angebots	18
6.1	Überblick.....	18
6.2	Netz	19
6.2.1	Regionalverkehr	19
6.2.2	Lokaler Verkehr	21
6.3	Erschließung und Bedienung.....	24
6.4	Verbindung	27
6.5	Verknüpfungspunkte.....	27
6.5.1	Kategorisierung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten ...	27
6.5.2	Bewertung der Verknüpfungspunkte	29
6.6	Fahrzeuge.....	31
7	ÖPNV-Nachfrage	33
8	Beteiligung	34
9	Hinweise an die Städte und Gemeinden	37
10	Hinweise zum Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)	39
11	Angebotskonzeption	41
11.1	Vorgehensweise	41
11.2	Wesentliche Elemente im Fortschreibungszeitraum bis 2009.....	41
11.3	Einzelbeschreibung der Maßnahmen	44
11.3.1	Linienbezogene Maßnahmen.....	45
11.3.2	Infrastrukturmaßnahmen / Infrastrukturkosten	50
11.3.3	Sonstige Maßnahmen	51

11.3.4	Weiterzuverfolgende Maßnahmen	52
11.3.5	Maßnahmen im SPNV	53
12	Maßnahmenwirkung, Finanzierung, Kosten und Erlöse	54
12.1	Betriebskostenabschätzung	54
12.2	Nachfrageprognose	57
12.3	Erlösabschätzung	58
12.4	Investitionen.....	58
13	Wettbewerb im ÖPNV	60
13.1	Allgemeines	60
13.2	Vorgaben zur Qualität der Leistungserbringung	63

VERZEICHNIS DER TABELLEN IM TEXT:

Tabelle 1:	Übersicht Anforderungsprofil	5
Tabelle 2:	Anforderungsprofil Liniennetz	6
Tabelle 3:	Anforderungsprofil Erschließung.....	6
Tabelle 4:	Anforderungsprofil Verbindung	7
Tabelle 5:	Anforderungsprofil Bedienung	8
Tabelle 6:	Anforderungsprofil Verkehrsmittel.....	9
Tabelle 7:	Anforderungsprofil Tarifsysteem	9
Tabelle 8:	Anforderungsprofil Betriebsablauf.....	9
Tabelle 9:	Anforderungsprofil Sonderverkehre	10
Tabelle 10:	Anforderungsprofil Marketing.....	10
Tabelle 11:	Anforderungsprofil Haltestellen	11
Tabelle 12:	Anforderungsprofil Qualitätsmanagement.....	11
Tabelle 13:	Schulen im Untersuchungsraum nach Schulart	16
Tabelle 14:	Schüler im Untersuchungsraum.....	17
Tabelle 15:	Übersicht der erhobenen Verknüpfungspunkte.....	28
Tabelle 16:	Kategorisierung der erhobenen Verknüpfungspunkte nach RMV-Haltestellenstandards	29
Tabelle 17:	Zusammenfassende Bewertung der Verknüpfungspunkte	30
Tabelle 18:	Fahrzeugeinsatz mit Niederfluranteil.....	32
Tabelle 19:	Bereiche mit Erschließungsmängeln.....	43
Tabelle 20:	Linienbezogene Maßnahmen	46
Tabelle 21:	Infrastrukturplanungen bis 2009	50
Tabelle 22:	Sonstige Maßnahmen	52
Tabelle 23:	Weiterzuverfolgende Maßnahmen	52
Tabelle 24:	Maßnahmen im SPNV bis 2009.....	53
Tabelle 25:	Weiterzuverfolgende Maßnahmen im SPNV	53
Tabelle 26:	Leistungsveränderungen im ÖPNV-Angebot bis 2009.....	55

Tabelle 27:	Leistungsveränderungen im ÖPNV-Angebot der Stadt Darmstadt bis 2009.....	55
Tabelle 28:	Leistungsveränderungen im ÖPNV-Angebot des Landkreises Darmstadt-Dieburg bis 2009	56
Tabelle 29:	Zusammenfassung des ÖPNV-Angebot 2009	56
Tabelle 30:	Kostenübersicht der Infrastrukturmaßnahmen bis 2009	59
Tabelle 31:	Linienbündelung im DADINA-Gebiet.....	61

VERZEICHNIS DER KARTEN IM ANHANG:

Karte 1:	Zentrenstruktur im Untersuchungsraum
Karte 2.1:	Bevölkerungsverteilung nach Gemeinden
Karte 2.2:	Bevölkerungsverteilung nach Ortsteilen
Karte 3:	Beschäftigte am Arbeitsort
Karte 4.1:	Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten innerhalb des Untersuchungsraumes 2001
Karte 4.2:	Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten vom Landkreis Darmstadt-Dieburg in Richtung Darmstadt und Frankfurt am Main 2001
Karte 4.3:	Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von den umliegenden Landkreisen in den Untersuchungsraum 2001 (Einpendler)
Karte 4.4:	Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in die umliegenden Landkreise aus dem Untersuchungsraum 2001 (Auspendler)
Karte 5.1:	Anzahl der Schüler am Schulort
Karte 5.2a:	Summe der ÖPNV-relevanten Wohnort-Schulort-Beziehungen ausgewählter Schulen über alle Schularten im Schuljahr 2002/03
Karte 5.2b:	Summe der ÖPNV-relevanten Wohnort-Schulort-Beziehungen ausgewählter Schulen über alle Schularten im Schuljahr 2002/03 im Stadtgebiet von Darmstadt
Karte 5.3:	ÖPNV-relevante Wohnort-Schulort-Beziehungen der Gymnasien im Schuljahr 2002/03

- Karte 6:** Anzahl der Studierenden am Studienort
- Karte 7:** Wichtige Ziele im Untersuchungsraum
- Karte 8a:** Streckennetz im gesamten Untersuchungsraum
- Karte 8b:** Streckennetz im Stadtgebiet von Darmstadt
- Karte 9.1:** Erschließungs- und Bedienungsqualität werktags an Schultagen
- Karte 9.2:** Erschließungs- und Bedienungsqualität werktags an Ferientagen
- Karte 9.3:** Erschließungs- und Bedienungsqualität an Sonn- und Feiertagen
- Karte 9.4:** Erschließungs- und Bedienungsqualität werktags nach 20 Uhr
- Karte 10.1a:** Verkehrsangebot werktags an Schultagen im gesamten Untersuchungsraum
- Karte 10.1b:** Verkehrsangebot werktags an Schultagen im Stadtgebiet von Darmstadt
- Karte 10.2a:** Verkehrsangebot werktags an Ferientagen im gesamten Untersuchungsgebiet
- Karte 10.2b:** Verkehrsangebot werktags an Ferientagen im Stadtgebiet von Darmstadt
- Karte 10.3a:** Verkehrsangebot an Sonn- und Feiertagen im gesamten Untersuchungsgebiet
- Karte 10.3b:** Verkehrsangebot an Sonn- und Feiertagen im Stadtgebiet von Darmstadt
- Karte 10.4a:** Verkehrsangebot werktags nach 20 Uhr im gesamten Untersuchungsgebiet
- Karte 10.4b:** Verkehrsangebot werktags nach 20 Uhr im Stadtgebiet von Darmstadt
- Karte 11.1:** Reisezeiten im öffentlichen Personennahverkehr zur City Darmstadt
- Karte 11.2:** Reisezeiten im motorisierten Individualverkehr zur City Darmstadt
- Karte 11.3:** Reisezeitverhältnis ÖPNV zu MIV zur City Darmstadt
- Karte 12:** Bewertung der Verknüpfungspunkte
- Karte 13.1a:** Klassifizierte Verkehrsnachfrage an mittleren Schultagen im gesamten Untersuchungsraum
- Karte 13.1b:** Klassifizierte Verkehrsnachfrage an mittleren Schultagen im Stadtgebiet von Darmstadt

- Karte 14a:** Maßnahmenplan: Angebotskonzeption für das gesamte Untersuchungsgebiet
- Karte14b:** Maßnahmenplan: Angebotskonzeption für das Stadtgebiet von Darmstadt
- Karte 15:** Klassifizierte Verkehrsprognose 2008 für den gesamten Untersuchungsraum
- Karte 16:** Bevölkerungsprognose für das Jahr 2008 nach Gemeinden

VERZEICHNIS DER TEXTE IM ANHANG

- Anhang A-1:** Mitglieder der Lenkungsgruppe
- Anhang A-2:** Anhörungsberechtigte
- Anhang A-3:** Fahrplanänderungen zum Fahrplanwechsel 15.12.02
- Anhang A-4a:** Übersicht der Maßnahmen des NVP 1998-2003
- Anhang A-4b:** Bilanz NVP 1998-2003: Umgesetzte Maßnahmen
- Anhang A-4c:** Bilanz NVP 1998-2003: Nicht umgesetzte Maßnahmen
- Anhang A-4d:** Bilanz NVP 1998-2003: Weiterzuverfolgende Maßnahmen
- Anhang A-5:** Verbundeinheitliche Mindeststandards für Busse
- Anhang A-6:** Qualitätsvorgaben des RMV für den Busbereich im Hinblick auf „Barrierefreiheit“ und das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)
- Anhang A-7a:** Ausstattungsstandards nach RMV-Haltestellen-Management – Lage und Ausstattung der Haltestellen
- Anhang A-7b:** Ausstattungsstandards nach RMV-Haltestellen-Management – Umsteigebeziehung ÖV - ÖV
- Anhang A-7c:** Ausstattungsstandards nach RMV-Haltestellen-Management – Umsteigebeziehung IV - ÖV

VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN:

AST	Anrufsammeltaxi
ASV	Amt für Straßen- und Verkehrswesen
ALT	Anruflinientaxi
BauGB	Baugesetzbuch
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
Bf	Bahnhof
B+R	Bike and Ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
DADINA	Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation
EW	Einwohnerinnen und Einwohnern
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HAV	HAV Personennahverkehrsgesellschaft mbH
Hbf	Hauptbahnhof
HEAG	Hessische Elektrizitäts-AG
HessÖPNVG	Hessisches ÖPNV-Gesetz
HLSV	Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen
HMWVL	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
HSchGes	Hessisches Schulgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integraler Taktfahrplan
IV	Individualverkehr
LSA	Lichtsignalanlage
LDD	Landkreis Darmstadt-Dieburg
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZ	Mittelzentrum
NF	Niederflur
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung
NV	Nachtverkehr
NVZ	Normalverkehrszeit
NVP	Nahverkehrsplan

OREG	Odenwald-Regionalgesellschaft mbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park and Ride
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Strab	Straßenbahn
SVZ	Schwachverkehrszeit
TVZ	Tagesverkehrszeit
UZ	Unterzentrum
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
VU	Verkehrsgesellschaft Untermain

LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS

Argus (1999): Mobilität der Bevölkerung im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Braunschweig

Bundesamt für Arbeit, Nürnberg (2002): Daten zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort am 30.06.01

Durth Roos Consulting GmbH (1996): Nutzen-Kosten-Untersuchung Straßenbahn Kranichstein, Darmstadt.

FGSV (1995): Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen EAE 85/95. Köln

HLSV (2002): Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen. Wiesbaden.

HMWVL (Hrsg.) (2002): Bilanzierung der lokalen Nahverkehrspläne in Hessen. Wiesbaden.

HMWVL (2002): Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen

Kreisausschuss des Landkreises Darmstadt-Dieburg (2001): Unser Kreis. Darmstadt.

Regierungspräsidium Darmstadt (2000): Regionalplan Südhessen 2000. Darmstadt

RMV (1996): Qualitätsmerkmale für Linienbusse im RMV. Hofheim

RMV (1997): Kategorisierung und Ausstattung von Haltestellen im Verbundgebiet. Hofheim

RMV (2003): STEP für STEP zum Ziel Stationsentwicklungsplan. Hofheim

Statistisches Landesamt Hessen (2002): Hessische Gemeindestatistik 2001

Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V. (o. J): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland. Rechtlicher Rahmen, technische Standards und Empfehlungen. Veröffentlichung im Internet.

Wissenschaftsstadt Darmstadt, Amt für Einwohnerwesen, Wahlen und Statistik (2002): Darmstadt in Zahlen 2001. Darmstadt

1 Anlass und Ziel

Mit der Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wurden den kommunalen Gebietskörperschaften die Verantwortung für die Ausgestaltung und die Finanzierung des ÖPNV-Angebots übertragen. Nach dem § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und dem § 12 des Gesetzes zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen (HessÖPNVG) zählt zu den damit verbundenen Aufgaben die Aufstellung von lokalen Nahverkehrsplänen (NVP). Dieser Aufgabe sind die Stadt Darmstadt und der Landkreis Darmstadt-Dieburg mit der Vorlage eines gemeinsamen Nahverkehrsplans mit einem Geltungszeitraum bis 2003 nachgekommen. Nach § 12 Abs. 7 des hessischen ÖPNV-Gesetzes ist dieser NVP spätestens nach 5 Jahren fortzuschreiben.

Gegenstand des Nahverkehrsplans sind sowohl die lokalen Verkehre der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Aussagen zu den regionalen Busverkehre werden hinsichtlich den Zielvorstellungen der DADINA aufgeführt. Grundsätzlich jedoch unterliegen die regionalen Busverkehre der Aufgabenträgerschaft des RMV.

Ziel des Nahverkehrsplans bzw. dessen Fortschreibung ist die Definition und Bewertung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes unter der Maßgabe, lokale und regionale Verkehre räumlich und zeitlich aufeinander abzustimmen. Dazu sind Abstimmungen zwischen den benachbarten Aufgabenträgern, den vorhandenen Verkehrsunternehmen, den Trägern öffentlicher Belange und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund notwendig. Für die Städte und Gemeinden soll ein ausgewogenes Angebot an lokalen und regionalen Linien mit einer angemessenen Mischung aus notwendiger Erschließung und kurzen Fahrzeiten für die Mehrzahl der ÖPNV-Kunden und einer Aufgabenteilung bzw. -ergänzung möglichst ohne Parallelbedienungen bereitgestellt werden. Die Planung und Umsetzung der Maßnahmen des Nahverkehrsplans stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit.

Insbesondere zu berücksichtigen sind die geplanten Maßnahmen zur Modernisierung der Odenwaldbahn und die Wiedereröffnung der Schienenverbindung Darmstadt - Pfungstadt. Beim Straßenbahnnetz sind die geplanten Verlängerungen vorhandener Linienäste zu berücksichtigen. Mit der Umsetzung der regional beschlossenen Schienenverkehrskonzepte sowie der Erweiterung des Straßenbahnnetzes ist jeweils auch eine Umstellung der ergänzenden Buslinien erforderlich.

Der Nahverkehrsplan 2004 – 2009 soll zusätzlich zu den bisherigen Bestandteilen eine Bilanzierung der Umsetzung des bestehenden Nahverkehrsplans sowie Aussagen zum Wettbewerb bzw. der Linienbündelung enthalten. Weiter sind die Definitionen von Angebots- und Qualitätsstandards zu vertiefen (HLSV 2002; Hess-ÖPNVG).

2 Bearbeitungsweise

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans orientiert sich im wesentlichen am Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL 2002, HLSV 2002).

Auch für die Fortschreibung des NVP wurde eine Lenkungsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern der Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen und der Fachbehörden einberufen, die die Projektbearbeitung gleichermaßen kritisch und konstruktiv begleiten (vgl. Anhang A-1). Darüber hinaus wurde über eine schriftliche Befragung den Kommunen und einer Reihe von Interessensvertretungen die Gelegenheit gegeben, sich im Rahmen der Bestandsaufnahme und der Mängelanalyse mit ihren Vorstellungen einzubringen. Eine weitere Beteiligung dieses Beirates (vgl. Anhang A-2) ist im Rahmen der Angebotskonzeption erfolgt.

Die Analyse des Verkehrsangebotes erfolgte auf Basis der Strukturdaten 2001/ 2002 sowie auf dem Fahrplanstand 17.10.02. Hierbei wurden die Änderungen zum aktuellen Fahrplan 2003 textlich dokumentiert (vgl. Kapitel 6, Anhang A-3). Bei der Fortschreibung des NVP konnten - im Gegensatz zum bestehenden Nahverkehrsplan - auch Nachfragedaten eingespeist werden, die im Jahre 2001 für das Gebiet der DADINA haltestellenscharf erhoben worden waren. Die Darstellung der Nachfragedaten im Nahverkehrsplan 2004-2009 wurde mit dem RMV und den Verkehrsunternehmen abgestimmt. Alle Linien – insbesondere Einzellinien - sind auf der gesamten Länge mittels grober Nachfrageklassen darzustellen. Eine Brechung an den Haltestellen soll nicht erfolgen. Über eine aktuelle Erhebung konnten die Schülerverflechtungen ortsteilscharf abgebildet werden.

Bei der Netzkonzeption 2009 wurden die vorhandenen Planungen einzelner Kommunen einbezogen. Dabei war die hierarchische Gliederung des ÖPNV-Angebotes zu berücksichtigen. Erstmals wurden auch 15 ausgewählte Verknüpfungspunkte hinsichtlich der Haltestellenausstattung und Umsteigesituation bewertet und Maßnahmen abgeleitet.

Alle wesentlichen Arbeiten bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden EDV-gestützt durchgeführt. Das System VISUM-ÖV wurde für die Bewertung von Strecken- und Liniennetzen genutzt. Die erarbeiteten Daten werden dem Auftraggeber nach Abschluss der Arbeiten auf Datenträgern für die weitere Verwendung bzw. Fortschreibung zur Verfügung gestellt.

3 Umsetzung NVP 1998

Bei der Fortschreibung von Nahverkehrsplänen ist nach dem Hessischen ÖPNV-Gesetz eine Bilanzierung über die Umsetzung der im NVP 1998 - 2003 beschlossenen Maßnahmen (vgl. Anhang A-4a) zu erstellen. Zum **Stand 15.12.02** wurde diese Überprüfung durchgeführt und in der projektbegleitenden Arbeitsgruppe zum NVP diskutiert.

Die Maßnahmen des Nahverkehrsplans 1998 – 2003 wurden wie folgt bilanziert:

- 53 Maßnahmen wurden vollständig oder nahezu vollständig umgesetzt, so dass diese Maßnahmen in der weiteren Erarbeitung des NVP 2004 – 2009 als Bestand berücksichtigt werden müssen (vgl. **Anhang A-4b**).

Hierzu gehören insbesondere:

- Einrichtung eines ganztägigen und ganzjährigen Betriebs der Linie 1
- Neustrukturierung der Linien 5506, 5513 und 5515 in Richtung Weiterstadt
- Verlängerung des A-Busses nach Arheilgen Bahnhof
- Veränderung der Linienführung der Linie 972
- Ausdehnung der Bedienungszeiträume der Linie O
- Ausweitung der Bedienungszeiträume und Entfall der Standzeiten in Hahn für den PS-Bus
- Wegfall der Linie 5504
- Taktverdichtung bei der Linie K49 (669)
- Neustrukturierung der Linien K59 und K62
- Einrichtung des Expressbusses 5510
- Integration des Schülerverkehrs bei verschiedenen Linien
- 12 Maßnahmen wurden nicht umgesetzt und sollen im NVP 2004 – 2009 nicht mehr weiterverfolgt werden (vgl. **Anhang A-4c**). Hierzu gehören:
 - Führung der Linie 5511 bis Gernsheim Bahnhof
 - Andienung von Ueberau durch die Linie 5509 erfolgt durch die Linie K55.
 - Verlängerung der Linie GM: die Linie GM wurde zwischenzeitlich eingestellt.
- 56 Maßnahmen sollen weiterverfolgt werden, da sie bisher noch nicht bzw. nur teilweise umgesetzt wurden. Ebenso sind hier Maßnahmen aufgeführt, für die seit

dem Beschluss des bestehenden NVP modifizierte Konzepte vorgelegt wurden. Die Maßnahmen sind im **Anhang A-4d** des Endberichts tabellarisch aufgelistet.

Zu den Maßnahmen, deren Konzepte aufgrund veränderter Rahmenbedingungen modifiziert oder weiterentwickelt wurden, gehören beispielsweise:

- Die Erschließung der Wohngebiete A24, Grillparzerstraße, Siedlung Hardt / Wachtelweg in Darmstadt wurde als Maßnahme 11b und 11c festgelegt. Mittlerweile wurden die Konzepte für den A- und AH-Bus weiterentwickelt (vgl. Kapitel 11).
- Im Rahmen der Einrichtung der neuen Straßenbahnlinien nach Kranichstein wurde in den Maßnahmen M12, M16, M17 ein Konzept zur Führung der Buslinien D, L, K entwickelt. Dieses Konzept wurde modifiziert und geht als neue linienbezogene Maßnahmen in den Nahverkehrsplan 2004 ein.

Als weiterzuverfolgende Maßnahmen, die bis zum 15.12.02 (Stand der Bilanzierung) nur teilweise oder noch nicht umgesetzt wurden, sind z. B. zu nennen:

- Einführung des 15' Taktes bei der Straßenbahnlinie 1 (M1a).
- Halt der Straßenbahnlinie 6 am Nordbahnhof (M5a).
- Führung des Airliner über Darmstadt Hauptbahnhof und Flughafen Frankfurt Terminal 2 (M26).
- Bedienung von Höchst und Nauses durch die Linie K64 (M49).
- Im Bereich Babenhausen war durch die Maßnahmen M52, M53 und M54 eine Anpassung des Buskonzeptes an die Neueinrichtung eines S-Bahn-Haltespunktes in Dudenhofen sowie die Verbesserung der Erschließung von Babenhausen im Erloch vorgesehen.

4 Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil nimmt auch bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans eine bedeutende Stellung ein. Hier legt der Aufgabenträger die von ihm gewünschte ÖPNV-Struktur als Ziel- bzw. Soll-Zustand nach Art und Umfang fest. Dazu werden Mindeststandards definiert, die im Sinne der Daseinsvorsorge einzuhalten sind, sowohl in den Schul- als auch in den Ferienzeiten.

Diese Festlegung wird benötigt als

- Basis („Meßlatte oder Orientierungshilfe“) für die Bewertung des vorhandenen Nahverkehrssystems (Ist-Zustand) bzw. den Soll/Ist-Vergleich der wichtigsten Merkmale,
- Basis für die Entwicklung der Angebotskonzeption und der Ableitung von Maßnahmen.

Der Aufgabenträger ist bei der Definition des Soll-Zustandes des ÖPNV aber nicht frei, sondern muss verschiedene Rahmenvorgaben beachten. Dazu zählen u.a. die Vorgaben zur Raumstruktur und zum regionalen Bahnnetz. Bedeutung bei der Bewertung haben dabei insbesondere die Vorgaben zur zentralörtlichen Gliederung, den regionalen Entwicklungsachsen, zur Erreichbarkeit der Zentren sowie zur Haltestellenausstattung und zu den Fahrzeugstandards gemäß RMV. Darüber hinaus ist das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen zu berücksichtigen.

Inwieweit die in der Analyse festgestellten qualitativen und quantitativen Abweichungen vom definierten Standard auch einen Handlungsbedarf begründen, muss aufgrund konkreter Rahmenbedingungen und Prioritäten, auch unter Berücksichtigung finanzieller und wirtschaftlicher Aspekte, entschieden werden.

Im folgenden werden die Ziele und Beurteilungsmerkmale des Anforderungsprofil nach Themenfeldern geordnet dargestellt. Die Grundlage bilden dabei die im Nahverkehrsplan 1998-2003 formulierten Standards, ergänzt um die zwischenzeitlich präzisierten Standards insbesondere des RMV.

Tabelle 1: Übersicht Anforderungsprofil

Kategorie	Ziel	Qualitätskriterien/Beurteilungsmerkmale
Liniennetz	Klassifizierung und Hierarchie der Netzstruktur	Vorrang Schienenverkehrsmittel
Erschließung	Festlegung der räumlichen Erschließung	<ul style="list-style-type: none"> • Fußläufige Einzugsbereiche der Haltestellen • Erschließungsschwerpunkte/wichtige Ziele
Verbindung	Erreichbarkeit definierter Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit • Beförderungszeiten ÖPNV/MIV • Umsteigehäufigkeit
Bedienung	Gewährleistung eines angemessenen Bedienungsstandards	<ul style="list-style-type: none"> • Bedienungszeiträume • Takt • Mindestangebot
Verkehrsmittel	Festlegung von Qualitätskriterien der Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> • Qualitätsstandards RMV
Tarifsystem	Verständliches und nachvollziehbares Tarifsystem	<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtlichkeit des Tarifangebots
Betriebsablauf	Optimierung der Betriebsabläufe sowie Trassenverfügbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Betriebsleitsysteme • Anschlusssicherung • Beschleunigungsmaßnahmen LSA
Sonderverkehre	Weitgehende Integration von Sonderverkehren bei bedarfsorientierten Sonderangeboten	<ul style="list-style-type: none"> • Schülerverkehrsintegration • Sonderangebote
Marketing	Informationen über ÖPNV-System und dessen Angebote	<ul style="list-style-type: none"> • Informationsvielfalt
Haltestellen	Klassifizierung der Haltestellen und Festlegung der Haltestelleninfrastruktur sowie deren Zugänglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Maßstab RMV-Standard • Barrierefrei
Qualitätsmanagement	Qualitätskontrolle	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Einhaltung von Standards

Tabelle 2: Anforderungsprofil Liniennetz

Kategorie	Standards / Messgrößen
Gestaltung des Netzes	<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtliche und leicht begreifbare Gestaltung des Netzes • Eindeutige verkehrliche Klassifizierung des ÖPNV-Angebotes, die für die Fahrgäste anhand der Linienbezeichnungen erkennbar ist • Einheitlicher und systematisierter Linienlaufweg • Vermeidung von Parallelverkehren
Verknüpfungsfunktion	Verbesserung der Verknüpfungsfunktion an wichtigen Haltepunkten (Minimierung der Wartezeiten, Haltestellenausstattung)

Tabelle 3: Anforderungsprofil Erschließung

Kategorie	Standards / Messgrößen
Räumliche Erschließung	<p>Fußläufige Einzugsbereiche der Haltestellen</p> <p>1.000m: Stationen des SPNV</p> <p>500m: Haltestellen im Landkreis</p> <p>300m: Haltestellen in der Stadt Darmstadt</p>
Erschließungsschwerpunkte	Arbeitsplatzschwerpunkte, Schwerpunkte des Einkaufs- und Erledigungsverkehrs, zentrale Einrichtungen ¹ und sonstige bedeutsame Ziele ²
Grundsätze	Flächendeckende Erschließung aller Orte

¹ Zentrale Einrichtungen: Überörtlich bedeutende Infrastruktureinrichtungen z. B. Krankenhaus

² Überörtlich bedeutsame Ziele: Sportstätten, kulturelle Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen

Tabelle 4: Anforderungsprofil Verbindung

Kategorie	Standards / Messgrößen
Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Umsteigefreie Anbindung aller Orte zumindest an das nächste Unterzentrum • Umsteigefreie Anbindung aller Mittel-/Unterzentren an Darmstadt in der HVZ und TVZ • Anbindung der Ober-, Mittel- und Unterzentren an die Ober- und Mittelzentren angrenzender Gebietskörperschaften • Erreichbarkeit der jeweiligen Mittelzentren von allen Gemeinden innerhalb von 30 Minuten • Erreichbarkeit mindestens der zentralen Orte im Spätverkehr • Erreichbarkeit überörtlich bedeutsamer Ziele³
Beförderungszeiten ÖPNV / MIV	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 1,5 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 20 Minuten
Umsteigehäufigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Vorrang umsteigefreier Verbindungen vor kürzeren Reisezeiten • Minimierung der Umsteigehäufigkeit • Minimierung der Wartezeiten beim Umsteigen auf maximal 10 Minuten (auf Hauptverkehrsrelationen)
Anschlussicherung	Sicherung der Anschlüsse vom und aus dem Fern- und Regionalverkehr
Verknüpfungsfunktion	Verknüpfung der ÖPNV-Linien an Bahnhöfen und Schwerpunkten des Verkehrsaufkommens zur Erleichterung des Umsteigevorgangs

³ Überörtlich bedeutsame Ziele: Sportstätten, kulturelle Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen

Tabelle 5: Anforderungsprofil Bedienung

Kategorie	Standards / Messgrößen			
Bedienungszeiträume	Werktags:			
	Tagesverkehrszeit	TVZ	5:00 – 20:30h	
	Hauptverkehrszeit	HVZ	6:00 – 9:00h 12:00 – 19:00h	
	Schwachverkehrszeit	SVZ	20:30 – 1:00h	
	Samstags:			
	Tagesverkehrszeit	TVZ	5:00 – 20:00h ⁴	
	Schwachverkehrszeit	SVZ	20:00 – 1:00h	
	Sonntags / Feiertags:			
	Schwachverkehrszeit	SVZ	7:00 – 1:00h	
	Freitags / Samstags und vor Feiertagen auf wichtigen Relationen:			
	Nachtverkehr	NV	1:00 – 3:00h	
	Mindesttakt	Bedienung als integraler Taktfahrplan:		
		Verbindung	HVZ	TVZ
OZ – MZ / UZ		15'	30'	60'
Gemeinde – OZ/MZ/UZ		30'	60'	120'
innergemeind- lich		30'	60'	120'
innerhalb Darmstadts		15'	15'	30'
Mindestfahrtenangebot		Zwei ÖPNV-Fahrtenpaare / Tag in jeden Ort über 200 Einwohner		

⁴ Ausdehnung bis 20:00h soll in Abhängigkeit von den Ladenöffnungszeiten erfolgen.

Tabelle 6: Anforderungsprofil Verkehrsmittel

Kategorie	Standards / Messgrößen
Bedienungsform	<ul style="list-style-type: none"> • Vorrangiger Einsatz von Schienenverkehrsmitteln gegenüber dem Einsatz von Bussen • Angebot flexibler Bedienungsformen bei geringer Nachfrage
Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> • Orientierung an RMV-Qualitätskriterien • Einsatz von geeigneten, sauberen, modernen, ansprechenden und komfortablen Fahrzeugen • Einsatz barrierefreier Fahrzeuge
Fahrscheinverkauf	<ul style="list-style-type: none"> • Möglichkeit des Fahrscheinverkaufs in den Bussen durch den Fahrer soll unter Vorbehalt der Einführung des elektronischen Ticketings beibehalten werden.

Tabelle 7: Anforderungsprofil Tarifsystem

Kategorie	Standards / Messgrößen
Ausgestaltung des Tarifsystems	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung eines verständlichen und allgemein nachvollziehbaren Tarifsystems • Es gilt der Verbundtarif • Zielgruppenorientierte Tarifangebote • Einführung elektronischer, kundenfreundlicher Fahrkarten

Tabelle 8: Anforderungsprofil Betriebsablauf

Kategorie	Standards / Messgrößen
Koordinierung	<ul style="list-style-type: none"> • Koordination des Betriebsablaufs für den gesamten Landkreis und die Stadt Darmstadt unter Einbezug des SPNV mit Hilfe eines Betriebsleitsystems
Beschleunigung	<ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung des ÖPNV, z.B. durch separate ÖPNV-Trassen und/oder Bevorrechtigung an LSA • Leistungsfähige Gestaltung des ÖPNV-Knotenpunktes Darmstadt-Innenstadt
Linienverknüpfung	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitliche und räumliche Optimierung der Verknüpfung der Linien • Anschlusssicherung mittels geeigneter Maßnahmen

Tabelle 9: Anforderungsprofil Sonderverkehre

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Integration des Schülerverkehrs in den Linienverkehr• Schaffung eines besonderen Angebots zu Großveranstaltungen |
|---|

Tabelle 10: Anforderungsprofil Marketing

Standards / Messgrößen

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Öffentlichkeitsarbeit für das ÖPNV-Angebot, insbesondere bei Neuerungen• Corporate identity der verschiedenen Verkehrsunternehmen, gemeinsames, unternehmensübergreifendes Marketing durch die Aufgabenträger• Kontinuierliche Nachfrageermittlung• Einrichtung von Mobilitätszentralen• Nutzerfreundlicher und einfacher Vertrieb von Fahrkarten und Fahrplänen• Umfassende, verkehrsträgerübergreifende Information (auch bei Störungen)• Öffentlichkeitsarbeit erfolgt durch die Aufgabenträger außer bei rein betrieblichen Maßnahmen. |
|--|

Tabelle 11: Anforderungsprofil Haltestellen

Kategorie	Standards / Messgrößen
Ausstattung der Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung der RMV-Haltestellenstandards • Ausstattung der Haltestellen mit Wetterschutz, Beleuchtung, Fahrgastinformation bei sicherer und bequemer Erreichbarkeit; zusätzliche Ausstattung von Haltestellen besonderer Bedeutung mit Fahrkartenautomaten und überdachten Fahrradabstellanlagen • Einrichtung von P+R- sowie B+R-Anlagen an zentralen Haltestellen bei nicht flächendeckend erschlossenen Siedlungsbereichen • Berücksichtigung der Belange besonderer Nutzergruppen (mobilitätseingeschränkte Personen) beim Haltestellenzugang und beim Einstieg in die Verkehrsmittel
Zusätzliche Ausstattung von Verknüpfungspunkten	<ul style="list-style-type: none"> • Ausstattung von Verknüpfungspunkten mit Elementen zur guten Erkennbarkeit von Umsteigeerfordernissen und Umsteigewegen • Hohe Qualität der Zugangs- und Umsteigewege, gute Anbindung ans Verkehrsnetz

Tabelle 12: Anforderungsprofil Qualitätsmanagement

Kategorie	Standards / Messgrößen
Prüfung über Einhaltung von Standards	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegung eines Bonus/Malus-Systems • Regelmäßige Durchführung von Qualitätskontrollen • Erfassung der Zufriedenheit der ÖPNV-Kunden

5 Struktur des Untersuchungsraums

5.1 Zentrale Orte und Verflechtungsbereiche

Die Stadt Darmstadt und der Landkreis Darmstadt-Dieburg liegen im Süden des Ballungsraumes Rhein-Main und somit in einem der wirtschaftsstärksten Räume Europas. Zugleich stellt das Untersuchungsgebiet das Bindeglied zur Region Rhein-Neckar dar.

Nach der Gliederung der Gesamtregion in Strukturräume wurde der westliche Teil des Untersuchungsgebiets mit den Städten Darmstadt, Griesheim, Weiterstadt, Pfungstadt sowie den Gemeinden Erzhausen, Bickenbach, Alsbach-Hähnlein, Seeheim-Jugenheim und Mühlthal als „Verdichtungsraum als Teilbereich des Ordnungsraums“ ausgewiesen, der übergeordnete wirtschaftliche, kulturelle, soziale und sonstige Aufgaben erfüllen soll. Hier sind die hohe Wirtschaftskraft, der vielfältige Arbeitsmarkt und ein breites Infrastruktur- und Freizeitangebot zu erhalten. Insbesondere sind neue Baugebiete möglichst im Bereich der Haltepunkte des schienengebundenen ÖPNV vorzusehen.

Der östliche Bereich des Untersuchungsgebietes wurde als Ordnungsraum mit Ergänzungs- und Entlastungsfunktion für den Verdichtungsraum ausgewiesen. Hier soll ein leistungsfähiges und attraktives Angebot auf den Nahverkehrs- und Regionalachsen, besonders durch den schienengebundenen ÖPNV, gewährleistet werden. Die Siedlungsentwicklung im Ordnungsraum ist an den Nahverkehrs- und Siedlungsachsen zu konzentrieren.

Für die zentralen Orte soll ihre Funktion als Ziel- und Verknüpfungspunkt im Regional- und Nahverkehr gesichert werden. Die Stadt Darmstadt als einziges Oberzentrum im Untersuchungsraum nimmt hierbei eine zentrale Stellung ein. Die Stadt Darmstadt soll den Gesamttraum mit hochqualifizierten Leistungen im sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen und wissenschaftlichen Bereich versorgen. Das Verkehrssystem im Oberzentrum ist derart zu gestalten, dass das Oberzentrum seine Funktion als Verknüpfungspunkt im großräumigen und regionalen Verkehr erfüllen kann. Weiter soll Darmstadt von ihrem Oberbereich aus innerhalb einer Stunde mit dem ÖPNV bzw. im Regionalverkehr erreichbar sein.

Mittelzentren im Untersuchungsraum sind die Städte Dieburg, Griesheim, Groß-Umstadt, Pfungstadt und Weiterstadt. Sie sind Standorte für gehobene Einrichtungen im wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und Verwaltungsbereich sowie für private Dienstleistungen. Zu den Mittelzentren soll der Bevölkerung des jeweiligen Mittelbereichs mehrere Hin- und Rückfahrgelegenheiten im ÖPNV und Regionalverkehr

innerhalb einer Stunde angeboten werden. Weiter sollen sie die Funktion als Verknüpfungspunkt erfüllen.

Unterzentren sollen als Standort für die überörtliche Grundversorgung sowie als Verknüpfungspunkt im ÖPNV fungieren. Im Untersuchungsgebiet sind Babenhausen, Groß-Zimmern, Mühlthal (OT Nieder-Ramstadt), Münster, Ober-Ramstadt, Reinheim, Roßdorf und Seeheim-Jugenheim als Unterzentrum ausgewiesen.

Die Funktion von Kleinzentren liegt in der Ergänzung der Unterzentren durch Einrichtungen der überörtlichen Grundversorgung. Kleinzentren sind Alsbach-Hähnlein (OT Alsbach), Bickenbach, Eppertshausen, Erzhausen, Fischbachtal (OT Niedernhausen), Groß-Bieberau, Modautal (OT Brandau) und Schaaflheim.

Die zentralörtliche Gliederung des Untersuchungsgebietes ist in **Karte 1** dargestellt⁵.

5.2 Verkehrsachsen

Gemäß des Regionalplans Südhessen 2000 soll die Verkehrsinfrastruktur und das verkehrliche Leistungsangebot entlang der Verkehrsachsen vorrangig erhalten sowie funktionsgerecht weiterentwickelt werden. Die Siedlungsentwicklung ist auf diese Achsen auszurichten. Zu den Verkehrsachsen gehören die Regionalachsen, die den Leistungsaustausch zwischen den Mittelzentren und deren Anbindung an die Oberzentren gewährleisten sollen, und die überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen.

Als Regionalachsen im Regionalplan Südhessen 2000 wurden ausgewiesen:

- Frankfurt – **Darmstadt** – Bensheim – Heppenheim – Heidelberg
- Wiesbaden/Mainz – Groß-Gerau – **Darmstadt** – Aschaffenburg
- **Darmstadt** - Michelstadt/Erbach – Eberbach.

Hier haben der Ausbau und die Weiterentwicklung des ÖPNV sowie des Regionalverkehrs, insbesondere auf der Schiene, Priorität.

Im Bereich der überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen ist die verkehrliche Vernetzung zwischen den Oberzentren und ihrem Umland mittels eines qualitativ hochwertigen und attraktiven Bedienungsangebotes im ÖPNV, insbesondere auf der Schiene, zu gewährleisten. Die Siedlungsentwicklung soll sich auf geeignete zentrale Orte im Verlauf der Nahverkehrs- und Siedlungsachsen konzentrieren, wobei neue

⁵ Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Regionalplanung (2000): Regionalplan Südhessen 2000, Darmstadt.

Baugebiete möglichst im Einzugsbereich der Haltepunkte des schienengebundenen ÖPNV vorzusehen sind.

Als überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen wurden im Untersuchungsgebiet ausgewiesen:

- Wiesbaden/Mainz –Groß-Gerau – **Darmstadt**
- **Darmstadt – Dieburg** – Aschaffenburg
- **Darmstadt** – Bensheim – Heppenheim – Heidelberg
- **Darmstadt – Reinheim – Groß-Umstadt**
- **Dieburg** – Rödermark –Dreieich

5.3 Bestand der Bevölkerung

Eine wesentliche Grundlage zur Beurteilung der zukünftigen Verkehrsnachfrage im ÖPNV bildet der Bestand der Wohnbevölkerung.

Die Stadt Darmstadt ist kreisfreie Stadt und mit 138.242 Einwohnerinnen und Einwohnern (EW) größte Stadt im Untersuchungsraum. Der Landkreis Darmstadt-Dieburg untergliedert sich in 23 eigenständige Städte und Gemeinden. Die Größe der eigenständigen Städte und Gemeinden im Landkreis reicht von 2.694 bis 25.043 Einwohnerinnen und Einwohnern. Rund 86% der Bevölkerung im Untersuchungsraum wohnen in Gemeinden und Städten mit mehr als 10.000 EW.

Hohe Anteile der Bevölkerung entfallen auf den Verdichtungsraum und auf die Mittelzentren sowie auf das Unterzentrum Babenhausen; niedrigere Bevölkerungsanteile finden sich vor allem im südöstlichen Untersuchungsgebiet. **Karte 2.1** zeigt die Verteilung der Wohnbevölkerung nach Städten und Gemeinden im Untersuchungsgebiet⁶. In **Karte 2.2** ist die Bevölkerungsverteilung auf Ortsteilebene dargestellt.

5.4 Nachfragepotenzial des Berufsverkehrs

Eine wichtige Personengruppe zur Abschätzung der Verkehrspotenziale bilden die Erwerbstätigen, die zu relativ festen, eng begrenzten Zeiten den ÖPNV nutzen und so den Nachfragedruck in den Hauptverkehrszeiten zusammen mit dem Schülerverkehr verstärken.

Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an der Gesamtzahl der Erwerbstätigen beträgt im Landkreis Darmstadt-Dieburg im Jahr 2000 rund 69%. Die

⁶ Datenquelle: Hessische Gemeindestatistik 2001

Personengruppen Freiberufler, Beamte, Selbstständige zählen nicht zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

Karte 3 zeigt die Verteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Personen (inklusive der Auszubildenden) am Arbeitsort am 30.06.01⁷. Hierbei ist die ungleiche Verteilung der Arbeitsplätze im Untersuchungsgebiet auffallend. Mit Abstand größter Arbeitsort ist das Oberzentrum Darmstadt mit 88.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Im Landkreis Darmstadt Dieburg sind vor allem die Mittelzentren sowie die Stadt Babenhausen wichtige Arbeitsplatzschwerpunkte, wobei die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von 4.900 bis 7.800 reicht. In **Karte 7** sind wichtige Arbeitsplatzschwerpunkte und Ziele dargestellt.

Die ungleiche Verteilung der Arbeitsplätze der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten innerhalb des Untersuchungsraums spiegelt auch **Karte 4.1** (Pendlerbeziehungen) wieder. Die Stadt Darmstadt weist einen Einpendlerüberschuss von rund 24.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg auf. Wichtige Quellen sind hierbei die Städte Weiterstadt, Griesheim, Pfungstadt, Ober-Ramstadt und Dieburg sowie die Gemeinden Groß-Zimmern, Roßdorf, Reinheim, Mühlthal und Seeheim-Jugenheim. Zwischen dem Westen, Süden und Osten des Landkreises Darmstadt Dieburg und der Stadt Darmstadt bestehen stärkere Pendlerverflechtungen als zwischen dem nördlichen Landkreis und der Stadt Darmstadt.

Die **Karte 4.2** zeigt, dass es aber auch starke Pendlerströme zu Zielen außerhalb des Untersuchungsgebietes gibt. Die Arbeitsplatzschwerpunkte in Frankfurt am Main sowie Langen sind stark nachgefragte Ziele im Berufsverkehr. **Karte 4.3** und **Karte 4.4** zeigen die Pendlerbeziehungen differenziert nach Ein- und Auspendlern.

5.5 Nachfragepotenzial des Ausbildungsverkehrs

Der Schüler- und Ausbildungsverkehr bildet ein wesentliches Nachfragepotenzial für den ÖPNV.

Tabelle 13 und **Tabelle 14** geben einen Überblick über die Anzahl der Schulen sowie der Schüler im Schuljahr 2001/2002. Mit Ausnahme des Sonderschul- sowie teilweise des Grundschulverkehrs ist der Schülerverkehr im Untersuchungsraum weitgehend in den Linienverkehr integriert.

Hinsichtlich der räumlichen Verteilung (vgl. **Karte 5.1**) der Schulen im Untersuchungsgebiet findet man bei den Schulen der Grund- und Mittelstufe eine relativ gleichmäßige Verteilung im Untersuchungsraum. Die gymnasiale Bildung hat einen

⁷ Datenquelle: Bundesanstalt für Arbeit, Nürnberg 2002

deutlichen Schwerpunkt in Darmstadt (vgl. **Karte 5.3**). Standorte der beruflichen Schulen sind die Städte Darmstadt und Dieburg. Als größere Sonderschulstandorte sind die Stadt Darmstadt sowie die Gemeinde Mühlthal zu nennen.

Betrachtet man die Wohnort-Schulort-Beziehungen (**Karte 5.2a, Karte 5.2b**), so zeigt sich, dass die Darmstädter Schulen wichtige Ziele der Schüler aus dem Landkreis sind. Aber auch in Dieburg, Groß-Umstadt, Babenhausen, Ober-Ramstadt, Seeheim und Weiterstadt befinden sich wichtige aus dem Umland nachgefragte Schulstandorte.

Tabelle 13: Schulen im Untersuchungsraum nach Schulart

Schulart	Anzahl der Schulen		
	Landkreis Darmstadt-Dieburg	Stadt Darmstadt	insgesamt
Grundschule	54	22	76
Förderstufe	17	2	19
integrierte Schule	2	3	5
Hauptschule	15	6	21
Realschule	14	3	17
Gymnasium	14	11	25
Sonderschule	12	6	18
Berufsschule	1	6	7

Tabelle 14: Schüler im Untersuchungsraum

Schultyp	Anzahl der Schüler		
	Landkreis Darmstadt-Dieburg	Stadt Darmstadt	insgesamt
Grundstufe	13.071	5.001	18.072
Mittelstufe <small>(ohne gymnasiale Mittelstufe)</small>	12.872	4.025	16.897
Gymnasium	4.820	9.214	14.034
Sonderschule	703	571	1.274
Berufsschule	1.759	6.341*	8.100
Summe	33.225	18.811	58.377

* ohne Schüler mit Blockunterricht

Als weitere wichtige Nutzergruppe im Ausbildungsverkehr sind die Studierenden der Technischen Universität Darmstadt, der FH Darmstadt mit Außenstelle in Dieburg sowie der evangelische Fachhochschule in Darmstadt zu nennen (vgl. **Karte 6**).

Mit dem MobiTick (Schüler/innen, Auszubildende, Praktikanten/innen) und dem Semesterticket (Studierende) stehen im DADINA-Gebiet für den Ausbildungsverkehr zwei attraktive Tarifangebote zur Verfügung.

5.6 Nachfragepotenzial des Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehrs

Aus der zentralörtlichen Gliederung ergibt sich die Raumstruktur zur notwendigen Erreichbarkeit wichtiger Infrastruktureinrichtungen. In **Karte 7** sind wichtige Ziele, wie z.B. öffentliche und soziale Einrichtungen, überörtlich bedeutsame Sport- und Freizeiteinrichtungen, kulturelle Einrichtungen sowie Arbeitsplatz- und Einkaufsschwerpunkte im Untersuchungsgebiet dargestellt. Die Zusammenstellung basiert auf den Angaben der Städte und Gemeinden, der Kreisverwaltung sowie des RMV.

Neben den überörtlich bedeutsamen Einrichtungen besteht eine Vielzahl kleinerer Einrichtungen, die örtlichen Charakter haben, die i. d. R. leicht zu Fuß erreicht werden können und daher weniger ÖPNV-relevant sind. Diese Einrichtungen werden hier nicht im einzelnen aufgeführt, sollen aber möglichst bei der Angebotskonzeption hinsichtlich der Erschließung berücksichtigt werden.

6 Analyse des ÖPNV-Angebots

Im nachfolgenden Kapitel erfolgt die Beschreibung des ÖPNV-Angebotes nach den verschiedenen Verkehrsträgern. Eine Gliederung erfolgt nach SPNV, Straßenbahn, Stadtbus Darmstadt, Übrige Stadtbusverkehre, Lokal- und Regionalverkehr Bus und flexible Formen des Verkehrs (ALT / AST). Nach einer Kurzbeschreibung des Angebotes erfolgt eine Bewertung.

Für die Darstellung des ÖPNV-Angebotes wurde das Fahrplanangebot für den Stichtag Donnerstag, 17. Oktober 2002 herangezogen. Zwischenzeitlich umgesetzte Fahrplanänderungen sind somit in der Beschreibung und Bewertung des Angebotes, insbesondere in den Kartendarstellungen nicht berücksichtigt. Im **Anhang A-3** sind die zum Fahrplanwechsel am 15.12.02 wirksam gewordenen Änderungen aufgeführt.

6.1 Überblick

Mit dem vorhandenen ÖPNV-System werden alle wichtigen Relationen im Untersuchungsgebiet abgedeckt und die Verbindungen zu den umliegenden Ober- und Mittelzentren sichergestellt. Abgesehen von wenigen, durch den starken Schülerverkehr bedingten, Unregelmäßigkeiten bei der Vertaktung in den Mittagsstunden und im Frühverkehr kann bereits heute ein kreisweites vertaktetes, transparentes und gut merkbares ÖPNV-Angebot konstatiert werden, welches jedoch in Bezug auf die Übersichtlichkeit der Linienführung und der Liniennummerierung einer Verbesserung bedarf. Auf den SPNV-Strecken ist weitgehend ein vertaktetes Angebot vorhanden. Hinsichtlich der Verknüpfung der verschiedenen Teilsysteme besteht in räumlicher Hinsicht (Darmstadt Mathildenplatz/Luisenplatz, Bf Eppertshausen, Bf Klein-Umstadt, Bf Langstadt, Bf Lengfeld und Bf Messel) Verbesserungsbedarf. An Münster Bf, Nieder-Ramstadt/Traisa Bf, Ober-Ramstadt Bf und Weiterstadt Bf bestehen keine Verknüpfungen zwischen SPNV und Busverkehr.

Im Jahresfahrplan 2003 verkehren in Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg neben den SPNV-Linien (6 Linien) und der Straßenbahn der HEAG (6 Linien) 54 Regional- und Lokalbuslinien. Darüber hinaus existieren 5 AST-/ALT-Systeme.

Die Busverkehre und AST/ALT-Systeme im Untersuchungsgebiet werden von 16 Unternehmen betrieben, wobei die Busverkehre der HEAG mit insgesamt 20 Linien und der VU mit 14 Linien den größten Anteil im Untersuchungsgebiet übernehmen.

Verkehrsunternehmen und Träger von Linien in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt – Dieburg sind:

- HEAG Verkehrs-GmbH mit 20 Linien
- Verkehrsgesellschaft mbH Untermain, Weiterstadt mit 14 Linien

- HAV Verkehrsbetriebsgesellschaft & Co. KG mit 7 Linien
- Gemeinde Groß Zimmern (AST) (1) Linie K45
- Stadt Dieburg (AST) (1) Linie K46
- Gemeinde Seeheim-Jugenheim (2) Linien K47/K48
- Bergsträßer Reisebüro / Glück & Seitz OHG mit 3 Linien
- Omnibusbetrieb H. Wehnert-ETI GmbH, Griesheim (2) Linien K50/K52
- Omnibusbetrieb Schüssler GmbH, Pfungstadt (2) Linien K59/K60
- Omnibusbetrieb F. Müller, Riedstadt (1) Linie K62
- Omnibusbetrieb Spahn + Roth, Schaafheim (2) Linien K65/K66
- Omnibusbetrieb H. Kirchmeyer & S. GbR, Groß-Umstadt (1) Linie K67
- Omnibusbetrieb Jungermann, Groß-Umstadt (1) Linie K68
- Omnibusbetrieb L. Winzenhöfner, Groß-Zimmern (2) Linien K70, K71
- Stadt Ober-Ramstadt (1) Linie OR

6.2 Netz

6.2.1 Regionalverkehr

6.2.1.1 SPNV-Netz

Der SPNV stellt das Rückgrat des regionalen ÖPNV dar. Die übrigen Verkehre sind entsprechend auf den SPNV auszurichten (siehe auch HessÖPNVG). Im vorliegenden Nahverkehrsplan wird das Angebot des SPNV nachrichtlich dargestellt, da nicht die DADINA, sondern der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) Aufgabenträger für den SPNV ist.

Der SPNV stellt insbesondere für den Landkreis Darmstadt-Dieburg ein wesentliches Grundgerüst der Nahverkehrsversorgung dar. Die vorhandenen Schienenstrecken bilden dabei nicht nur eine hochwertige Verbindung zum Oberzentrum Darmstadt und den umliegenden Oberzentren (Frankfurt, Mannheim, Heidelberg, Mainz/Wiesbaden, Aschaffenburg), auch innerhalb des Kreisgebiets stellen sie eine attraktive Verbindung sicher. 14 von 23 kreisangehörigen Gemeinden sind an das SPNV-Netz angeschlossen.

Für den Darmstädter Stadtverkehr bleibt die innerstädtische Bedeutung des SPNV durch die jeweiligen Randlagen der Zugangsstellen (Bahnhöfe) in Bezug auf die

Siedlungsbereiche und den hochwertigen innerstädtischen ÖPNV mit Straßenbahn und Bus eher beschränkt.

Prinzipiell zeichnet sich das SPNV-Netz im Untersuchungsgebiet durch zwei Nord-Süd-Verbindungen und zwei Ost-West-Verbindungen aus, die etwa die Raum- und Nahverkehrsachsen beschreiben (siehe **Karte 1** und **Karte 8a**).

Hervorzuheben ist das Verkehrsangebot auf der Main-Neckar-Bahn RMV 60 (Relation Frankfurt-Darmstadt-Mannheim/Heidelberg). Im nördlichen Bereich (Frankfurt bis Darmstadt) wird hier durch den S-Bahnverkehr des RMV (Linien S3/S4) im Tagesverkehr ein durchgehender Halbstundentakt angeboten, der lediglich im Spätverkehr und an Sonntagen⁸ auf einen 60-min-Takt gedehnt wird. Neben den Darmstädter Zugangsstellen Hauptbahnhof, Arheilgen und Wixhausen wird auch die im Kreisgebiet gelegene Gemeinde Erzhausen an dieses Angebot angebunden. Im südlichen Bereich (RMV 60 ab Darmstadt) werden im Tagesverkehr eine, in der HVZ zwei Fahrten pro Stunde und Richtung angeboten, die aufgrund des parallel verkehrenden ICE- und IC-Verkehrs im 1-Stunden-Rhythmus vertaktet sind.

Die Dreieichbahn (RMV 61) auf der Relation Dieburg-Dreieich-Frankfurt stellt eine Verbindung zum nördlich Kreis Offenbach her und bietet im Kreisgebiet einen Stundentakt mit Verdichtungen in der HVZ.

Die nördliche Ost-West-Verbindung (RMV 63) verbindet die Oberzentren Darmstadt und Aschaffenburg und bietet einen 60-min-Takt mit Verdichtungen im Halbstundentakt in der HVZ. An Sonn- und Feiertagen wird hier ein 2h-Takt angeboten. Im Spätverkehr werden die beiden letzten Fahrten durch den Bus (Linie 5507) abgedeckt.

Die Odenwaldbahn setzt sich aus zwei Ästen zusammen, der Nord-Süd-Verbindung Hanau – Babenhausen - Groß-Umstadt – Wiebelsbach-Heubach (RMV 64) und der Ost-West-Verbindung Darmstadt – Ober-Ramstadt - Wiebelsbach-Heubach (RMV 65) mit Weiterführung in den Odenwaldkreis. Beide Strecken bieten im Tagesverkehr einen Stundentakt mit Anschlusssicherung der RMV 64 an die RMV 65 am Bahnhof Wiebelsbach-Heubach. Eine Angebotsausdünnung (2h-Takt) tritt lediglich auf der RMV 64 an Sonn- und Feiertagen auf. Im Spätverkehr wird die Relation Darmstadt – Wiebelsbach/Heubach durch die Buslinie 5512 bedient.

Im westlichen Untersuchungsgebiet wird das SPNV-Netz durch die Verbindung Darmstadt-Mainz-Wiesbaden (RMV 75) komplettiert. Auch hier wird ein durchgängiger Stundentakt angeboten, der in der HVZ verdichtet wird.

⁸ Seit Juni 2003 verkehren die S-Bahnen im RMV-Gebiet auch an den Wochenenden halbstündlich (vgl. Anhang A-3).

6.2.1.2 Regionaler Busverkehr

Abgrenzung Regional- und Lokalverkehr nach §3 HessÖPNVG

Nach § 3 HessÖPNVG wird eine Unterscheidung in regionalen und lokalen Verkehr vorgenommen, wobei hier eine Betrachtung und Einordnung von Linienverkehren erfolgt. Der SPNV ist eindeutig dem regionalen Verkehr zuzuordnen.

Der Regionalverkehr im Untersuchungsgebiet schließt die Verbindungslücken des SPNV. Angebotsseitig sind die Busverbindungen:

- Darmstadt – Roßdorf - Groß Zimmern – Dieburg mit durchgehend halbstündigem Angebot (außer sonntags) im Abschnitt Darmstadt – Groß-Zimmern sowie die Relationen
- Hähnlein – Sandwiese – Alsbach - Bickenbach
- Darmstadt-Arheilgen – Neu-Isenburg Bf
- Reinheim – Dieburg – Münster – Eppertshausen – Ober-Roden
- Darmstadt – Dieburg – Groß-Umstadt
- Reinheim – Groß-Bieberau – Fürth (Odenwald)
- Darmstadt – Goddelau – Gernsheim
- Darmstadt – Walldorf – Flughafen Frankfurt/Main

mit mindestens stündlichem Angebot hervorzuheben. (vgl. **Karte 10.1a**).

6.2.2 Lokaler Verkehr

6.2.2.1 Straßenbahn

Die Darmstädter Straßenbahn stellt das Hauptverkehrsmittel im ÖPNV in diesem Oberzentrum dar. Aktuell werden 52 Haltestellen auf einem Streckennetz von ca. 38 km bedient. Gegenwärtig wird das Streckennetz von sechs Linien bedient. Ähnlich der Nord-Süd-Orientierung der Stadt stellt die Nord-Süd-Verbindung von Arheilgen im Norden bis Eberstadt im Süden das Rückgrat dar und wird durch eine Ost-West-Achse (Griesheim – Innenstadt – Böllenfalltor) ergänzt. Im Innenstadtbereich wird das Netz durch eine zusätzliche Ost-West-Verbindung vom Hbf zum Willy-Brandt-Platz und im südlichen Bereich der Innenstadt durch den Streckenabschnitt zur Lichtenbergschule komplettiert.

Eine Besonderheit im Darmstädter Liniennetz ist der Einsatz einer Schnellstraßenbahn zwischen Merck im Norden und Eberstadt im Süden mit Halt an ausgewählten

Haltestellen, hierdurch wurde die Reisezeit im Darmstädter Stadtgebiet von 28 min auf 22 min verkürzt und der Reisekomfort erhöht.

Hervorzuheben ist die Bedeutung der Straßenbahn für den Stadt-Umland-Verkehr. Sowohl nach Süden (Seeheim-Jugenheim, Alsbach) als auch nach Westen (Griesheim) werden regelmäßige Verbindungen mit dichten Taktverkehren angeboten. Für die genannten Städte und Gemeinden stellt die Bedienung mit der Straßenbahn eine hochwertige Schienenanbindung dar.

6.2.2.2 Busverkehr

Stadtbusverkehr Darmstadt

Den Darmstädter Stadtverkehr zeichnet eine Aufgabenteilung zwischen Straßenbahn und Bus aus. Die Straßenbahn übernimmt die Verbindungsfunktion zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt, während der Bus die weitere Erschließung und Feinverteilung sicherstellt. Herausragend ist dabei die Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Kranichstein mit einem sehr dichten Busangebot. Hier erfolgt zum Dezember 2003 eine Erweiterung des Darmstädter Straßenbahnnetzes. Verteilfunktionen des Busverkehrs vom Straßenbahnnetz sind in Arheilgen, Böllenfalltor und Eberstadt besonders ausgeprägt (siehe **Karte 10.1b**).

Die herausragende Stellung des Stadt- und Umlandverkehrs Darmstadts im Busbereich wird durch die Verkehrsleistung von rund 4,7 Mio. km jährlich unterstrichen, die knapp die Hälfte der gesamten Fahrleistung im Busverkehr des Untersuchungsgebietes (9,97 Mio. km jährlich) repräsentiert⁹.

Umlandverkehr

Zu den lokalen Buslinien im Umlandverkehr zählen im wesentlichen die K-Linien und die Umlandlinien der HEAG. Einige K-Linien überschreiten zwar die Grenzen des Untersuchungsgebietes, sind aber als lokale Linien zu bezeichnen. Die Funktion dieser Linien ist die Abwicklung des Schülerverkehrs, die übergemeindliche Erschließung sowie die Anbindung der Gemeinden an die nächstgelegenen Unter- bzw. Mittelzentren. Hinsichtlich des Schülerverkehrs ist festzustellen, dass er im Landkreis mit wenigen Ausnahmen in den Linienverkehr integriert ist.

Auf folgenden wichtigen Linien besteht angebotsseitig in der werktäglichen Tagesverkehrszeit ein Stundentakt bzw. eine durchschnittliche Fahrtenhäufigkeit, die einem Stundentakt entspricht. Einige Linien weisen darüber hinaus Verdichtungen auf.

⁹ Fahrplanbuch RMV 2003

Bedingt durch den Schülerverkehr findet man insbesondere zu Schulbeginn- und – endzeiten keinen reinen Takt vor :

- B: Ernsthofen Schule – Brandau – Neunkirchen Heilquelle – Gadernheim Mitte
- BO: Ober-Ramstadt – Lichtenbergschule – Neutsch – Webern – Ernsthofen – Brandau – Neunkirchen Heilquelle
- O: Darmstadt Böllenfalltor – Ober-Ramstadt Rathaus – Ernsthofen Schule
- P: Eberstadt Wartehalle – Pfungstadt Am Mühlberg
- U: Darmstadt Mathildenplatz – Kranichstein Bartningstraße – Messel Rathaus – Urberach Bf
- K49 / 669: Heppenheim – Bensheim – Auerbach – Zwingenberg – Jugenheim
- K50: Pfungstadt / Bickenbach – Seeheim – Jugenheim – Ober-Beerbach - Nieder-Beerbach
- K55: Darmstadt Hbf – Luisenplatz – Roßdorf – Reinheim – Ueberau / Niedernhausen
- K56: Darmstadt Hbf – Luisenplatz – Roßdorf – Ober-Ramstadt
- K60: (Darmstadt Mathildenplatz) – Griesheim – Wolfskehlen – Leeheim - Geinsheim
- K62: Darmstadt Mathildenplatz – Eschollbrücken – Crumstadt – Goddelau - Erfelden
- K67: Mosbach – Schaaheim – Klein-Umstadt – Groß-Umstadt – Semd – Dieburg / Groß-Zimmern

Für weitere Linien besteht in der Hauptverkehrszeit eine stündliche Fahrtmöglichkeit, insbesondere für:

- K53: Darmstadt Böllenfalltor – Nieder-Ramstadt – Frankenhausen – Neutsch
- K59: Darmstadt Mathildenplatz – Eschollbrücken – Pfungstadt – Gernsheim – Klein-Rohrheim
- K64: Hassenroth – Ober-Naues – Hering – Ober-Klingen – Nieder-Klingen – Lengfeld – Habitzheim – Groß-Umstadt im Abschnitt Groß-Umstadt - Otzberg
- K66: Schlierbach Neue Straße / Mosbach Lindenfeldschule – Schaaheim – Babenhausen – Dudenhofen Bahnhof
- K68: Wiebelsbach – Heubach – Groß-Umstadt – Raibach – Dorndiel - Mömlingen

Übrige Stadtbusverkehre

Neben Darmstadt existieren in mehreren Städten und Gemeinden des Landkreises Darmstadt-Dieburg Verkehre, die die innerörtliche Erschließung übernehmen. Stadtbusverkehre finden sich in Pfungstadt und Ober-Ramstadt.

In Pfungstadt wird an Werktagen und Samstags als Ergänzung der aus Darmstadt-Eberstadt kommenden Linie P eine Bedienung der Stadtteile Hahn, Eich und Eschollbrücken im Stundentakt durch die Linie PS angeboten. In Ober-Ramstadt wird im Tagesverkehr eine Ringlinie (Linie OR) im Halbstundentakt angeboten, Samstags existiert ein stündliches Angebot.

Weitere Städte und Gemeinden werden durch entsprechende Angebote im Regional- und Lokalverkehr weitgehend erschlossen bzw. halten eigene AST-Verkehre vor.

AST-Verkehr

Im Untersuchungsraum existieren insgesamt fünf AST-Systeme bzw. ALT-Systeme. Die AST-Systeme haben zu einer Erhöhung der zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit des Gesamtsystems ÖPNV und damit entscheidend zur Behebung von Erschließungs- und Verbindungsmängeln in den unterversorgten Räumen beigetragen. Hierbei sind einige AST-Verbindungen als Ersatz- oder Alternativangebote zu Linienverkehren anzusehen und stellen eine zeitlich regelmäßige Anbindung sicher. Gegenwärtig existieren ganztägige flächenhafte AST-Verkehre in Dieburg, Groß-Zimmern und Münster. In Nieder-Beerbach (Linie NB) und Seeheim-Jugenheim ist das Angebot als Ergänzungs- bzw. Ersatzverkehr zum Busverkehr im Einsatz.

6.3 Erschließung und Bedienung

Grundlage der hier vorliegenden Bewertung sind die im Anforderungsprofil definierten Standards. Diese wurden mit der aktuellen Situation in Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg abgeglichen. Festzustellen ist, dass das ÖPNV-Angebot bereits sehr gut ausgebaut ist. Seit Verabschiedung des ersten Nahverkehrsplans wurden deutliche Anstrengungen unternommen, das Qualitätsniveau zu verbessern. Abgesehen von einigen wenigen Mängeln, die teilweise auch mit topografischen Besonderheiten zu erklären sind, kann grundsätzlich eine Einhaltung der vorgegebenen Standards festgehalten werden.

Karte 9.1 zeigt die Erschließungs- und Bedienungsqualität im Untersuchungsgebiet Montags bis Freitags an Schultagen. Für die Darstellung wurde das Fahrplanangebot für den Stichtag Donnerstag, 17. Oktober 2002 ausgewertet und entsprechend den im Anforderungsprofil festgelegten Einzugsradien nach der Bedienungshäufigkeit kategorisiert aufbereitet.

Die festgelegten Kategorien basieren dabei auf der Überlegung, das Angebot in Haltestellen zu strukturieren, die im wesentlichen durchschnittlich:

- seltener als alle 2 Stunden (d.h. mit Einzelfahrten),
- alle 2 Stunden (mit Verstärkungsfahrten),
- alle 60 Minuten (mit Verstärkungsfahrten) und
- alle 30 Minuten oder häufiger

bedient werden. Für die Beurteilung der Bedienungsqualität muss darüber hinaus nach den Verkehrsmitteln SPNV- und Bus/Straßenbahn differenziert werden, da die Verbindung zu innerörtlichen Zielen im Untersuchungsgebiet in der Regel nicht durch den SPNV gewährleistet wird.

Im Ergebnis ist feststellbar, dass die bebauten Flächen des Landkreises und der Stadt Darmstadt fast vollständig mit einem für die jeweilige Nachfragedichte ausreichend häufigen Angebot des ÖPNV erschlossen sind.

Deutlich erkennbar sind die Hauptachsen der Bedienung zwischen Darmstadt und Groß-Zimmern – Dieburg, Dieburg – Groß-Umstadt, Reinheim – Groß-Bieberau, Ober-Ramstadt – Ernsthofen, Seeheim-Jugenheim – Alsbach, Pfungstadt, Griesheim und Weiterstadt sowie die SPNV-Nord-Süd-Achse Bensheim – Darmstadt – Frankfurt.

Das Stadtgebiet von Darmstadt ist bis auf einzelne Ausnahmen durchgängig mit einem dichten ÖPNV-Angebot erschlossen. Auch die Gebiete des Landkreises weisen in der Regel eine ausreichende Bedienungshäufigkeit auf.

Die nur mit Einzelfahrten bedienten Haltestellen im Kreisgebiet erschließen Gemeinden oder Gebiete mit geringer Nutzungs- bzw. Bevölkerungsdichte. Dies betrifft die Ortsteile Stettbach, Steigerts, Herchenrode, Webern sowie Babenhausen Kaserne. Die seltene Busbedienung im Bereich Grube Messel wird durch das gute SPNV-Angebot ausgeglichen, dies gilt auch für Babenhausen-Langstadt und den Ortsteil Sandwiese der Gemeinde Alsbach-Hähnlein.

Trotz der relativ guten Erschließung existieren mehrere Bereiche mit Erschließungsmängeln:

- Weiterstadt-Braunshardt: Feldbergstraße
- Griesheim: abseits der Hauptachse der Straßenbahn
- Darmstadt-Arheilgen: Neubaugebiet West (nur bezogen auf den Stadtverkehr)
- Darmstadt: Komponistenviertel

- Darmstadt: Hochschulstraße (TU)
- Darmstadt: Georg-Büchner-Anlage
- Darmstadt: Albert-Schweitzer-Anlage
- Darmstadt: Martinstraße
- Darmstadt: Schwambstraße
- Darmstadt: Noackstraße (Lincolnsiedlung)
- Darmstadt: Eberstadt-Nord östlich der Straßenbahnachse
- Darmstadt: Eberstadt-West westlich der Reuterallee
- Darmstadt: Eberstadt Villenkolonie (südöstliche Frankensteiner Straße)
- Groß-Bieberau: westliche Randbereiche
- Reinheim: westliche Randbereiche
- Reinheim-Ueberau: südliche Randbereiche
- Roßdorf-Stetteritz: südlicher Teilbereich
- Dieburg: West (Bedienung innerhalb Dieburg durch Anrufsammeltaxi gegeben)
- Dieburg: Am Rinckenbühl (Bedienung innerhalb Dieburg durch Anrufsammeltaxi gegeben)
- Münster-Altheim: südliches Neubaugebiet (Bedienung innerhalb Münster durch Münster-mobil gegeben)
- Münster: Neubaugebiet Auf der Hardt (Bedienung innerhalb Münster durch Münster-mobil gegeben)
- Münster: Ortsteil Breitefeld (Bedienung innerhalb Münster durch Münster-mobil gegeben)
- Eppertshausen: Odenwaldring
- Eppertshausen: Im Wüstfeld
- Babenhausen: Im Erloch
- Klein-Umstadt: Ludwigstraße
- Wiebelsbach: Dorfkern

Daneben existieren weitere Siedlungsbereiche, die knapp außerhalb des Einzugsbereichs der nächstgelegenen Haltestelle liegen. Eine Verbesserung der Er-

schließung würde in der Regel bei nur geringem Nutzen erheblichen Aufwand verursachen.

Für Groß-Zimmern, Dieburg, Seeheim, Seeheim - Ober-Beerbach – Balkhausen - Jugenheim sowie Mühlthal – Darmstadt/Eberstadt gibt es ALT- / AST-Angebote. Nach Vorgabe des HessÖPNVG (§2, Absatz 7) können Linienverkehre bei geringer Nachfrage durch flexible Bedienungsformen ersetzt werden. Im Untersuchungsgebiet bestehen insbesondere für die SVZ noch Potentiale. Dies sollte geprüft werden für die Gemeinden Fischbachtal, Mühlthal (Nieder-Beerbach), Seeheim-Jugenheim (Ober-Beerbach), Messel, Groß-Umstadt, Schaaheim, Babenhausen an Sonntagen bzw. für nahezu das gesamte östliche und südliche Untersuchungsgebiet werktags nach 20h.

6.4 Verbindung

Wichtiges Kriterium des Anforderungsprofils stellt die Verbindungsqualität dar. Zur Veranschaulichung wurden die Reisezeiten im DADINA-Bereich zum Oberzentrum Darmstadt für den ÖPNV und für den MIV ermittelt, schließlich erfolgte eine Ermittlung des Reisezeitverhältnisses ÖV/MIV. Diese Analysen sind den **Karten 11.1, 11.2 und 11.3** zu entnehmen.

Erkennbar ist, dass insbesondere aus den östlichen und südlichen Teilen des Landkreises Darmstadt-Dieburg Fahrzeiten von über 50 Minuten benötigt werden, dies sowohl im MIV als auch ÖPNV.

Die Reisezeitverhältnisse sind im Untersuchungsgebiet generell als gut bis sehr gut zu bezeichnen. Aufgrund der vorhandenen Verkehrsstrukturen treten in einigen Gemeinden (Babenhausen, Münster, Pfungstadt), akzeptable Reisezeitverhältnisse auf. In wenigen Bereichen (Pfungstadt OT Hahn) ist das Reisezeitverhältnis ungünstig, da hier gute und direkte Straßenverbindungen einem nicht vergleichbarem ÖPNV-Angebot gegenüber stehen.

6.5 Verknüpfungspunkte

6.5.1 Kategorisierung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten

Die Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern sind die Verknüpfungspunkte, an denen der Fahrgast vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umsteigt bzw. zwischen verschiedenen Linien des öffentlichen Verkehrs wechselt. Die in **Tabelle 15** aufgeführten Verknüpfungspunkte wurden von der DADINA als wichtige Umsteigepunkte im ÖPNV-System benannt und wurden hinsichtlich ihrer räumlichen Verknüpfungsfunktion bewertet. Die Bewertung der zeitlichen

Verknüpfung erfolgt anhand der Bewertung der Verbindungsqualität (vgl. Kapitel 6.4). Einige wichtige Verknüpfungspunkte (wie bspw. Darmstadt Hbf) wurden zum Zeitpunkt der Erhebung umgestaltet und aus diesem Grunde nicht in die Bestandsanalyse aufgenommen.

Tabelle 15: Übersicht der erhobenen Verknüpfungspunkte

Haltestelle/Verknüpfungspunkte	SPNV	Straßen- bahn	Bus
Alsbach-Hähnlein Bahnhof	60		5511
Bickenbach Bahnhof	60		K50, 5511
Darmstadt Nordbahnhof	63, 65	7/8	R
Darmstadt Ostbahnhof	65		D, K55, K56, K71, 5501, 5502, 5503, 5507, 5510
Darmstadt Luisenplatz		3, 6, 7/8, 9	AIR, D, F, H, K, L, K55, K56, 5501, 5502, 5503, 5507, 5510, 5512, 5513, 5515
Groß-Umstadt Pfälzer Schloss			K64, K67, K68, K70, K71, 5501, 5512
Dieburg Friedhof			K67, K71, 5501, 5509, 5510, 5512
Griesheim Platz Bar-Le-Duc		9	K60
Groß-Bieberau Bahnhof			K55, K57, K58, 5503
Groß-Zimmern Ponthierry-Platz			5502
Ernsthofen Schule			B, BO, O, K58
Nieder-Ramstadt Chausseehaus	65		N, O, 5512
Reinheim Bahnhof	65		K55, K57, 5503, 5509, 5512
Seeheim Neues Rathaus		7/8	K50, K47, K48
Schaafheim Post			K65, K66, K67, 5507, 53, 54

Grundlage für die Bewertung der Verknüpfungspunkte bilden die vom RMV festgelegten Standards. Die untersuchten Haltepunkte wurden zunächst entsprechend ihrer Bedeutung in das RMV-Raster eingeteilt, aus welchem sich die notwendigen Ausstattungsmerkmale ableiten. **Tabelle 16** zeigt die Zuordnung zu den fünf Haltestellenkategorien nach RMV-Standard.

Folgende Bewertungsfelder wurden betrachtet:

- Lage, Umfeld und Ausstattung der Verknüpfungspunkte
- Übergang ÖV – ÖV
- Übergang ÖV – IV (MIV, Fahrrad)

Tabelle 16: Kategorisierung der erhobenen Verknüpfungspunkte nach RMV-Haltestellenstandards

Haltestellenkategorie	Wesentliche Merkmale	Verknüpfungspunkte
A zentrale Umsteige-Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> • Zentrale Verknüpfung im Liniennetz • Hohe Anzahl Umsteiger • Sehr hohes Fahrgastaufkommen • Zentrale Lage in städtischen Gebiet 	<ul style="list-style-type: none"> • Darmstadt Luisenplatz
B Stations-Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> • Viele Umsteigeverbindungen • Lage an Nahverkehrsbahnhof • Hohes / mittleres Fahrgastaufkommen • In städtischen und ländlichen Gebieten 	<ul style="list-style-type: none"> • Bickenbach Bahnhof • Darmstadt Ostbahnhof • Darmstadt Nordbahnhof • Reinheim Bahnhof
C Umsteige-Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> • Mittlere Anzahl Umsteigeverbindungen • Hohes/mittleres Fahrgastaufkommen • In städtischen und ländlichen Gebieten 	<ul style="list-style-type: none"> • Ernsthofen Schule • Nieder-Ramstadt Chaussee-haus • Groß-Umstadt Pfälzer Schloss
D Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> • Geringe Anzahl Umsteigeverbindungen • Geringe Anzahl Umsteiger • Mittleres Fahrgastaufkommen 	<ul style="list-style-type: none"> • Alsbach-Hähnlein Bahnhof • Dieburg Friedhof • Griesheim Platz Bar-Le-Duc • Groß-Bieberau Bahnhof • Seeheim Neues Rathaus
E Haltepunkt	<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle • Keine Umsteigebeziehungen • Geringes Fahrgastaufkommen • In ländlichen Gebieten, Randlage 	<ul style="list-style-type: none"> • Groß-Zimmern Ponthierry-Platz • Schaaheim Post

6.5.2 Bewertung der Verknüpfungspunkte

Auf der Grundlage der RMV-Haltestellenstandards lassen sich die Defizite im Bereich der geforderten Mindestausstattungen sowie der situationsbedingten Zusatzausstattungen der erhobenen Verknüpfungspunkte ablesen (vgl. **Karte 12**).

Tabelle 17 stellt die zusammenfassende Bewertung bezogen auf die einzelnen Bewertungsmerkmale Haltestellenkennzeichnung, Fahrgastinformation, Haltestellenausstattung, Übergang ÖV-ÖV, Barrierefreiheit, Wegweisung, P+R und B+R dar.

Bei zwei Drittel der Haltestellen wurde die Haltestellenkennzeichnung, die Barrierefreiheit sowie die Situation beim Übergang ÖV – ÖV als gut bewertet. Die Fahrgastinformation und die Ausstattung der Haltestellen wurde als zufriedenstellend eingestuft. Die Wegweisung des Verknüpfungspunktes wurde bei nahezu allen erhobenen Verknüpfungspunkten als verbesserungsbedürftig beurteilt. Bei der Bewertung der B+R-Anlagen ergab sich ein sehr unterschiedliches Bild bei den einzelnen Verknüpfungspunkten, wobei in 5 Fällen gemäß den RMV-Haltestellenstandards keine B+R-Anlagen erforderlich sind. An zwei Drittel der Verknüpfungspunkte werden P+R-Anlagen für nicht erforderlich gehalten; bei den restlichen wurden die vorhandenen P+R-Anlagen als verbesserungswürdig eingestuft.

Tabelle 17: Zusammenfassende Bewertung der Verknüpfungspunkte

Kriterium \ Bewertung	Anzahl der Nennungen			
	+	o	-	x
Haltestellenkennzeichnung	9	4	2	0
Fahrgastinformation	2	10	3	0
Haltestellenausstattung	3	10	2	0
Übergang ÖV-ÖV	8	3	4	0
Barrierefreiheit	7	2	6	0
Wegweisung	0	0	14	1
P+R	0	1	4	10
B+R	6	2	2	5

- + gut
- o zufriedenstellend
- verbesserungsbedürftig
- x nicht erforderlich gemäß RMV-Haltestellenstandards

Als besonders verbesserungsbedürftig gestaltet sich die Situation an den Bahnhöfen Darmstadt Nordbahnhof, Darmstadt Ostbahnhof und Alsbach-Hähnlein. Auch beim Bahnhof Bickenbach bestand zum Zeitpunkt der Erhebung Verbesserungsbedarf. Derzeit werden hier Maßnahmen umgesetzt (vgl. Kapitel 11). Bei den als im Durchschnitt schlecht bewerteten Verknüpfungspunkten besteht bei mehreren Bewertungsfeldern dringender Handlungsbedarf.

Als besonders positiv sind die Verknüpfungspunkte Seeheim Neues Rathaus, Groß-Zimmern Ponthierry-Platz und Dieburg Friedhof hervorzuheben, die teilweise vor kurzem umgebaut worden sind.

6.6 Fahrzeuge

Im Untersuchungsgebiet ist der vorrangige Einsatz von Schienenverkehrsmitteln weitestgehend erfüllt. Bei Verbindung Darmstadt Hauptbahnhof – Rhein-Neckar-Straße – Luisenplatz jedoch sollte der verstärkte Einsatz von Straßenbahnen geprüft werden

Die RMV-Qualitätskriterien treffen u.a. Aussagen zu Ein- und Ausstiegskomfort, Aufenthaltskomfort, Fahrgastinformation am und im Fahrzeug, Emissionen, Erscheinungsbild und Sauberkeit. Bei der Fahrzeugneubeschaffung sollen die RMV-Qualitätsmerkmale berücksichtigt werden (vgl. Anhang A-5).

Eine detaillierte Bestandsaufnahme der eingesetzten Fahrzeuge war im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht möglich. Die vom Beirat benannten Mängel (vgl. Kapitel 8) zeigen jedoch deutliche Defizite im Bereich Ausstattung, Sauberkeit und Fahrgastinformation. Hinsichtlich der Fahrgastinformation außen am Fahrzeug liegen insbesondere bei den Regionalbussen Mängel vor, u.a. fehlt häufig bei der Linienbezeichnung die Route sowie die Fahrtrichtung.

Hinsichtlich des Einsatzes von behindertenfreundlichen Fahrzeugen wurde der Einsatz von Fahrzeugen mit Niederflurtechnik als wesentliches Kriterium bei den Verkehrsunternehmen angefragt. Die eingesetzten Straßenbahnen verfügen dabei nahezu zu 100% über Niederflurausrüstung. Die eingesetzten Bussen weisen einen NF-Anteil von ca. 79% auf. Somit ist der Einstiegs- und Innenraumkomfort als durchschnittlich bis gut zu bewerten.

Tabelle 18: Fahrzeugeinsatz mit Niederfluranteil

Anzahl	Typ	Sitzplätze / Stehplätze	Niederflur
10	Straßenbahn-Triebwagen	63/80	-
20	Straßenbahn-Triebwagen	73/83	NF
30	Straßenbahn-Beiwagen	44/42	NF
24	18m-Gelenkbusse	48-55/92-119	NF
3	18m-Gelenkbusse	65-69/70-74	-
8	18m-Gelenkbusse	58/50	NF
2	15m-Omnibusse	58/69	-
53	12m-Omnibusse	37-48/30-62	NF
ca. 40	12m-Omnibusse	48/30	tw. NF
1	12m-Überland-Linienbus	46/56	-
1	Reisebus	52/27	-
1	Midibus	16/34	-

7 ÖPNV-Nachfrage

Die Daten zur Verkehrsnachfrage wurden im wesentlichen aus den Zählungen des RMV im Jahr 2001 abgeleitet. Darüber hinaus standen Einzelergebnisse zu speziellen Untersuchungsräumen zur Verfügung.

Karte 13.1a zeigt die für das Untersuchungsgebiet aufbereiteten, auf einen mittleren Schultag hochgerechneten streckenbezogenen Zählraten. Dabei wurde bewusst auf die Zusammenfassung von Verbindungsstrecken auf die tatsächliche Straßenführung verzichtet, um die differenzierte Erkennbarkeit der Nachfrage in den einzelnen Segmenten Schnellverkehr (Bedienung ausgewählter Halte) und Ortsverkehr (Bedienung aller Haltestellen im Linienverlauf) zu erhalten. Als Hauptachse der Nachfrage im SPNV ist eindeutig die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Eisenbahn- und S-Bahn-Strecke Bensheim – Darmstadt – Frankfurt identifizierbar. Darüber hinaus sind die SPNV-Strecken von Darmstadt in die Richtungen Mainz/ Wiesbaden, Aschaffenburg und Odenwald sowie die Strecken Odenwald – Hanau und Dieburg – Ober-Roden ebenfalls regional bedeutsam.

Die Belastungen des Straßenbahnnetzes spiegeln die Bedeutung der von der Straßenbahn bedienten Strecken für den Verkehr im Ballungsraum Darmstadt wider. Im Vergleich zu den Belastungen im Busnetz wird deutlich, dass die Hauptachsen der Nachfrage sowohl im Stadtgebiet Darmstadt als auch im Stadt-Umland-Verkehr mit der Straßenbahn bedient werden. Für die am stärksten belastete Strecke im Busnetz zwischen Darmstadt Hauptbahnhof und Darmstadt-Kranichstein ist ab Dezember 2003 die Umstellung auf Straßenbahnbedienung vorgesehen.

Im übrigen Busnetz deutlich erkennbar sind die Hauptachsen der Nachfrage zwischen Darmstadt und

- Groß-Zimmern bzw. Reinheim über Roßdorf,
- Nieder-Ramstadt – Ober-Ramstadt,
- Weiterstadt,
- Dieburg – Groß-Umstadt und
- Pfungstadt.

Die Angebotsdichte in diesen Korridoren korrespondiert weitgehend mit der Nachfragedichte (vgl. **Karten 10.1a und 10.1b**). In Einzelfällen besteht jedoch Handlungsbedarf bezüglich einer bedarfsgerechten Angebotsausprägung, insbesondere aufgrund der zeitlichen Verteilung der Nachfrage. Die südlichen und östlichen Bereiche des Landkreises weisen jedoch auch Strecken und Gebiete mit sehr geringer Nachfrage auf. Dies ist auf die hier eher dörflichen Strukturen zurückzuführen, in denen die Anforderungen des Schülerverkehrs den ÖPNV dominieren.

8 Beteiligung

Das ÖPNV-Gesetz des Landes Hessen legt eine Beteiligung der Anhörungsberechtigten nach PBefG §14 bei der Vorlage des NVP-Entwurfs fest. Bei der Fortschreibung des NVP wurde ein 2-phasiges Beteiligungsverfahren gewählt, bei dem die erste Anhörungsphase zu Beginn der NVP-Bearbeitung durchgeführt wurde. Diese Vorgehensweise gewährleistet eine frühzeitige Einbeziehung aller Anhörungsberechtigten.

1. Beteiligungsphase

Die Ergebnisse der ersten Beteiligungsphase sind im Folgenden dargestellt. Von den insgesamt 72 beteiligten Stellen haben 34 geantwortet. Dies entspricht einem Rücklauf von 47,2%.

Im Detail gestaltet sich der Rücklauf der ersten Beteiligungsphase wie folgt:

- 11 von 24 Gemeinden und Städten
- 4 von 12 Verkehrsunternehmen oder Verbänden
- 19 von 36 Körperschaften, Initiativen, Träger öffentlicher Belange, Parteien

Die Anregungen der Anhörungsberechtigten liefern Hinweise über die Qualität des derzeitigen ÖPNV-Systems und zeigen dessen Schwachstellen auf. Sie bilden einen wichtigen Input für die Erarbeitung des Anforderungsprofils und des Angebotskonzeptes. Der NVP kann hierbei jedoch nur Anregungen aufgreifen, die seiner als Rahmenplan festgelegten Bearbeitungstiefe entsprechen. Maßnahmen, die den SPNV betreffen, sind nicht Bestandteil des NVP.

Die eingegangenen Anregungen wurden nach Themenfeldern sortiert und hinsichtlich der Relevanz für den NVP geprüft. Im folgenden werden die am häufigsten genannten, relevanten Anregungen zusammengefasst:

- Zum Liniennetz wurden die Aspekte Durchbindung von Linien, Einrichtung neuer Straßenbahnlinien und Änderung der Linienführung häufig benannt.
- Als häufigster Bedienungsmangel wird die stark ausgedünnte Bedienung im Spätverkehr und an den Wochenenden sowie Bedienungslücken im Tagesverlauf angegeben.
- Weitere Anregungen sind die Einführung eines vertakteten Angebots mit einem einheitlichen und gut merkbaren Takt sowie die Bedienung aller Orte über 500 Einwohner im Tagesverkehr, die Ausweitung und mehr Komfort bei der flexiblen Bedienung.

- Mängel bei der zeitlichen Verknüpfung sowie die fehlende Anschlusssicherung an wichtigen Verknüpfungspunkten wurden hinsichtlich des Umsteigens am häufigsten erwähnt.
- Hinsichtlich des Tarifsystems wurden sehr unterschiedliche Anregungen vorgebracht, u.a. fehlende Tarifangebote für Kurzstrecken oder fehlende Benutzerfreundlichkeit des Tarifsystems. Die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen und an den Haltestellen wurde bemängelt.
- Im Themenfeld Infrastrukturmängel wurden von den Anhörungsberechtigten insbesondere die Haltestellen bemängelt. Neben Ausstattungsmängeln betrifft dies insbesondere die fehlende Sauberkeit der Haltestellen und Fahrzeuge. An den Fahrzeugen wurde besonders Mängel zum Einstiegs- und Innenraumkomfort genannt.
- Hinsichtlich der Belange besonderer Nutzergruppen wurde die barrierefreie, hindernisfreie Ausgestaltung des gesamten ÖPNV-Systems einschließlich der Fahrgastinformation angeregt. Die fehlende Planbarkeit von Fahrten durch den garantierten Einsatz von NF-Fahrzeugen wird bemängelt.

2. Beteiligungsphase

Der Entwurf des Nahverkehrsplans 2004 – 2009 wurde den Mitgliedern des Beirats (vgl. **Anhang A-2**) zugesandt. Im Rahmen einer Sitzung wurden die Mitglieder über die Fortschreibung des Nahverkehrsplan informiert und konnten Anregungen zum NVP vortragen. Weiter bestand die Möglichkeit einer schriftlichen Stellungnahme. Der Rücklauf in der 2. Anhörungsphase lag bei 16,5%.

Die eingegangenen Anregungen und Vorschläge wurden geprüft und ggf. in den Nahverkehrsplan 2004 – 2009 eingearbeitet.

Im wesentlichen wurden Anregungen zu folgenden Themenfeldern benannt:

- Die Anregungen zu den im Anforderungsprofil aufgeführten Zielen umfassen Ergänzungen zur Bedienung, zum Qualitätsmanagement, Tarifen, Betriebsablauf, Marketing, Fahrzeugausstattung sowie Barrierefreiheit.
- Es wurden verschiedentlich Anregungen zu den Maßnahmen im SPNV getroffen. Grundsätzlich liegt die Aufgabenträgerschaft für den SPNV bei den Ländern. Im Untersuchungsgebiet hat das Land Hessen die Zuständigkeit für den SPNV an den RMV übertragen. Bindende Aussagen zum SPNV sind im regionalen NVP festgelegt. Im vorliegenden lokalen NVP wurden daher einerseits die das Untersuchungsgebiet betreffenden SPNV-Maßnahmen aufgeführt bzw.

andererseits Zielformulierungen der DADINA hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung im SPNV festgehalten.

- Die Verbesserung der Anbindung von Siedlungsgebieten wurde von den Kommunen Pfungstadt, Groß-Bieberau, Alsbach-Hähnlein angeregt. Diesen Anregungen wird gefolgt.
- Hinsichtlich der Linienbezogenen Maßnahmen wurden Vorschläge zu den Linien Airliner, A, AH, B, F, K, P, R, U, 5501, 5506, 5507, 5509, 5510, 5511, 5513, 5515, K55, K57 gemacht.
- Es wurden weitere Infrastrukturmaßnahmen im Bereich Haltestellenneubau und –optimierung, wie z.B. Darmstadt Willy Brandt Platz, gefordert. Hinsichtlich der Bewertung der Verknüpfungspunkte wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass es im Untersuchungsgebiet weitere wichtige Verknüpfungspunkte gibt.

9 Hinweise an die Städte und Gemeinden

Ein attraktives ÖPNV-Angebot in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg hängt wesentlich von der Kooperation der verschiedenen Akteure des ÖPNV, des RMV sowie der Städte und Gemeinden ab. Für die verschiedenen Teilsysteme und für die Raum- und Siedlungsentwicklung hat der Gesetzgeber unterschiedliche Zuständigkeiten bzw. Aufgabenträgerschaften vorgesehen. Hieraus resultiert die Notwendigkeit, dass sich die verschiedenen Akteure wie DADINA, Kommunen und Verkehrsunternehmen mit dem Ziel eines attraktiven ÖPNV untereinander abstimmen, um diesen gemeinsam entwickeln. Folgende Aspekte sind bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV von großer Bedeutung:

- Der Regionalplan Südhessen 2010 legt fest, dass neue Siedlungsgebiete vorrangig in den Einzugsbereichen von Haltepunkten des schienengebundenen ÖPNV vorzusehen sind, d.h. hiermit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die **Lage neuer Erweiterungsgebiete** zu den bestehenden ÖPNV-Achsen-/Verbindungen einen wesentlichen Einfluss auf die zukünftigen Erschließungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV haben. Es sind die im Anforderungsprofil (vgl. Kapitel 4) festgelegten Erschließungskriterien von maximal 1000m Einzugsradius zu den SPNV-Haltepunkten zu beachten. Bei Kommunen ohne Schienenanschluss ist eine Ausrichtung der Erweiterungsgebiete entlang bestehender Busverbindungen anzustreben.
- Mit der Bauleitplanung legen Städte und Gemeinden die städtebaulichen und auch die verkehrlichen Rahmenbedingungen eines neuen Wohn-, Gewerbe- oder Mischgebietes fest. Bei der Aufstellung von Flächennutzungs- bzw. Bebauungsplänen sollte insbesondere bei Wohngebieten die grundsätzliche Möglichkeit der **inneren ÖPNV-Erschließung** gesichert werden. Hier haben die Städte und Gemeinden die Möglichkeit, die Grundlagen für eine attraktive ÖPNV-Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete zu schaffen. Dies bedeutet, dass in neuen Quartieren die Struktur des Straßennetzes, die Straßenführung und die Straßenbreite die Durchfahrt eines Standardlinienbusses ermöglichen sowie die Nutzungsschwerpunkte im neuen Quartier anbinden sollte (vgl. Empfehlungen zur Anlage von Erschließungsstraßen, EAE 85/95). Flächen zur Einrichtung von Haltestellen sollten vorgesehen werden. Hierbei sind die Qualitätskriterien zur Erschließung (vgl. Kapitel 4) zu beachten. Ebenso sollte eine bustaugliche Zu- / Abfahrt ins Quartier und ggf. Wendemöglichkeiten gesichert werden.
- Das **Teilsystem Haltestelle** liegt in der Zuständigkeit der Städte und Gemeinden. Neben den Anforderungen für eine möglichst barrierefreie Gestaltung der Haltestellen im Sinne des BGG (vgl. Kapitel 10) ist die attraktive, sichere und

hindernisfreie Gestaltung der **Wege von und zur Haltestelle** von großer Bedeutung für einen attraktiven ÖPNV.

- Haltestellen des SPNV bzw. Haltestellen mit einem großen (dünnbesiedelten) Einzugsbereich sollten grundsätzlich mit ausreichend großen, attraktiv gestalteten **B+R- bzw. P+R-Anlagen** ausgestattet werden. Die Einrichtung von B+R-/P+R-Anlagen obliegt den Kommunen, die hierdurch die Fahrgastnachfrage insbesondere auf den schnellen Verbindungen (SPNV, Schnellbusse) stärken können und somit zur Effizienzsteigerung und Kostensenkung im ÖPNV beitragen können. Weiter wird durch die Einrichtung von B+R-/ P+R-Anlagen die Voraussetzung zur Entlastung der Ballungsräume vom motorisierten Individualverkehr geschaffen.
- Für das Aufgabenfeld **Tarifsystem** zeichnet im Untersuchungsgebiet der Rhein-Main-Verkehrsverbund zuständig. Mit dem Semester-Ticket und dem MobiTick existieren bereits Tarifangebote für Schüler/innen, Studierende und Auszubildende. Eine Ausweitung des Tarifangebotes für weitere ÖPNV-Nutzergruppen wie Senioren, Berufstätige, Besucher/Urlaubsgäste sollte angestrebt werden. Hierdurch werden Zugangsbarrieren zur ÖPNV-Nutzung abgebaut, Kosten für den Einzelfahrkartenverkauf reduziert und eine langfristige Kundenbindung erreicht.

10 Hinweise zum Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Im Mai 2002 hat der Bundestag das „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen“ (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) sowie die Änderung der Fachgesetze wie z.B. das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beschlossen.

Ziel dieses Gesetzes ist die Herstellung einer umfassend verstandenen Barrierefreiheit, um behinderten Menschen eine gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft sowie eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen bzw. die Benachteiligung behinderter Menschen zu beseitigen.

Der Begriff Barrierefreiheit wird im BGG (§4) definiert. Hierbei bezieht sich die Barrierefreiheit auf die gesamte gestaltete Umwelt inklusive Informations- und Kommunikationseinrichtungen. Diese sollen behinderten Menschen in der „allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe“ zugänglich sein. In der allgemein üblichen Weise bedeutet, dass die geltenden Standards das Maß für eine barrierefreie Gestaltung sind. Da die Gegebenheiten (z. B. Topografie, Denkmalschutz, städtebauliche Vorgaben) in der Praxis nicht immer eine barrierefreie Lösung zulassen, wird im PBefG eine **möglichst weitreichende Barrierefreiheit** zum Ziel erhoben. Nach § 8 PBefG regelt der Nahverkehrsplan auch die Abstimmung und Zusammenarbeit der verschiedenen Verantwortlichen für die ÖPNV-Teilsysteme (Haltestellen, Fahrzeuge). Die möglichst weitreichende Barrierefreiheit muss im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplanes mit anderen Interessen abgewogen werden. Dieser Abwägungsprozess ist im Nahverkehrsplan zu dokumentieren.

Weiter sind im Nahverkehrsplan Aussagen zur Barrierefreiheit im Anforderungsprofil zu treffen. Maßnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit sollen im Nahverkehrsplan gekennzeichnet werden. Anschließend soll unter Einbezug der beteiligten Aufgabenträger und der Kommunen ein Zeit- und Finanzplan aufgestellt werden.

Das PBefG legt hinsichtlich der Nahverkehrspläne weitreichende Beteiligungsrechte für die Vertreter behinderter Menschen fest. Hierbei sind die Vertretungen behinderter Menschen (z. B. Behindertenbeauftragte) der jeweiligen Gebietskörperschaft über die Aufstellung des Nahverkehrsplanes zu informieren und Ihnen die Möglichkeit zu geben, tatsächlich auf den Gang des Verfahrens bzw. auf das Ergebnis einzuwirken. Im Rahmen der Fortschreibung des NVP 2004-2009 wurden die Behindertenbeauftragten in einem zweistufigen Beteiligungsverfahren angehört.

Hinweise an die Verantwortlichen der verschiedenen ÖPNV-Teilsysteme zum BGG

- Die im BGG definierte Barrierefreiheit erstreckt sich auch auf den Zugang von Informations- und Kommunikationseinrichtungen. Dies bedeutet für den ÖPNV, dass auch bei der Gestaltung der **Fahrgastinformation** an Haltestellen, in Fahrzeugen, zentralen Informationsstellen (z. B. Mobilitätszentrale, Internet) die Belange behinderter Menschen zu berücksichtigen sind.
- Die Zuständigkeit für die Ausgestaltung der Haltestellen und Bahnhöfe obliegt den Städten und Gemeinden bzw. der DB AG. Die barrierefreie Ausgestaltung des ÖPNV-Teilsystems **Haltestelle** ist für die Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im Gesamtsystem erforderlich, da z. B. Niederflurfahrzeuge nur an Haltestellen mit Hochbord zur Wirkung kommen können. Mit dem im Anforderungsprofil des NVP (vgl. Kapitel 4) festgelegten Qualitätsstandards zu den Haltestellen liegt den Städten und Gemeinden ein Kriterienkatalog für den Aus- und Umbau von Haltestellen vor. Hierbei ist zu beachten, dass neben der baulichen Barrierefreiheit ebenso die Barrierefreiheit beim Zugang zu Information und Kommunikation anzustreben ist. Die Vergabe von GVFG-Fördermitteln orientiert sich einerseits an den Zielvorgaben des Nahverkehrsplanes (Anforderungsprofil) und andererseits an der Stellungnahme der Behindertenbeauftragten (vgl. Änderung des GVFG).
- Wie beim Teilsystem Haltestelle bezieht sich die barrierefreie Gestaltung bei den **Fahrzeugen** neben der niederflurigen Ausgestaltung von Einstieg und Innenraum auch auf die Fahrgastinformation. Für die im ÖPNV der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg einzusetzenden Fahrzeuge legt das Anforderungsprofil des Nahverkehrsplanes Qualitätskriterien fest. Bei der Neu- bzw. Wiedervergabe von Konzessionen sind diese Zielvorgaben durch die Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen. Auf bestehende Genehmigungen wirken sich diese Zielvorgaben nicht aus.

11 Angebotskonzeption

11.1 Vorgehensweise

Die Angebotskonzeption und das damit verbundene Maßnahmenkonzept für den Nahverkehrsplan wurde unter Beteiligung der Aufgabenträger im ÖPNV, Fachbehörden und Verkehrsunternehmen aus der Bilanzierung des ersten Nahverkehrsplans, einer Bestandsaufnahme, der Mängelanalyse und dem Anforderungsprofil heraus entwickelt. Die vorhandenen Verkehrsstrukturen und bestehende bzw. in der Diskussion befindliche Konzepte fanden Berücksichtigung.

Die vorliegende Angebotskonzeption greift im wesentlichen auf die bereits im ersten Nahverkehrsplan formulierten Konzeptionen zurück, sofern diese nicht bereits umgesetzt sind, da im Untersuchungsraum im Fortschreibungszeitraum bis 2009 keine wesentlichen strukturellen Veränderungen angezeigt sind.

Die in der Überprüfung des Anforderungsprofils aufgedeckten Mängel des Verkehrsangebotes wurden hinsichtlich einer Aufhebung bzw. Verbesserung überprüft. Dabei galt es eine wirtschaftlich vertretbare Lösung zu finden.

Das Maßnahmenkonzept soll den Rahmen für Gestaltung und Entwicklung des ÖPNV in Darmstadt und im Kreis Darmstadt-Dieburg bilden. Dies bedeutet, dass es klare Ziele hinsichtlich der Linienführung, der Bedienungshäufigkeiten, der Bedienungszeiträume und der Verknüpfungen vorgibt. Die Angebotskonzeption nennt die wesentlichen Elemente der im Fortschreibungszeitraum umzusetzenden Maßnahmen, eine detaillierte Beschreibung der Einzelmaßnahmen findet sich im Maßnahmenkonzept sowie in den Anhängen.

11.2 Wesentliche Elemente im Fortschreibungszeitraum bis 2009

Nachfolgend erfolgt eine kurze Übersicht der wesentlichen Elemente der Angebotskonzeption. Hinsichtlich Übersichtlichkeit und Transparenz des ÖPNV-Angebotes erfolgte eine gebietsweite Überprüfung, die in die Linienbeschreibung eingeflossen ist.

Eine wesentliche Veränderung gegenüber dem ersten Nahverkehrsplan ist mit den aktuellen Entwicklungen der Ladenöffnungszeiten zu sehen, die sich entsprechend auf das Verkehrsverhalten und damit auch auf die Fahrplangestaltung im ÖPNV auswirken. Diese sind in den Beschreibungen der linienbezogenen Einzelmaßnahmen ebenso berücksichtigt.

Im gesamten Liniennetz soll durch weitere Vertaktung der Fahrpläne, Systematisierung der Laufwege, sowie Ausdehnung der Betriebszeiten die

Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden. Eine weitergehende Abstimmung der Verkehrsangebote lokaler und regionaler Buslinien sowie dem SPNV verfolgen das Ziel, ein verständliches, verlässliches und zusammenhängendes ÖPNV-Angebot zu präsentieren.

In Einzelfällen muss jedoch gegebenenfalls das Ziel der Systematisierung und Integration der Verkehre den Belangen des Schülerverkehrs untergeordnet werden, für die eine gesetzliche Verpflichtung besteht.

Verbesserungen der Ausstattung, Gestaltung und Sicherheit an Haltestellen und Verknüpfungspunkten stellen wesentliche Elemente der Angebotskonzeption dar. Dabei sind insbesondere Umsteigesituation, Orientierbarkeit, Fahrgastinformation und die Anschlusssicherung zu nennen.

Bei den nachfolgend aufgeführten Einzelmaßnahmen sind einige Projekte hervorzuheben, die eine wesentliche Aufwertung des ÖPNV-Angebotes im DADINA-Bereich darstellen.

Wesentliche Elemente der Angebotskonzeption sind die im Rahmen der Straßenbahnerweiterungen geplanten Netzanpassungen im Darmstädter Stadtbereich, zu denen die Eröffnung der Straßenbahn nach Kranichstein im Dezember 2003 sowie die Planungen zur Verlängerung nach Arheilgen Nord gehören. Darüber hinaus ist die Verlängerung der Straßenbahn in Alsbach zur Melibokusschule zu nennen, sowie die Inbetriebnahme der SPNV-Verbindung zwischen Pfungstadt und Eberstadt. Diese Maßnahmen werden durch entsprechende Anpassungen im Busnetz begleitet, die gleichzeitig zu einer Verbesserung der Erschließung einzelner Wohngebiete (z.B. Arheilgen) beitragen werden.

Wesentliches Element der Angebotskonzeption ohne größere Infrastruktur-anpassungen wird die für den Ostraum Darmstadts im Korridor nach Roßdorf und Groß-Zimmern geplante Busoptimierung sein. Diese ist auch im Hinblick auf die in der Mängelanalyse angezeigten Schwächen hinsichtlich Transparenz von Linienführung und Linienbezeichnung als Vorreiter für weitere Gebiete im Untersuchungsraum anzusehen.

Eine Gesamtübersicht der Maßnahmen der Angebotskonzeption sind in der **Karte 14a** und **Karte 14b** dargestellt. Darüber hinaus erfolgte auch hier eine Kennzeichnung der ermittelten Bereiche mit Erschließungsmängeln (vgl. Kapitel 6.3), die hinsichtlich einer verkehrlichen Verbesserung überprüft wurden. Die Nummerierungen in den Karten und **Tabelle 19** sind identisch.

Tabelle 19: Bereiche mit Erschließungsmängeln

lfd. Nr.	Gebiet mit Erschließungsmängeln	Vorgehen
1	Weiterstadt-Braunshardt: Feldbergstraße	Führung 5515 ab Braunshardt - Sparkasse über die Schlossgartenstr., Friedrich-Ludwig-Jahn-Str. bis zum Sportplatz TSV
2	Griesheim: abseits der Hauptachse der Straßenbahn	Einrichtung AST ist geplant
3	Darmstadt-Arheilgen: Neubaugebiet West (nur bezogen auf den Stadtverkehr)	2. Stufe Stadtbus AH
4	Darmstadt: Komponistenviertel	Befahrbarkeitsprüfung nicht abgeschlossen
5	Darmstadt: Hochschulstraße (TU)	Konzept "Optimierung Buslinien im Martinsviertel" und Magistratsbeschluss hierzu werden von der Stadt Darmstadt übergeben.
6	Darmstadt: Georg-Büchner-Anlage	neue Hast Sandstraße in Heidelberger Straße für Linien 1, 7, 8
7	Darmstadt: Albert-Schweitzer-Anlage	neue Hast Sandstraße in Heidelberger Straße für Linien 1, 7, 8
8	Darmstadt: Martinstraße	Keine praktikable, wirtschaftlich vertretbare Realisierung mgl.
9	Darmstadt: Schwambstraße	Keine praktikable, wirtschaftlich vertretbare Realisierung mgl.
10	Darmstadt: Noackstraße (Lincolnsiedlung)	Abgeschlossener Bereich (Amerikaner) kein Handlungsbedarf
11	Darmstadt: Eberstadt-Nord östlich abseits der Straßenbahnachse	Erschließung über Stadtteilbus EB prüfen (Erweiterung, Neuführung)
12	Darmstadt: Eberstadt-West westlich der Reuterallee	Attraktivität Straßenbahn versus AST, kein Handlungsbedarf
13	Darmstadt: Eberstadt Villenkolonie (südöstliche Frankensteiner Straße)	Linienführung EB muss überprüft werden
14	Groß-Bieberau: westliche Randbereiche	Einfamilienhausgebiet (EFH) wird nicht weiter berücksichtigt
15	Reinheim: westliche Randbereiche	Einfamilienhausgebiet (EFH) wird nicht weiter berücksichtigt
16	Reinheim-Ueberau: südliche Randbereiche	Einfamilienhausgebiet (EFH) wird nicht weiter berücksichtigt
17	Roßdorf-Stetteritz: südlicher Teilbereich	Einfamilienhausgebiet (EFH), Topographie wird nicht weiter berücksichtigt
18	Dieburg: West (Bedienung innerhalb Dieburg durch Anrufsammeltaxi gegeben)	Erschließung durch Linie DieMü
19	Dieburg: Am Rinkenbühl (Bedienung innerhalb Dieburg durch Anrufsammeltaxi gegeben)	Einrichtung zusätzlicher Haltestelle
20	Münster-Altheim: südliches Neubaugebiet (Bedienung innerhalb Münster durch Münster-mobil gegeben)	Einrichtung zusätzlicher Haltestelle
21	Münster: Neubaugebiet Auf der Hardt (Bedienung innerhalb Münster durch Münster-mobil gegeben)	Einrichtung zusätzlicher Haltestelle
22	Münster: Ortsteil Breitefeld (Bedienung innerhalb Münster durch Münster-mobil gegeben)	Einbindung von Münster-mobil
23	Eppertshausen: Odenwaldring	Einrichtung AST
24	Eppertshausen: Im Wüstfeld	Einrichtung AST
25	Babenhausen: Im Erloch	wird durch Verlängerung Buslinie K66 verbessert
26	Klein-Umstadt: Ludwigstraße	Umsetzbarkeit wird geprüft.
27	Wiebelsbach: Dorfkern	baulich/technisch nicht umsetzbar wird nicht weiter berücksichtigt

Insgesamt wurden 27 Gebiete im Untersuchungsbereich mit Erschließungsmängeln analysiert und hinsichtlich einer Behebung der vorhandenen Defizite überprüft. In einigen Fällen sind aufgrund der vorhandenen Bebauung und der abzuleitenden geringen Nutzungspotenziale keine Maßnahmen abgeleitet. Ebenso wurde überprüft, inwieweit unter wirtschaftlichem Gesichtspunkt auftretende Erschließungslücken geschlossen werden können. In einigen Fällen sind gegenwärtig vertiefende Untersuchungen im Gange, die keine abschließende Beurteilung im Nahverkehrsplan zulassen.

In **Tabelle 19** in der Spalte „Behandlung im Nahverkehrsplan“ sind die entsprechenden Sachstände im Einzelfall aufgeführt.

11.3 Einzelbeschreibung der Maßnahmen

Die Tabellen enthalten sämtliche Einzelmaßnahmen des Angebotskonzeptes. Zur besseren Orientierung erfolgte eine Aufgliederung nach:

- Linienbezogenen Maßnahmen
- Infrastrukturmaßnahmen
- Sonstigen Maßnahme sowie
- Weiterzuverfolgenden Maßnahmen und
- Maßnahmen im SPNV.

Die linienbezogenen Maßnahmen betreffen alle Änderungen, die fahrplanwirksam werden. Hier sind sowohl Ausweitungen des Fahrplanangebotes auf bestehenden Linien als auch Erweiterungen, Kürzungen und Neueinrichtungen enthalten.

Die im Infrastrukturbereich aufgeführten Maßnahmen betreffen sowohl strecken- seitige Ausbauten (Straßenbahnstrecken, Busspuren) als auch Ausbauten an Verknüpfungspunkten und Haltestellen.

Bei sonstigen Maßnahmen sind alle übergreifenden Aktivitäten zusammengefasst, die in den Bereichen Tarifwesen, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, Betriebs- optimierung und Qualitätsmanagement umgesetzt werden sollen.

Die aufgeführten weiterzuverfolgenden Maßnahmen sind voraussichtlich im Fortschreibungszeitraum bis 2009 nicht umzusetzen, sollen aber planerisch weitergeführt werden.

Des Weiteren sind auch die Maßnahmen im SPNV aufgeführt, da der SPNV die Grundversorgung im ÖPNV darstellt und sich entsprechende Maßnahmen wesentlich auf den übrigen ÖPNV hinsichtlich Anschlusssicherung und Verknüpfung auswirken.

11.3.1 Linienbezogene Maßnahmen

Die **Tabelle 20** enthält - beginnend mit den Straßenbahnen - alle im DADINA-Gebiet verkehrenden Straßenbahn- und Buslinien, wie sie in der Angebotskonzeption für 2009 vorgesehen sind. Um eine schnellere Übersicht zu erhalten, sind alle Änderungen, die entweder den Laufweg, die Bezeichnung der Linie, die Verkehrszeit oder die Vertaktung betreffen, in **Fettschrift** markiert.

Tabelle 20: Linienbezogene Maßnahmen

Änderungen zum Fahrplan 2002 sind **fettgedruckt**

lfd. Nummer	Liniennummer	Strecke	Beschreibung der Maßnahme	Anzahl Fahrtrouen	Anzahl Haltestellen		Anzahl Fahrten / Schultag		Bedienungszeitraum			Bedienung	regelmäßige Bedienung	Fahrzeit in Min.	Streckenlänge in km
					Hauptroute	Gesamroute	Hauptroute	Gesamroute	Mo-Fr	Sa	So/Feiertag				
L-1	1	DA-Hauptbahnhof - Rhein/Neckarstraße - DA-Eberstadt	Ausdehnung des 30' Taktes werktags bis 21h	1	18	18	62	62	5:30 - 21:00	-- : --	-- : --	ja	-	21	8,6
L-2	2	Böllenfalltor - Luisenplatz - Hauptbahnhof	Einrichtung neuer Straßenbahnlinie (zusammen mit Linien 4, 5)	1	11	11	70	70	5:00 - 18:00	-- : --	-- : --	ja	-	12	4,9
L-3	3	DA-Lichtenbergschule - Luisenplatz - DA-Hauptbahnhof		1	18	18	139	139	5:00 - 24:00	5:00 - 24:00	6:00 - 24:00	ja	-	21	4,8
L-4	4	Bar-Le-Duc - Luisenplatz - Messplatz - Kranichstein Bf.	Einrichtung neuer Straßenbahnlinie	1	27	27	76	76	5:30 - 18:00	-- : --	-- : --	ja	-	34	13,3
L-5	5	Hauptbahnhof - Luisenplatz - Messplatz - Kranichstein Bf.	Einrichtung neuer Straßenbahnlinie	1	16	16	186	186	4:30 - 0:30 (3:00)	4:30 - 3:00	6:00 - 1:00	ja	-	22	8
L-6	6	Arheilgen-Glockengartenweg - Hofgasse - DA-Merck - Nordbahnhof - Luisenplatz - Rhein/Neckarstraße - DA-Eberstadt - Seeheim - Jugenheim - Alsbach	Schnelllinie bis Alsbach bzw. Glockengartenweg, zusätzlicher Halt am Nordbahnhof	1	19	19	102	102	6:00 - 19:00	-- : --	-- : --	ja	-	24	21,1
L-7	7/8	Arheilgen-Glockengartenweg - Hofgasse - Luisenplatz - Sandstraße - Eberstadt - Seeheim - Jugenheim - Alsbach - Melibokusschule	Verlängerung bis Alsbach-Melibokusschule bzw. Glockengartenweg, zusätzlicher Halt an der neuen Haltestelle Sandstraße	1	42	42	170	170	4:00 - 0:30 (2:30)	4:00 - 2:30	5:00 - 01:00	ja	-	49	21,9
L-8	9	DA-Böllenfalltor - Luisenplatz - Griesheim Platz Bar-le-Duc		1	21	21	203	203	4:00 - 0:30 (3:00)	4:00 - 3:00	5:00 - 1:00	ja	-	28	10,2
L-9	Air-Liner	DA-Luisenplatz - DA-Hauptbahnhof - Rhein-Main-Flughafen Terminal 1 - Terminal 2	Anbindung von Terminal 2 Flughafen Frankfurt und Darmstadt Hauptbahnhof	1	3	3	58	58	4:30 - 23:00	4:30 - 23:00	4:30 - 23:00	ja	-	25	30,0
L-10	A	Arheilgen Bahnhof - Hofgasse - Kranichstein Steinstraße		1	10	10	100	100	5:30 - 21:00	6:00 - 19:00	-- : --	ja	-	12	3,9
L-11	AH	Arheilgen Hofgasse - Arheilger Mühlenchen - Im Fiedlersee - Arheilgen Bahnhof		1	14	14	21	21	6:20 - 21:00	6:20 - 19:00	-- : --	ja	-	10	1,0
L-12	B	Ernsthofen - Brandau - Gadernheim/Neunkirchen	Ausweitung der Bedienung	2	16	19	24	48	5:00 - 20:30	6:00 - 19:00	7:00 - 20:30	ja	-	22	9,0
L-13	BO	Ober-Ramstadt/Lichtenbergschule - Neutsch - Webern - Asbach - Ernsthofen/Schule - Brandau - Neunkirchen		verschiedene	4	22	3	14	7:00 - 14:00	-- : --	-- : --	-	nein	8-21	6,7-8,7
L-14	D	DA-Hauptbahnhof - Luisenplatz - Ostbahnhof	Wegfall der Linie D bei Einführung Straßenbahn Kranichstein												
L-15	EB	Eberstadt Frankensteinkaserne - Franz-Best-Weg	Ausweitung der Bedienung (bereits Bestand 2003)	1	18	18	26	26	6:00 - 19:00	9:00 - 16:30	-- : --	ja	-	9	2,0 / 4,9
L-16	F	DA-Haasstraße - Hauptbahnhof - Luisenplatz - Fasanerie - Oberwalddhaus - Grube Messel	veränderte Linienführung; bedarfsweise (6 Fahrten/Tag), ggf. Andienung Grube Messel	1	26	26	135	135	5:00 - 1:00	5:00 - 1:00	6:00 - 1:00	ja	-	25	9,6
L-17	H	Klausenburgerstraße - Südbf. - Hbf. - Luisenplatz - Taunusplatz - Schwarzer Weg - Alfred-Messel-Weg/Kesselhutweg	Anderung der Linienführung bei der Einführung der Straßenbahn nach Kranichstein inkl. Andienung Schwarzer Weg (Erschließungsmangel), Erschließung des Komponistenviertels	2	21	23	90	152	4:00 - 0:30 (2:30)	4:30 - 2:30	6:00 - 0:30	ja	-	32	11,7
L-18	K	TU-Lichtwiese - Luisenplatz - Kleyerstraße	Anderung der Linienführung bei der Einführung der Straßenbahn nach Kranichstein	1	21	21	142	142	5:00 - 0:30	5:00 - 0:30	5:30 - 0:30	ja	-	28	8,5
L-19	L	Ostbahnhof - Luisenplatz - Willy-Brandt-Platz - Heinheimer Straße	Anderung der Linienführung bei der Einführung der Straßenbahn nach Kranichstein	1	11	11	132	132	5:30 - 24:00	5:30 - 24:00	6:30 - 24:00	ja	-	16	7,5

Tabelle 20: Linienbezogene Maßnahmen

Änderungen zum Fahrplan 2002 sind **fettgedruckt**

lfd. Nummer	Liniennummer	Strecke	Beschreibung der Maßnahme	Anzahl Fahrtrouten	Anzahl Haltestellen		Anzahl Fahrten / Schultag		Bedienungszeitraum			Bedienung	regelmäßige Bedienung	Fahrzeit in Min.	Streckenlänge in km
					Hauptroute	Gesamroute	Hauptroute	Gesamroute	Mo-Fr	Sa	So/Feiertag				
L-20	N	DA-Böllental - Traisa - Nieder-Ramstadt - Eberstadt Wartehalle	Ausweitung der Bedienung im 30' Takt; Ausweitung der Bedienung zw. Eberstadt und Nieder-Ramstadt, ggf. Umstrukturierung der Linie N und NE	1	20	20	116		5:30 - 24:00	6:30 - 20:00	10:00 - 20:00	ja	-	29	13,7
L-21	NB	Nieder-Beerbach Quergasse - Eberstadt Wartehalle	Ausweitung der Bedienung am Abend und am Wochenende als ALT im 60' Takt (bereits Bestand 2003)	1	13	13	48	48	5:30 - 24:00	6:30 - 24:00	8:30 - 23:00	ja	-	14	6,8
L-22	O	DA-Böllental - Nieder-Ramstadt - Ober-Ramstadt - Erntstufen - Eberstadt Wartehalle		2	26	26	76	106	4:00 - 0:30 (1:30)	4:00 - 2:00	5:30 - 0:30	ja	-	25	14,9
L-23	P	Eschollbrücken - Pfungstädter Kreuz - Pfungstadt Am Mühlberg	veränderte Linienführung	2			140	140	4:00 - 0:30 (3:00)	5:00 - 3:00	5:00 - 0:30	ja	-	k.A.	9,7 / 15,0
L-24	PS	Pfungstadt Schwimmbad - Pfungstadt Bahnhof - Hahn Schulstraße	veränderte Linienführung mit dem Ziel einer besseren Anbindung des Stadtteils Hahn	1	18	18	36	36	5:00 - 20:00	5:30 - 14:30	-- : --	ja	-	25	9,0
L-25	SK	DA/Schloss - DA-Kranichstein	Wegfall der Linie SK bei Einführung Straßenbahn Kranichstein												
L-26	R	DA-Böllental - Hauptbahnhof - Windmühle - Nordbahnhof	Beschleunigung im Abschnitt Hauptbahnhof - Böllental	1	22	22	116	116	5:00 - 24:00	6:30 - 0:30	6:00 - 23:00	ja	-	23	8,9
L-27	U	Überach Bahnhof - Messel Ortsmitte - DA-Mathildenplatz	veränderte Linienführung; ggf. Brechung auf Straßenbahn 4/5 an der Siemensstraße	verschiedene			47	47	6:00 - 23:00	7:00 - 23:00	8:30 - 23:00	-	ja	k.A.	12,4 / 19,6
L-28	W	Pupinweg - Robert-Bosch-Straße - Hauptbahnhof		1	8	8	15	15	6:00 - 19:00	10:00 - 16:00	10:00 - 16:00	ja	-	12	2,9
L-29	WX	Wixhausen Hessenwaldschule - Arheilgen Hofgasse		3	8	18	84	102	5:30 - 1:00	6:30 - 1:00	8:00 - 1:00	ja	-	20	4,1 / 6,1
L-30	950	Offenbach - Rodgau - Ober-Roden / Babenhausen	Wegfall der Linie												
L-31	972	DA-Arheilgen Glockengartenweg - Neu-Isenburg Bahnhof	Verkürzung der Linie 972 infolge Verlängerung Straßenbahn 7/8	2	27	27	43	44	4:30 - 21:30	6:00 - 24:00	-- : --	ja	-	52	15,0 / 19,4
L-32	5501	DA-Hauptbahnhof - Dieburg - Groß-Umstadt - Heubach - Wiebelsbach	Mo-Fr: 15' / 30' Takt, Sa / So mindestens 60' Takt, evtl. Beseitigung Erschließungsmangel in Dieburg Groß-Umstädter Str. durch neue Hst. Am Ortsausgang Groß-Umstadt	1	21	37	70	70	5:00 - 24:00 (0:30)	6:00 - 24:00	6:30 - 24:00	ja	-	65	33,2
L-33	5502	DA-Hauptbahnhof - Roßdorf - Groß-Zimmern - Dieburg	Siehe Busoptimierung Korridoruntersuchung (vgl. 502,512,522)	3	39	39	119	119	4:30 - 0:30 (2:30)	4:30 - 2:30	6:30 - 2:30	ja	-	k.A.	
L-34	5503	DA-Hauptbahnhof - Reinheim - Groß-Bieberau - Reichelsheim - Rimbach	Busoptimierung Korridoruntersuchung; Abstimmung mit K55 (505,515) mit Einrichtung einer neuen Haltestelle westlich des Neubaugebietes "Im Falltor"	1	6	25	49	55	5:00 - 0:30	6:00 - 2:00	8:00 - 23:00	ja	-	k.A.	17,4 - 49,5
L-35	5505	DA-Mathildenplatz - Griesheim - Goddelau - Gernsheim - Klein-Rohrheim	ggf. Brechung auf Straßenbahn 9 in Griesheim	1	30	34	41	56	4:30 - 23:30	6:00 - 23:30	8:30 - 23:30	ja	-	62	13,1 / 26,6
L-36	5506	DA-Mathildenplatz - Weiterstadt -- Büttelborn - Groß-Gerau	ggf. Ausweitung der Linie infolge Anpassung an Ladenschluss	3	29	29	33	36	6:00 - 20:30	8:00 - 19:30	-- : --	ja	-	50	20,6
L-37	5507	DA-Hauptbahnhof - Dieburg - Babenhausen - Aschaffenburg		1	43	43	4	4	21:30 - 0:30	21:30 - 0:30	21:30 - 0:30	ja	-	79	53,2
L-38	5509	Reinheim - Groß-Zimmern - Dieburg - Münster - Ober-Roden	zusätzliche Fahrten; ggf. Anpassung an DieMü	4	30	30	24	46	5:30 - 23:30 (1:30)	6:30 - 1:30	7:30 - 23:00	-	ja	45	23,1
L-39	5510	Darmstadt - Dieburg - Ober-Roden	zusätzliche Fahrten im Schülerverkehr, Ausweitung auf 2-h-Takt (Bestand seit 2003)	verschiedene	26	28	16	29	5:00 - 20:30	8:00 : 19:00	-- : --	ja	-	52/72	16,2
L-40	5511	Bickenbach Bhf - Hähnlein	Integration in Linie K50 mit Erschließung des Gewerbegebietes Bickenbach und Wohngebiet Bickenbach Pfarrtanne												
L-41	5512	Darmstadt - Reinheim - Groß-Umstadt - Wiebelsbach		1	47	47	verschiedene	verschiedene	21:30 - 1:00 (2:30)	21:30 - 2:30	21:30 - 1:00	-	ja	80	31,3
L-42	5513	DA-Hauptbahnhof - Weiterstadt		5	31	33	33	36	7:30 - 23:00	6:30 - 23:30	9:00 - 23:00	ja	-	21	6,7

Tabelle 20: Linienbezogene Maßnahmen

Änderungen zum Fahrplan 2002 sind **fettgedruckt**

lfd. Nummer	Liniennummer	Strecke	Beschreibung der Maßnahme	Anzahl Fahrtrouten	Anzahl Haltestellen		Anzahl Fahrten / Schultag		Bedienungszeitraum			Bedienung	regelmäßige Bedienung	Fahrzeit in Min.	Streckenlänge in km
					Hauptroute	Gesamtroute	Hauptroute	Gesamtroute	Mo-Fr	Sa	So/Feiertag				
L-43	5514	Darmstadt - Gräfenhausen - Walldorf - Frankfurt Flughafen		2	32	37	20	37	5:00 - 24:00	4:30 - 24:00	7:30 - 24:00	ja	-	62	14,3 / 15,0
L-44	5515	Braunshardt Sparkasse - Schlossgartenstraße - Ludwig-Jahn-Straße - Worfelden - Hesselrod/Schneppenhausen - Gräfenhausen - Erzhäuser	vgl. Beschlussvorlage Verbandsversammlung; 2 zusätzliche Fahrten Fr, Sa abends; Beseitigung Erschließungsmangel Braunshardt Feldbergstraße	verschiedene	26	34	20	62	5:00 - 24:00 (2:30)	6:30 - 2:30	7:00 - 24:00	ja	-	k.A.	13,7
L-45	K45	AST Groß-Zimmern		verschiedene					7:00 - 19:00			-	nein	k.A.	k.A.
L-46	K46	AST Dieburg	Wegfall bei Einführung AST DiMü	verschiedene					7:00 - 23:00	7:00 - 23:00	7:00 - 23:00	-	nein	k.A.	k.A.
L-47	K47	AST Seeheim-Jugenheim		1	8	8	5	5	8:30 - 19:00	8:30 - 19:00	8:30 - 19:00	-	nein	13	2,6
L-48	K48	AST Seeheim-Jugenheim: Jugenheim - Seeheim - Ober-Beerbach - Stettbach - Brandhofen - Jugenheim - Balkhausen - Jugenheim	Integration in Linie K50 mit Erschließung des Gewerbegebietes Bickenbach und Wohngebiet Bickenbach Pfarrtanne	2	26	26	7	7	6:30 - 22:00	9:00 - 22:00	9:00 - 22:00	-	ja	62	11,0
L-49	K49/669	Jugenheim - Ailsbach - Zwingenberg - Bensheim - Heppenheim	Einführung der neuen Linienbezeichnung	verschiedene	33	45	21	59	5:00 - 24:00	5:00 - 24:00	6:00 - 23:30	ja	-	47	17,3
L-50	K50	Pfungstadt - Bickenbach - Seeheim-Jugenheim - Ober-Beerbach - Nieder-Beerbach	Integration der Linien 5511 und K48	verschiedene	26	34	52	60	6:00 - 21:30	6:00 - 14:00	-- : --	ja	-	k.A.	6,3
L-51	K52	Beedenkirchen Ortsmitte - Hoxhohl - Allertshofen - Balkhausen - Seeheim Schuldorf		3	7	20	9	15	6:30 - 16:30	-- : --	-- : --	-	nein	50	k.A.
L-52	K53	DA-Böllental - Nieder-Ramstadt - Frankenhäuser - Neutsch	Ausweitung der Bedienung, ggf. AST in SVZ; Umbenennung in Linie NE ab 2004	2	11	12	36	36	6:00 - 24:00	6:00 - 24:00	9:00 - 22:00	-	nein	16	11,2
L-53	K55	DA-Hauptbahnhof - Roßdorf - Zeilhard - Georgenhausen - Reinheim - Fischbachtal	Siehe Busoptimierung Korridoruntersuchung (vgl. Linie 505,515)	2	39	39	77	77	5:00 - 22:00	5:30 - 20:00	7:00 - 20:30	ja	-	k.A.	k.A.
L-54	K56	DA-Hauptbahnhof - Ober-Ramstadt - Rohrbach - Lichtenberg	Siehe Busoptimierung Korridoruntersuchung; Führung über Ober-Ramstadt Bf. (vgl. Linie 516)	1	38	38	30	30	6:00 - 20:00	7:00 - 19:00	9:30 - 20:00	ja	-	k.A.	k.A.
L-55	K57	Reinheim - Groß-Bieberau - Niedernhausen - Nonrod - Meßbach - Billings - Steinau - Lützelbach - Neunkirchen	neue Haltestelle in Groß Bieberau, westlich des Neubaugebietes Im Falltor	verschiedene	21	23	4	12	7:00 - 20:30	9:00 - 18:00	9:00 - 20:30	ja	-	43	5,6 - 16,8
L-56	K58	Groß-Bieberau Am Schaubacher Berg - Lichtenberg - Rodau - Klein-Bieberau - Asbach - Ernsthofen	Abstimmung auf das Buskonzept im Raum Darmstadt - Roßdorf - Groß-Zimmern	verschiedene	11	13	5	11	6:30 - 18:00	-- : --	-- : --	ja	-	29	8,7 / 11,3
L-57	K59	DA-Mathildenplatz - Eschollbrücken - Hahn - Biebesheim - Gernsheim - Klein-Rohrheim	Ausweitung Bedienung, Mo-Sa: 60/120' Takt mit Bedienung des gesamten Linienwegs am Wochenende; Integration des Schülerverkehrs im Bereich Groß-Gerau	4	32	43	28	28	6:00 - 20:00	6:00 - 19:00	-- : --	ja	-	53	32,8
L-58	K60	Griesheim - Wolfskehlen - Geinsheim - Kornsand	Ausweitung der Bedienung	2	13	16	33	33	5:30 - 22:00	5:30 - 20:00	7:30 - 19:00	ja	-	25	18,8
L-59	K62	DA-Mathildenplatz - Eschollbrücken - Crumstadt - Goddelau - Erfelden - Leeheim Geinsheimer Straße	Verlängerung der Linie, Ausweitung der Bedienung	1	27	27	32	32	5:30 - 22:00	7:30 - 19:00	9:30 - 19:00	ja	-	k.A.	26,2
L-60	K64	Groß-Umstadt Krankenhaus - Groß-Umstadt Bf. - Lengfeld - Nieder-Klingen - Zipfen - Hering - Ober-Naues Wasserschloß	veränderte Linienführung, ggf. Verlängerung nach Höchst; Ausweitung der Bedienung; ALT in der SVZ bzw. am Wochenende	2	15/18	30/28	31	69 zuzügl. 6 Fahrten AST	5:00 - 24:00 (Fr - 2:00)	8:00 - 24:00	8:00 - 23:30	-	ja	k.A.	17,3
L-61	K65	Babenhausen - Harreshausen - Sickenhofen - Hergershausen - Harpertshausen - Langstadt - Schlierbach - Schaafheim	Bedienung durch ALT anstelle im Linienverkehr; Mo-Fr. 60/120, ggf. abends und am Wochenende Bedienung durch AST	verschiedene	14	18	38	siehe Fahrplan 2004	5:30 - 24:00	9:00 - 24:00	9:00 - 24:00	ja	-	40	8,7 / 17,4

Tabelle 20: Linienbezogene Maßnahmen

Änderungen zum Fahrplan 2002 sind **fettgedruckt**

lfd. Nummer	Liniennummer	Strecke	Beschreibung der Maßnahme	Anzahl Fahrtrouten	Anzahl Haltestellen		Anzahl Fahrten / Schultag		Bedienungszeitraum			Bedienung	regelmäßige Bedienung	Fahrzeit in Min.	Streckenlänge in km
					Hauptroute	Gesamtroute	Hauptroute	Gesamtroute	Mo-Fr	Sa	So/Feiertag				
L-62	K66	Dudenhofen - Babenhausen - Schaaheim - Mosbach / Schlierbach	vgl. Beschlussvorlage Verbandsversammlung DADINA: Wegfall der Linie; Neustrukturierung und Aufteilung auf die neuen Linien K66 Nord, K53 und K54, ab 2004, ggf. Ausweitung täglich bis 24 Uhr als AST	verschiedene	11	15	29	siehe Fahrplan 2004	5:00 - 22:00	8:00 - 22:00	9:00 - 22:00	ja	-	25	9,0 / 23,0
L-63	K67	Groß-Umstadt - Semd - Dieburg - Klein-Umstadt Ludwigstraße - Kleestadt - Schaaheim - Mosbach	Ausweitung der Bedienung; veränderte Linienführung mit zusätzlicher Haltestelle Klein-Umstadt Ludwigstraße; ggf. abends und am Wochenende Bedienung durch AST	6	17	34	38	38	5:00 - 24:00	8:00 - 24:00	10:00 - 18:00	-	ja	k.A.	9,3 - 17,8
L-64	K68	Wiebelsbach - Heubach - Groß-Umstadt - Raibach - Dorndiel - Wald-Armorbach - Mömlingen	Ausweitung der Bedienung Mo-Sa, Verknüpfung mit dem VAB	verschiedene	23	33	30	30	5:30 - 20:00	5:30 - 20:00	-- : --	ja	-	54	5,0 - 15,3
L-65	K70	Eppertshausen - Münster - Altheim - Groß-Umstadt		4	14	18	5	15	7:00 - 17:00	-- : --	-- : --	-	nein	28	7,6 / 11,6
L-66	K71	Groß-Umstadt - Semd - Klein-Zimmern - Dieburg - Groß-Zimmern - Gundernhausen - Darmstadt - Rüsselsheim		1	29	29	2	2	4:00 - 23:00	-- : --	-- : --	-	nein	60	55,1
L-67	OR	Ober-Ramstadt: Rathaus - Feibad Ackermanngasse - Eichschule - Reichenberger str. - in der Stettbach - Rathaus	nachrichtlich aus dem VEP Ober-Ramstadt: veränderte Linienführung über Ober-Ramstadt Bahnhof, Optimierung der zeitlichen Verknüpfung zur Linie O	1	25	25	20	20	6:00 - 18:00	7:30 - 14:30	-- : --	-	ja	25	8,7
L-68	53	Aschaffenburg - Ringheim - Schaaheim - Babenhausen	Weiterführung bis Babenhausen Bf, Umbenennung der Linie in K53 ab 2004	1	21	26	30	31	5:30 - 22:00	8:00 - 21:00	9:00 - 21:00	ja	-	50	xxx
L-69	54	Aschaffenburg - Pflaumheim - Schaaheim - Babenhausen	Weiterführung bis Babenhausen Bf, Umbenennung der Linie in K54 ab 2004	1	21	26	34	36	5:00 - 21:00	6:00 - 21:00	9:00 - 21:00	ja	-	50	17,3
L-70	6-76	Bensheim Bf - Fehlheim - Rodau Hähnlein - Langwaden		3	14	21	5	10	7:00 - 18:30	9:30 - 14:00	-- : --	-	nein	25	4,9
L-71	DieMü AST	Stadtgebiet Dieburg - Gemeinde Münster	Einrichtung Buslinie mit Erschließung von Dieburg West / Am Rinkenbühl sowie Altheim südliches Baugebiet, Auf der Hardt, Breitefeld unter der Voraussetzung Wegfall des Bahnübergangs Frankfurter Straße in Dieburg	2			28	28	6:00 - 20:00	6:00 - 16:00	-- : --	ja	-	k.A.	k.A.
L-72	Gries- heim		Einführung eines AST zur innerstädtischen Erschließung im 30' Takt	verschiedene			24	24	7:00 - 19:00	9:00 - 17:00		-	ja	k.A.	k.A.

11.3.2 Infrastrukturmaßnahmen / Infrastrukturkosten

Die in Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg geplanten Infrastrukturplanungen im Fortschreibungszeitraum bis 2009 sind **Tabelle 21** zu entnehmen. Bei Kenntnisstand sind hier die zu erwartenden Kosten beigefügt. Bei den Förderungsanträgen ist die neu bestimmte Bagatellgrenze von 100.000 € zu beachten, so dass insbesondere bei Haltestellenausbauten Sammelanträge mehrerer Kommunen sinnvoll erscheinen.

Tabelle 21: Infrastrukturplanungen bis 2009

Ifd. Nr.	Stadt / Gemeinde	Verknüpfungspunkt / Haltestelle	Beschreibung der Maßnahme	Gesamtkosten / €
I-1	Alsbach-Hähnlein		Neubau der Straßenbahnstrecke Beunestraße bis Melibokusschule	4,0 Mio.
I-2	Babenhausen	Bahnhof	Verlegung der Bushaltestelle; Neubau P+R-Anlage/ B+R-Anlage	k. A.
I-3	Bickenbach	Bahnhof	Neubau einer Busumsteigeanlage, P+R-Anlage/ B+R-Anlage	0,9 Mio.
I-4	Darmstadt		Neubau der Straßenbahnstrecke Nordbad / Messplatz - Kranichstein Bf. (Straßenbahn Kranichstein)	25 Mio
I-5	Darmstadt		Neubau der zweigleisigen Straßenbahnstrecke Arheilgen Hofgasse - Arheilgen Glockengartenweg (Gesamtmaßnahme mit IV-Anteil 21 Mio)	18 Mio
I-6	Darmstadt	Hauptbahnhof / Ostseite	Bau einer Mobilitätszentrale und Wartehallen	2 Mio
I-7	Darmstadt	Hauptbahnhof / Ostseite	Neubau eines zentralen Omnibusbahnhofs, des Bahnhofsvorplatzes, (der P+R- /) B+R-Anlage	4,25 Mio
I-8	Darmstadt	Marktplatz	Neubau Haltestelle Schloss und Aufgabe der Haltestellen Schloss (alt) und Holzstraße	2,0 Mio.
I-9	Darmstadt	Luisenplatz / Mathildenplatz	Verbesserung der Verknüpfung zwischen den Haltestellen Luisenplatz und Mathildenplatz, Neubau der Haltestellen am Mathildenplatz	k. A.
I-10	Darmstadt	Ostbahnhof	Aufwertung des Darmstädter Ostbahnhofs mit Verbesserung der Ausstattung der Bushaltestellen und der Umsteigewege Bus / Bahn	270.000
I-12	Dieburg / Groß-Zimmern	Haltestelle L3114	Neubau P+R-Anlage/ B+R-Anlage	0,25
I-13	Dieburg	Bahnhof	Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes, 3. BA behindertenger. Bahnsteigausbau	7,3 Mio.
I-14	Griesheim	versch. Haltestellen	Bau von B+R-Anlagen an den Straßenbahnhaltestellen	k. A.
I-15	Ober-Ramstadt	Bahnhof	Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit Neubau einer Bushaltestelle inkl. P+R- und B+R-Anlage	0,54 Mio.
I-16	Otzberg Lengfeld	Bahnhof	Neubau Busvorfahrt und B+R- / P+R-Anlage	0,73 Mio.
I-17	Reinheim	Bahnhof	Einrichtung einer Bushaltestelle Bau einer B+R- / P+R-Anlage	2,15 Mio.
I-18	Weiterstadt	Bahnhof	Einrichtung einer Bushaltestelle	k.A.
I-19	Darmstadt, Mühlthal, Ober-Ramstadt		Busbeschleunigung durch separate Busspur B426 alt / B449 mit LSA-Beschleunigung	2,15 Mio. auf gesamter Strecke von Darmstadt bis Ober-Ramstadt
I-20	Darmstadt		Busbeschleunigung der Linie R im Abschnitt Hauptbahnhof - Landskronstraße - Böllenfalltor	k. A.
I-21	Groß-Zimmern, Reinheim		Busbeschleunigung an Lichtsignalanlagen im Korridor Darmstadt-Roßdorf-Groß-Zimmern-Reinheim (ohne zusätzliche Randkosten)	1,06 Mio.
I-22	Dieburg		Beseitigung des Bahnübergangs an der Frankfurter Straße	13 Mio.

Tabelle 21: Fortsetzung

Ifd. Nr.	Stadt / Gemeinde	Verknüpfungspunkt / Haltestelle	Beschreibung der Maßnahme	Gesamtkosten / €
I-23	Darmstadt / Landkreis Darmstadt- Dieburg	Verknüpfungspunkte	Aufwertung der Verknüpfungspunkte hinsichtlich Ausstattung der Haltestellen, B+R- bzw. P+R-Anlage sowie Verbesserung der Umsteigebeziehungen ÖV / ÖV bzw. ÖV / IV	k. A.
I-24	Landkreis Darmstadt- Dieburg	verschiedene Haltestellen	Ausstattung der Haltestellen	0,181 Mio.
I-25	Darmstadt	Bismarkstraße	Busbegegnung Bismarkstraße	k. A.
I-26	Darmstadt	Landgraf-Georg- Straße	Busbegegnung Landgraf-Georg-Straße	k. A.
I-27	Darmstadt	Bahnhof Kranichstein	Verlegung des Bahnhofs Darmstadt-Kranichstein, Optimierung der Umsteigemöglichkeit	Planungskosten 60.000
I-28	Darmstadt	verschiedene Haltestellen	Niederflur-Haltestellenausbau	1 Mio
I-29	Darmstadt / Pfungstadt		Reaktivierung der Schienenstrecke Darmstadt - Pfungstadt	2,5 Mio
I-30	Groß-Umstadt	Haltepunkt Groß- Umstadt-Nord	Neubau eines zentralen Omnibusbahnhofs	k. A.
I-31	Darmstadt	Haltestelle Bessunger Straße (stadteinwärts)	Behindertengerechter Ausbau der Haltestelle Bessunger Straße (stadteinwärts)	k. A.
I-32	Darmstadt	Haltestelle Willy- Brandt-Platz	Optimierung der Haltestellenausstattung	k. A.
I-33	Babenhausen	Haltepunkt Babenhausen- Sickenhofen	Einrichtung eines Bahnhalt punktes Babenhausen-Sickenhofen	300.000

Eine Kostenaufschlüsselung nach Gebietskörperschaft erfolgt im Kapitel 12.4. Von den hier aufgeführten 32 Maßnahmen sind kostenseitig die drei Erweiterungen der Darmstädter Straßenbahn hervorzuheben, ebenso die Ausbauten des Bahnhofes Dieburg und des dortigen Bahnübergangs. Für insgesamt elf Maßnahmen konnten keine Kostenkalkulationen herangezogen werden.

11.3.3 Sonstige Maßnahmen

Die sonstigen Maßnahmen in der Angebotskonzeption umfassen alle übergreifenden bzw. weitergehenden Maßnahmen, die im Bereich Tarifwesen, Öffentlichkeitsarbeit und Marketing, der Fahrgastinformation, betrieblicher Optimierung und Qualitätsmanagement wirksam werden sollen. Die Einzelmaßnahmen sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 22: Sonstige Maßnahmen

lfd. Nr.	Beschreibung der Maßnahme
S-1	Gemeinsame Betriebsleitzentrale im DADINA-Gebiet
S-2	Erweiterung des DADINA-Nachtverkehrsangebotes ggf. Abstimmung mit RMV und den benachbarten Aufgabenträgern
S-3	Erweiterung von Job-Ticket-Angeboten
S-4	Weiterführung des MobiTicks
S-5	Erweiterung des Seniorentickets
S-6	Abschaffung der Tariffdifferenzen in den Relationen Dieburg - Darmstadt und Reinheim - Darmstadt
S-7	Vertragliche Regelung der Fahrzeug-Mindeststandards (Bauart, Erscheinungsbild, Sauberkeit), des Fahrausweis-Vertriebssystems und der Kundeninformation (durch den Fahrer und an Haltestellen) zwischen DADINA und den Verkehrsunternehmen; Aufbau eines entsprechenden Controlling-Systems
S-8	Durchführung von Verspätungsanalysen und Entwicklung von Maßnahmenkonzepten
S-9	Einführung nach Halten auf Wunsch auf den Buslinien außerhalb Darmstadts nach 20:00h
S-10	Verbesserung und Verstärkung der Kommunikation zu den Kunden in Zusammenarbeit mit dem RMV und den Verkehrsunternehmen
S-11	Entwicklung eines neuen, einheitlichen, einfachen, informativen und leicht begreifbaren Bezeichnungssystem für alle ÖPNV-Linien im DADINA-Gebiet
S-12	Betrieb einer Mobilitätszentrale am Darmstädter Hauptbahnhof
S-13	Entwicklung von Maßnahmen zur Optimierung des Betriebsablaufs am Luisenplatz Darmstadt
S-14	Freihaltung einer ÖPNV-Trasse im Korridor Darmstadt - Roßdorf - Groß-Zimmern

11.3.4 Weiterzuverfolgende Maßnahmen

Im Rahmen der Diskussion über Realisierung von Maßnahmen wurden auch die Maßnahmen erfasst, die im Fortschreibungszeitraum bis 2009 nicht realisiert werden können, die aber in der Planung weitergeführt werden sollen. Darüber hinaus sind auch die Maßnahmen berücksichtigt, für deren Umsetzung eine vertiefende Wirkungsanalyse vorausgehen muss, die im Rahmen des NVP nicht möglich ist.

Tabelle 23: Weiterzuverfolgende Maßnahmen

lfd. Nr.	Beschreibung der Maßnahme
N-A	Straßenbahn Darmstadt - Weiterstadt
N-B	Verlängerung der Straßenbahnlinie 9 in Griesheim bis zur Schulgasse mit Einrichtung einer P+R-Anlage
N-C	Prüfung einer normalspurigen Eisenbahnstrecke Darmstadt-Ostbahnhof - Darmstadt-Hauptbahnhof
N-D	Verlängerung des EB-Busses nach Eberstadt-West bzw. Eberstadt-Villenkolonie
N-E	Neukonzeption der Linienführung des R-Busses unter Andienung von Arheilgen Bf.
N-F	Förderung eines regionalen Güterverkehrskonzeptes auf der Schiene
N-G	Einrichtung einer Tangentiallinie Darmstadt-Ost vom Böllenfalltor - Nordbahnhof
N-J	Überprüfung des Neubaus eines S-Bahn-Haltepunktes Darmstadt-Merck im Rahmen eines Bedienungskonzeptes Frankfurt - Merck - Darmstadt-Ostbahnhof
N-K	Linienbestimmung und NKU für die Straßenbahnverbindung Arheilgen-Nord - Wixhausen

11.3.5 Maßnahmen im SPNV

Vorhaben des SPNV sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen. Der SPNV wird im Nahverkehrsplan nachrichtlich berücksichtigt, da der RMV der zuständige Aufgabenträger ist. Neben Angebotsverbesserungen auf der Odenwaldbahn und der Main-Neckar-Bahn ist die Reaktivierung der Schienenverbindung von Eberstadt nach Pfungstadt hervorzuheben.

Tabelle 24: Maßnahmen im SPNV bis 2009

Ifd. Nr.	Beschreibung der Maßnahme (Realisierung bis 2009)
SPNV-1	Modernisierung der Odenwaldbahn, inklusive der Einrichtung der neuen Haltepunkte in Darmstadt - TU Lichtwiese und Groß-Umstadt-Nord
SPNV-2	Reaktivierung der Schienenverbindung Darmstadt - Pfungstadt
SPNV-3	Einrichtung einer RE-Verbindung von Frankfurt über Darmstadt nach Mannheim

Neben den Maßnahmen, die im Fortschreibungszeitraum bis 2009 umgesetzt werden sollen und damit auch für den übrigen ÖPNV im DADINA-Gebiet Bedeutung erlangen werden, gibt es weitere Maßnahmen bzw. Zielvorstellungen von Seiten der DADINA, die im Bereich des SPNV umgesetzt werden sollen. Diese sind bei Planungen zu berücksichtigen, werden aber ähnlich der sonst aufgeführten weiterzuverfolgenden Maßnahmen nicht im Fortschreibungszeitraum Umsetzung finden.

Tabelle 25: Weiterzuverfolgende Maßnahmen im SPNV

Ifd. Nr.	Beschreibung der Maßnahme (langfristige SPNV-Ziele der DADINA)
SPNV-A	Führung der ICE-Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim über Darmstadt Hbf.
SPNV-B	S-Bahn-Verkehr im 15 Minuten-Takt von Frankfurt nach Darmstadt
SPNV-C	30'Takt bei der Dreieichbahn (RMV 61) zwischen Ober-Roden und Dieburg

12 Maßnahmenwirkung, Finanzierung, Kosten und Erlöse

12.1 Betriebskostenabschätzung

Sowohl wegen der Einordnung bzw. des Vergleichs der Einzelmaßnahmen als auch wegen der vom Gesetzgeber vorgegebenen Finanzierungs- und Investitionsplanung ist eine finanzielle Bewertung des Angebotskonzeptes vorzunehmen.

Während dies etwa bei Baumaßnahmen mit hinreichender Genauigkeit und im Rahmen vertretbarer Toleranzen möglich ist, sind zur monetären Beurteilung der verkehrlichen Angebotskonzeption in der Regel konkrete Planungen erforderlich, in die auch detaillierte betriebsspezifische Kennwerte einfließen müssen. Im Rahmen des Nahverkehrsplans können aus diesen Gründen keine verbindlichen Kosten ermittelt werden, dies ist nur den Verkehrsunternehmen selbst im Zuge konkreter betriebswirtschaftlicher Kalkulationen möglich.

Um die finanziellen Auswirkungen dennoch zumindest tendenziell beschreiben zu können, werden hilfsweise die Veränderungen der Fahrleistungen mit abgeschätzten Durchschnittskostensätzen pro Fahrplankilometer, differenziert nach den Betriebsformen bewertet. Unter Berücksichtigung der regionalen Besonderheiten im DADINA-Gebiet wurden zur Abschätzung der Betriebskosten folgende Kostensätze pro gefahrenem Kilometer angesetzt:

- im Straßenbahnverkehr € 6,50/km und
- und im Busverkehr € 2,00/km.

Bei den in der Angebotskonzeption berechneten Kosten handelt es sich also lediglich um grob abgeschätzte Richtwerte und nicht um konkret zu erwartende Preise. Diese richten sich nach der speziellen betriebswirtschaftlichen Situation der einzelnen Unternehmen und werden entscheidend von den jeweiligen Rahmenbedingungen und der konkreten Fahrplankonzeption bestimmt. Zusatzangebote in den verkehrsschwachen Zeiten - etwa in den Abendstunden oder auch in den Ferienzeiten - können erfahrungsgemäß erheblich günstiger als solche zur Hauptverkehrszeit realisiert werden. Bei den konkreten Einzelmaßnahmen sind daher erhebliche Toleranzabweichungen zu erwarten.

Bei der Bewertung der Maßnahmen ist zu beachten, dass

- die Abschätzung der Fahrtenzahl davon ausgeht, dass die heute notwendigen Verstärkerfahrten (Schüler-/Ausbildungs- und Berufsverkehr) auch in den folgenden Jahren erforderlich werden,

- die Abschätzung der Veränderung der Kilometerleistung auf ähnlichen Annahmen beruht und
- die Gesamtbewertung mit Kostensätzen für die Fahrplankilometer nur einen ungefähren Anhaltspunkt über die Veränderung der Kosten geben kann.

Der nachfolgend angezeigte Finanzierungsbedarf der im Kapitel 11.3 dargestellten Maßnahmen beruht auf den hier skizzierten Kostenermittlungen.

Zur Bilanzierung der im Maßnahmenkonzept vorgestellten Planungen wurden für die angebotsseitigen Anpassungen im Linienverkehr Festlegungen hinsichtlich der Betriebskosten vorgenommen.

Tabelle 26: Leistungsveränderungen im ÖPNV-Angebot bis 2009

	Leistungen/ Jahr 2002	Leistungen/ Jahr 2009	Leistungen/ Differenz	Kosten/ Differenz
	in 1.000 km	in 1.000 km	in 1.000 km	in 1.000 €/Jahr
Straßenbahn	2.190	3.480	1.290	8.385
Bus	9.970	10.600	630	1.260
Summe Planungsraum DADINA	12.160	14.080	1.920	9.645

Erhebliche Angebotsausweitungen sind im Bereich der Straßenbahn zu erwarten, im Busbereich fallen die Mehrleistungen durch die Anpassungen im Darmstädter Stadtbereich insgesamt geringfügiger aus, wenngleich auch hier durch Einzelmaßnahmen wie die Busoptimierung im Korridor Darmstadt – Rossdorf – Groß-Zimmern deutliche Leistungszunahmen zu erwarten sind. Die nachfolgenden Tabellen zeigen eine Aufschlüsselung nach Stadt und Landkreis, die auch die unterschiedliche Gewichtung der Verkehrsmittel Bus und Straßenbahn verdeutlicht.

Tabelle 27: Leistungsveränderungen im ÖPNV-Angebot der Stadt Darmstadt bis 2009

Stadt Darmstadt	Leistungen/ Jahr 2002	Leistungen/ Jahr 2009	Leistungen/ Differenz	Kosten Differenz
	in 1.000 km	in 1.000 km	in 1.000 km	in 1.000 €/Jahr
Straßenbahn	1.700	2.770	1.070	6.955
Bus	4.080	4.260	180	360
Summe Stadt Darmstadt	5.780	7.030	1.250	7.315

Für die Stadt Darmstadt stellt die Erweiterung des Straßenbahnnetzes, insbesondere nach Kranichstein eine erhebliche Angebotsausweitung dar. Die Leistungssteigerungen im Busbereich fallen in Summe durch die Umstellungen von Busverkehren auf Straßenbahn zwischen Darmstädter Innenstadt und Kranichstein geringfügiger aus. Die Zunahmen erklären sich durch die zahlreichen Angebotsausweitungen in Tagesrandzeiten und im Wochenendverkehr (vgl. **Tabelle 20**).

Tabelle 28: Leistungsveränderungen im ÖPNV-Angebot des Landkreises Darmstadt-Dieburg bis 2009

Landkreis Darmstadt-Dieburg	Leistungen/ Jahr 2002	Leistungen/ Jahr 2009	Leistungen/ Differenz	Kosten Differenz
	in 1.000 km	in 1.000 km	in 1.000 km	in 1.000 €/Jahr
Straßenbahn	490	710	220	1.430
Bus	5.890	6.340	450	900
Summe LK Darmstadt-Dieburg	6.380	7.050	670	2.330

Im Landkreis Darmstadt-Dieburg sind deutliche Angebotsausweitungen im Busbereich berücksichtigt, alleine die Zunahme der Busleistung durch die Busoptimierung im Korridor Darmstadt – Rossdorf – Groß-Zimmern wird (mit Darmstadt) 144.000 km/Jahr betragen. Im Straßenbahnbereich sind hier die Verlängerung der Straßenbahn nach Alsbach, sowie die Angebotsverbesserungen auf den Darmstädter Außenästen nach Alsbach-Melibokusschule berücksichtigt (vgl. **Tabelle 20**).

Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Angebotsverteilung in Stadt und Landkreis.

Tabelle 29: Zusammenfassung des ÖPNV-Angebot 2009

DADINA	Leistungen/ Jahr 2009	in Darmstadt	im LK Darmstadt-
	in 1.000 km	in 1.000 km	in 1.000 km
Straßenbahn	3.480	2.770	710
Bus	10.600	4.260	6.340
Summe Planungsraum DADINA	14.080	7.030	7.050

12.2 Nachfrageprognose

Die Berechnung der Nachfrageprognose baut auf den Matrizen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Darmstadt auf. Für Bereiche mit vorhandenen Verkehrszählungen bzw. vertiefenden Untersuchungen wurde die Nachfragematrizen einer Plausibilitätsprüfung unterzogen und mit den Zählwerten und Untersuchungsergebnissen abgeglichen. Zu nennen sind hier die Untersuchung zum Systementscheid im Korridor Darmstadt – Roßdorf – Groß-Zimmern sowie die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zur Reaktivierung der Schienenverbindung Darmstadt – Pfungstadt.

Die Ergebnisse der Nachfrageprognose dieser Untersuchungen basieren auf der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs. Das zugrundegelegte Verfahrensschema zur Bestimmung der Auswirkungen eines Vorhabens auf die zukünftige Verkehrsnachfrage und Wegewahl im Straßennetz (IV) und ÖV-Liniennetz des Untersuchungsraumes umfasst die folgenden Arbeitsschritte:

- Bestandsaufnahme der Verkehrsnachfrage
- Hochrechnung der Verkehrsnachfrage basierend auf der Entwicklung der Strukturdaten
- Weiterführende Hochrechnung der Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung der Veränderungen des Modal-Splits auf der Basis von Reisezeitveränderungen und -verhältnissen

Für die übrigen Gebiete im Untersuchungsraum können wegen fehlender Vergleichsgrößen und der großräumigen Einspeisung der Nachfrage in das Verkehrsmodell keine detaillierten Aussagen zu der Nachfrageentwicklung auf den einzelnen Linien getroffen werden. Die vorliegenden Matrizen erlauben jedoch in Verbindung mit den genannten Detailuntersuchungen eine globale Aussage für den gesamten Untersuchungsraum.

Hinsichtlich der Maßnahmenwirkung kann die DADINA in Zeitraum 1997 bis 2001 auf eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen von 6,5 % verweisen, die auch auf Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes zurückzuführen waren. Demnach ist für den Zeithorizont des Nahverkehrsplans von einer ähnlichen Steigerung der ÖPNV-Nachfrage auszugehen, die mit rund 5 % moderater angesetzt wurde.

Werden in der Analyse rund 301.000 Fahrgastfahrten/Werktag ermittelt, sind für den Prognosezeitraum 2009 nach Umsetzung aller Maßnahmen ca. 316.000 Fahrgastfahrten/Werktag zu erwarten. Hier muss allerdings eine deutliche Unschärfe hinsichtlich der Pendlerzahlen in den Frankfurter Raum in Kauf genommen werden.

Die Verkehrsprognose für 2009 ist in **Karte 15** dargestellt. Sie unterstellt die Umsetzung der in Kapitel 11 dargestellten Maßnahmen, insbesondere die Busoptimierung im Ostraum der Stadt Darmstadt. Grundlage für die Verkehrsprognose waren die geschätzten Bevölkerungsveränderungen, die von den einzelnen Gemeinden übermittelt wurden (vgl. **Karte 16**).

12.3 Erlösabschätzung

Die mit der Nachfrageprognose ausgewiesene Steigerung von ca. 5 % der Fahrgastzahlen im ÖPNV wirkt sich entsprechend auf die Erlösprognose aus. Da hier unterstellt wird, dass die Erreichung der prognostizierten Nachfrage nur bei vollständiger Umsetzung der Angebotskonzeption möglich ist, wird lediglich eine Gesamtabschätzung vorgenommen.

Eine Einzelfallbetrachtung fand nicht statt, da im Rahmen des Nahverkehrsplans die dafür notwendige Tiefe der Untersuchung nicht möglich ist. In der Nachfrageprognose wurden vereinzelt die Ergebnisse früherer Gutachten herangezogen.

Ausgehend von den ermittelten Nachfragedaten für die Prognose erfolgte pauschaliert eine Erlösabschätzung, dabei ist zu berücksichtigen, dass das Verkehrsaufkommen bezogen auf den Werktagsverkehr an Sonnabenden bei 55% und Sonntagen lediglich bei 20% liegt.

Das daraus resultierende Fahrgastaufkommen wurde mit durchschnittlichen Nettoerlösen von **0,70 €** je Fahrgast bewertet. Dieser geschätzte Durchschnittswert berücksichtigt die unterschiedliche Erlössituation der im Untersuchungsbereich tätigen Verkehrsunternehmen.

Somit können bei prognostizierten 4,35 Mio. zusätzlichen Fahrgästen/Jahr Mehreinnahmen von rund 3 Mio. EUR jährlich erwartet werden. Dabei ist zu beachten, dass die Fahrgaststeigerungen in den Jahren 1997 - 2001 nicht auf Maßnahmen der Größenordnung wie der Straßenbahnverlängerung nach Kranichstein basierten. Alleine für die Maßnahme wurden in der NKU 1996 Mehrerlöse von rund 1 Mio. EUR ausgewiesen.

12.4 Investitionen

Die im Kapitel 11.3.2, Tabelle 20 aufgezeigten Infrastrukturplanungen sind bereits, soweit möglich, mit entsprechenden Kostenschätzungen versehen, bisher liegen noch keine vollständigen Kalkulationen für die insgesamt 32 Infrastrukturmaßnahmen vor, dazu kommen noch Kosten für die unter sonstigen Maßnahmen aufgeführten Planungen, die ebenso einer abschließenden Schätzung bedürfen.

Nach gegenwärtigem Kenntnisstand werden für die aufgeführten Infrastrukturmaßnahmen **87,6 Mio. €** benötigt. Insgesamt sind 32 Maßnahmen im Nahverkehrsplan aufgenommen, von denen z.Zt. für 21 Maßnahmen auch Kostenabschätzungen vorliegen. Hervorzuheben sind die drei Erweiterungen der Darmstädter Straßenbahn, sowie der Ausbau des Bahnhofs Dieburg und die Beseitigung des Bahnübergangs in der Frankfurter Straße. Diese wurden in der nachfolgenden Kostenübersicht entsprechend gesondert erfasst. Ebenso erfolgt hier, sofern eine Kalkulation vorlag, eine Ausweisung nach Stadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg.

Tabelle 30: Kostenübersicht der Infrastrukturmaßnahmen bis 2009

Allein 77% der gegenwärtig erfassten Gesamtkosten von rund 87,6 Mio. € entfallen auf die gesondert ausgewiesenen Maßnahmen. 47 Mio. € werden für die drei Erweiterungen der Straßenbahn veranschlagt. Hier ist zu berücksichtigen, dass die hier aufgeführte Neubaustrecke Kranichstein mit 25 Mio. € bereits umgesetzt ist.

Bei einer Kostenbetrachtung nach Gebietskörperschaft sind ca. 60% auf Darmstadt, 35% auf den Landkreis Darmstadt-Dieburg zuzuordnen, die übrigen 5% der nicht aufgeschlüsselten Maßnahmen verteilen sich auf beide Gebietskörperschaften.

13 Wettbewerb im ÖPNV

13.1 Allgemeines

Die ÖPNV-Leistungen in der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg werden auf einem hohen Qualitätsniveau erbracht. Im Interesse des Fahrgastes soll dieses Qualitätsniveau als Basis beibehalten und darauf aufbauend stetig gesteigert werden, um den ÖPNV als attraktive Alternative zum MIV zu entwickeln.

Vor dem Hintergrund des Wettbewerbs im ÖPNV ist es deshalb von besonderer Bedeutung, bereits in diesem Nahverkehrsplan Anforderungen und Qualitätsstandards festzulegen, an denen sich alle Verkehrsunternehmen, die im DADINA-Bereich Nahverkehrsleistungen erbringen, orientieren können.

Aus Sicht des Aufgabenträgers soll der Wettbewerb im ÖPNV nicht nur zu einer Kostensenkung, sondern auch zu einer Qualitätssteigerung des Angebotes führen. Um dieses Ziel zu erreichen und die Vergleichbarkeit der Angebote herzustellen, müssen den Verkehrsunternehmen Mindeststandards für die Erbringung ihrer Leistungen hinsichtlich der Qualität der Leistungserbringung vorgegeben werden. Darüber hinaus erlangt seitens des Aufgabenträgers künftig die Kontrolle der Leistungserbringung einen besonderen Stellenwert.

Die nachfolgenden Ausführungen bilden den Rahmen für die Erbringung der ÖPNV-Leistungen im Geltungszeitraum der Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Die ÖPNV-Leistungen haben sich in erster Linie an den im Anforderungsprofil beschriebenen Qualitätsparametern zu orientieren. Darüber hinaus sind bei Ausschreibungen u. a. Festlegungen zu folgenden Parametern zu treffen:

- Pünktlichkeit
- Anschlusssicherung
- Fahrzeuge
- Fahrgastinformation
- Sauberkeit
- Freundlichkeit und Fachkunde des Personals

Tabelle 31: Linienbündelung im DADINA-Gebiet

Teilnetz	Linie	Betreiber	lokal	regional	Strecke	Laufzeit
LDD Darmstadt/ Odenwald	5501	VU		X	Darmstadt – Wiebelsbach-Heubach	Dezember 2005
	5503	VU		X	Darmstadt – Rimbach	
	5512	VU		X	Darmstadt – Wiebelsbach	
	5561/30	VU		X	Erbach – Reichelsheim	
Ried	K 59	Schüßler	X		Darmstadt – Gernsheim	Dezember 2005
	K 60	Schüßler	X		Darmstadt – Kornsand	
	K 62	Müller	X		Darmstadt – Erfelden	
	5505	VU		X	Darmstadt – Gernsheim	
Bergstraße	K 50	ETI	X		Nieder-Beerbach – Bickenbach/ Pfungstadt	Dezember 2005
	K 52	ETI	X		Seeheim-Jugenheim – Beedenkirchen	
	5511	VU		X	Bickenbach – Hähnlein	
Darmstadt Nord	A	HEAG	X		Arheilgen Bahnhof – Steinstraße	Dezember 2006
	R	HEAG	X		Darmstadt Schloss – Böllenfalltor	
	AH	HEAG	X		Arheilgen Hofgasse – Im Fiedlersee	
	WX	HEAG	X		Arheilgen Hofgasse – Wixhausen	
Darmstadt Kranichstein	H	HEAG	X		Darmstadt Klausenburgerstraße Kranichstein	Dezember 2006
	U	Glück&Seitz	X		Urberach – Darmstadt Mathildenplatz	
Darmstadt Mitte	K	HEAG	X		Darmstadt Klausenburgerstraße – TU-Lichtwiese	Dezember 2007
	F	HEAG	X		Darmstadt Haasstraße – Oberwaldhaus	
	L	HEAG	X		Darmstadt Heinheimerstraße – Ostbahnhof	
	W	HEAG	X		Darmstadt Hbf – Pupinweg	
Reinheim	K 55	HAV	X		Darmstadt – Neunkirchen	Dezember 2007
	K 57	HAV	X		Reinheim – Lützelbach	

Tabelle 28: Linienbündelung im DADINA-Gebiet (Fortsetzung)

LDD Darmstadt/ Dieburg	5502	VU			X	Darmstadt – Dieburg	Dezember 2007
	5507	VU			X	Darmstadt – Aschaffenburg/ Messel	
	5509	VU			X	Reinheim – Ober-Roden	
	5510	VU			X	Darmstadt – Ober-Roden	
Vorderer Odenwald	B	HEAG		X		Ernsithofen – Gadernheim	Dezember 2008
	BO	HEAG		X		Ober-Ramstadt – Neunkirchen	
	O	HEAG		X		Darmstadt Böllenfalltor – Modautal	
	K 56	HAV		X		Darmstadt – Lichtenberg	
	K 58	HAV		X		Asbach – Groß-Bieberau	
AIR	Glück&Seitz		X		Darmstadt – Flughafen Frankfurt	Dezember 2008	
Babenhausen	K 65	Spahn&Roth		X		Langstadt – Harreshausen	Dezember 2008
	K 66	Spahn&Roth		X		Nieder-Roden – Mosbach	
Groß-Umstadt	K 64	HAV PNVG		X		Groß-Umstadt – Hassenroth/ Schloss Nauses	Dezember 2009
	K 67	Kirchmeyer		X		Dieburg – Mosbach	
	K 68	Jungermann		X		Wiebelsbach – Mömlingen	
	K 70	Winzenhöler		X		Eppertshausen – Groß-Umstadt	
	EB	HEAG		X		DA Frankensteinkaserne – Franz-Best-Weg	
Eberstadt/ Pfungstadt	NB	Glück&Seitz		X		Eberstadt – Nieder Beerbach	Dezember 2009
	P	HEAG		X		DA-Eberstadt – Pfungstadt	
	PS	HEAG		X		Pfungstadt – Hahn	
	8 N	HEAG		X		DA-Eberstadt – Alsbach-Hähnlein	
	N	HEAG		X		Darmstadt Böllenfalltor – Eberstadt	
	K 53	HEAG		X		Darmstadt Böllenfalltor – Neutsch	
Weiterstadt	5506	HAV			X	Darmstadt – Weiterstadt – Groß-Gerau	Dezember 2010
	5513	HAV		X		Darmstadt – Weiterstadt	
	5515	HAV		X		DA – Weiterstadt – Braunshardt/ Worfelden/ Gräfenhausen/ Erzhausen	

Durchzuführende Ausschreibungen von Verkehrsleistungen erfolgen auf der Grundlage von Linienbündeln. Die Bündelung wird entsprechend Absatz 4 des Bündelungserlasses des HMWVL durchgeführt. Dabei wird sichergestellt, dass die Linienbündelung gem. Abs. 8 des gleichen Erlasses im Einklang mit dem NVP steht.

Gemäß dem Bündelungserlass der Hessischen Landesregierung wurde auf eine mittelstandsfreundliche Größe der Linienbündel geachtet, deshalb wurde auf die Bildung sehr großer Linienbündel verzichtet. Weitere Kriterien waren die verkehrlichen und betrieblichen Zusammenhänge der Linien eines Bündels, um z. B. durch gemeinsame Umlaufplanung Synergieeffekte erzielen zu können. Hierzu ist eine gewisse Mindestgröße der Linienbündel erforderlich. Wenn aber in einem Raum (z. B. Schaafheim/Babenhausen) nur wenige Linien existieren, die sinnvoll miteinander verknüpft werden können, ist die Bündelgröße begrenzt.

Es wurden sowohl gemischte Bündel von regionalen und lokalen Buslinien gebildet, wie auch rein lokale Bündel. Bei den gemischten Bündeln erfolgt eine gemeinsame Vergabe mit dem RMV. Die vom Aufsichtsrat des RMV beschlossenen Bündellaufzeiten für die regionalen Buslinien wurden übernommen.

Die im Untersuchungsgebiet vorliegenden Linienbündel sind **Tabelle 31** zu entnehmen. Dabei ist die Laufzeit bzw. der mögliche Ausschreibungszeitpunkt angegeben. Als Option können auch zwischenjährige Ausschreibungszeitpunkte (z. B. Juli) gewählt werden, wenn dies aus den gemachten Erfahrungen heraus als sinnvoll erachtet wird.

13.2 Vorgaben zur Qualität der Leistungserbringung

Die ÖPNV-Leistungen haben sich in erster Linie an den im Anforderungsprofil beschriebenen Qualitätsparametern zu orientieren. Im Bereich der DADINA finden die Qualitätskriterien des RMV als Leistungsvorgabe Anwendung. Eine ausführliche Beschreibung der Qualitätsparameter für Busse findet sich im Anhang A-5.

Hinsichtlich des Betriebs werden zurzeit vom RMV verbundweite Qualitätsstandards entwickelt. Diese sollen auch für das DADINA-Gebiet übernommen werden. Hierbei handelt es sich u.a. um folgende Punkte:

- Dienstkleidung oder zumindest einheitliche Kleidung des Fahrpersonals,
- Tragen eines Namensschildes durch das Fahrpersonal,
- Angemessene Beherrschung der deutschen Sprache durch das Fahrpersonal,
- Gewährung eines reibungslosen Betriebsablaufs durch das Verkehrsunternehmen,

- ausreichende Information der Fahrgäste bei Betriebsstörungen,
- Erstellung und Aushang der Aushangfahrpläne durch das Verkehrsunternehmen,
- Werbemaßnahmen am und im Fahrzeug müssen mit dem Auftraggeber abgestimmt werden,
- eine Beklebung von Fensterflächen findet nicht statt,
- es wird ein Qualitätserfassungs- und Qualitätssicherungssystem eingerichtet,
- Qualitätsmängel werden sanktioniert,
- Verfrühungen von Fahrten sind grundsätzlich unzulässig,
- Fahrten mit Verspätungen von mehr als drei Minuten werden als verspätet gewertet,
- Pressearbeit und PR-Maßnahmen zur Verkehrsleistung erfolgen durch die Aufgabenträger, außer bei rein betrieblichen Angelegenheiten.
- der Verkauf von RMV-Fahrscheinen durch den Fahrer (Busdrucker) muss gewährleistet sein.

Anhang

VERZEICHNIS DER KARTEN IM ANHANG:

- Karte 1:** Zentrenstruktur im Untersuchungsraum
- Karte 2.1:** Bevölkerungsverteilung nach Gemeinden
- Karte 2.2:** Bevölkerungsverteilung nach Ortsteilen
- Karte 3:** Beschäftigte am Arbeitsort
- Karte 4.1:** Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten innerhalb des Untersuchungsraumes 2001
- Karte 4.2:** Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten vom Landkreis Darmstadt-Dieburg in Richtung Darmstadt und Frankfurt am Main 2001
- Karte 4.3:** Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von den umliegenden Landkreisen in den Untersuchungsraum 2001 (Einpendler)
- Karte 4.4:** Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in die umliegenden Landkreise aus dem Untersuchungsraum 2001 (Auspendler)
- Karte 5.1:** Anzahl der Schüler am Schulort
- Karte 5.2a:** Summe der ÖPNV-relevanten Wohnort-Schulort-Beziehungen ausgewählter Schulen über alle Schularten im Schuljahr 2002/03
- Karte 5.2b:** Summe der ÖPNV-relevanten Wohnort-Schulort-Beziehungen ausgewählter Schulen über alle Schularten im Schuljahr 2002/03 im Stadtgebiet von Darmstadt
- Karte 5.3:** ÖPNV-relevante Wohnort-Schulort-Beziehungen der Gymnasien im Schuljahr 2002/03
- Karte 6:** Anzahl der Studierenden am Studienort
- Karte 7:** Wichtige Ziele im Untersuchungsraum
- Karte 8a:** Streckennetz im gesamten Untersuchungsraum
- Karte 8b:** Streckennetz im Stadtgebiet von Darmstadt
- Karte 9.1:** Erschließungs- und Bedienungsqualität werktags an Schultagen
- Karte 9.2:** Erschließungs- und Bedienungsqualität werktags an Ferientagen
- Karte 9.3:** Erschließungs- und Bedienungsqualität an Sonn- und Feiertagen
- Karte 9.4:** Erschließungs- und Bedienungsqualität werktags nach 20 Uhr
- Karte 10.1a:** Verkehrsangebot werktags an Schultagen im gesamten Untersuchungsraum
- Karte 10.1b:** Verkehrsangebot werktags an Schultagen im Stadtgebiet von Darmstadt

- Karte 10.2a:** Verkehrsangebot werktags an Ferientagen im gesamten Untersuchungsgebiet
- Karte 10.2b:** Verkehrsangebot werktags an Ferientagen im Stadtgebiet von Darmstadt
- Karte 10.3a:** Verkehrsangebot an Sonn- und Feiertagen im gesamten Untersuchungsgebiet
- Karte 10.3b:** Verkehrsangebot an Sonn- und Feiertagen im Stadtgebiet von Darmstadt
- Karte 10.4a:** Verkehrsangebot werktags nach 20 Uhr im gesamten Untersuchungsgebiet
- Karte 10.4b:** Verkehrsangebot werktags nach 20 Uhr im Stadtgebiet von Darmstadt
- Karte 11.1:** Reisezeiten im öffentlichen Personennahverkehr zur City Darmstadt
- Karte 11.2:** Reisezeiten im motorisierten Individualverkehr zur City Darmstadt
- Karte 11.3:** Reisezeitverhältnis ÖPNV zu MIV zur City Darmstadt
- Karte 12:** Bewertung der Verknüpfungspunkte
- Karte 13.1a:** Klassifizierte Verkehrsnachfrage an mittleren Schultagen im gesamten Untersuchungsraum
- Karte 13.1b:** Klassifizierte Verkehrsnachfrage an mittleren Schultagen im Stadtgebiet von Darmstadt
- Karte 14a:** Maßnahmenplan: Angebotskonzeption für das gesamte Untersuchungsgebiet
- Karte 14b:** Maßnahmenplan: Angebotskonzeption für das Stadtgebiet von Darmstadt
- Karte 15:** Klassifizierte Verkehrsprognose 2008 für den gesamten Untersuchungsraum
- Karte 16:** Bevölkerungsprognose für das Jahr 2008 nach Gemeinden

VERZEICHNIS DER TEXTE IM ANHANG

Anhang A-1:	Mitglieder der Lenkungsgruppe
Anhang A-2:	Anhörungsberechtigte
Anhang A-3:	Fahrplanänderungen zum Fahrplanwechsel 15.12.02
Anhang A-4a:	Übersicht der Maßnahmen des NVP 1998-2003
Anhang A-4b:	Bilanz NVP 1998-2003: Umgesetzte Maßnahmen
Anhang A-4c:	Bilanz NVP 1998-2003: Nicht umgesetzte Maßnahmen
Anhang A-4d:	Bilanz NVP 1998-2003: Weiterzuverfolgende Maßnahmen
Anhang A-5:	Verbundeinheitliche Mindeststandards für Busse
Anhang A-6:	Qualitätsvorgaben des RMV für den Busbereich im Hinblick auf „Barrierefreiheit“ und das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)
Anhang A-7a:	Ausstattungsstandards nach RMV-Haltestellen-Management – Lage und Ausstattung der Haltestellen
Anhang A-7b:	Ausstattungsstandards nach RMV-Haltestellen-Management – Umsteigebeziehung ÖV - ÖV
Anhang A-7c:	Ausstattungsstandards nach RMV-Haltestellen-Management – Umsteigebeziehung IV - ÖV

Anhang A-1: Mitglieder der Lenkungsgruppe

Institution	Teilnehmer/innen
Amt für Straßen- und Verkehrswesen Darmstadt	Frank Sachs, Marc Zeller
DADINA	Matthias Altenhein
HAV	Ralph Nadler
HEAG Verkehrs-GmbH	Mikael Pandion
Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen	Norbert Schmitt
IVU Traffic Technologies AG	Daniel Krüger, Frank Schulz
Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer	Jörg Geißler
Landkreis Darmstadt – Dieburg	Thomas Fiedler
Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Verkehr	Alexandra Ruck
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH	Michael Dziallas, Ulrich Röskens
Stadt Darmstadt	Dr. Hans-Jürgen Braun, Norbert Stoll, Doris Weiland
StetePlanung	Gisela Stete, Karin Teister
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain	Dieter Michel

Anhang A-2: Anhörungsberechtigte

Institution
Amt für Straßen- und Verkehrswesen Darmstadt
ADAC - Allg. Deutscher Autoclub Hessen-Thüringen e. V.
ADFC - Allg. Deutscher Fahrradclub Kreisverband Darmstadt e. V.
AStA der FH Darmstadt
AStA der TU Darmstadt
Behindertenbeauftragter des LK Darmstadt-Dieburg, c/o Blindenbund in Hessen e.V.
Busverkehr Rhein-Neckar
CDU-Fraktion DADINA c/o Landratsamt Darmstadt - Dieburg
Club Behinderter und ihrer Freunde
DB Regio AG, Gruppe Regionalbereich Rhein-Main
Deutscher Gewerkschaftsbund Geschäftsstelle Darmstadt
Einzelhandelsverband Hessen Süd
Fahrgastbeirat der DADINA
Fahrgastbeirat des RMV
FDP-Fraktion DADINA
Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen DADINA
Frauenverkehrsbeirat c/o Frauenbüro der Stadt Darmstadt
Freie Wählergemeinschaft DADINA-Fraktion
Gemeinde Alsbach-Hähnlein, Gemeindevorstand
Gemeinde Bickenbach, Gemeindevorstand
Gemeinde Eppertshausen, Gemeindevorstand
Gemeinde Erzhausen, Gemeindevorstand
Gemeinde Fischbachtal, Gemeindevorstand
Gemeinde Groß-Zimmern, Gemeindevorstand
Gemeinde Messel, Gemeindevorstand
Gemeinde Modautal, Gemeindevorstand
Gemeinde Mühlthal, Gemeindevorstand
Gemeinde Münster, Gemeindevorstand

Anhang A-2: Fortsetzung

Institution
Gemeinde Otzberg, Gemeindevorstand
Gemeinde Roßdorf, Gemeindevorstand
Gemeinde Schaafheim, Gemeindevorstand
Gemeinde Seeheim-Jugenheim, Gemeindevorstand
Gewerkschaft ver.di
Glück & Seitz GmbH & Co. KG Bergsträßer Reisebüro
Handwerkskammer Rhein-Main, Hauptverwaltung Darmstadt
HAV Verkehrsbetriebsgesellschaft
HEAG Verkehrs-GmbH
Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen
IHK Industrie- u. Handelskammer Darmstadt
Innovative Verkehrssysteme Darmstadt
Kreis-Verkehrs-Gesellschaft Offenbach
Landesverband der hessischen Omnibusunternehmer e. V.
Landkreis Darmstadt-Dieburg, Kreisausschuss
Landkreis Bergstraße Kreisausschuss
Landkreis Darmstadt-Dieburg, Ausländerbeirat
Landkreis Darmstadt-Dieburg, Frauenbüro
Landkreis Darmstadt-Dieburg, Seniorenbeirat
Landkreis Darmstadt-Dieburg, Untere Naturschutzbehörde
Landratsamt Aschaffenburg, Kreisausschuss
LNVG Groß-Gerau
Ombudsmann f. Kinder-Verkehrssicherheit
Omnibusbetrieb Wehnert-ETI
Omnibusbetrieb Jungermann Heinrich
Omnibusbetrieb Kirchmeyer H. & Sohn GbR
Omnibusbetrieb F. Müller

Anhang A-2: Fortsetzung

Institution
Omnibusbetrieb Spahn & Roth
Omnibusbetrieb Werner GmbH & Co.
Omnibusbetrieb Winzenhöler
OREG Abteilung Nahverkehr
Polizeipräsidium Südhessen
Pro Regio Darmstadt Stadt- und Touristikgesellschaft e. V.
ProBahn Regionalverband Starkenburg e.V.
Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Verkehr
Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik
Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Regionalentwicklung
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Schüssler GmbH Kraftfahrunternehmen
SPD-Fraktion DADINA c/o Landratsamt Darmstadt - Dieburg
Stadt Babenhausen, Magistrat
Stadt Darmstadt, Dezernat III
Stadt Darmstadt, ÖPNV-Koordination
Stadt Darmstadt, Dezernat VI
Stadt Darmstadt, Straßenverkehrsamt, 66.4
Stadt Darmstadt, Ausländerbeirat
Stadt Darmstadt, Seniorenbeirat
Stadt Darmstadt, Stab für kommunale Gesamtentwicklung
Stadt Dieburg, Magistrat
Stadt Griesheim, Magistrat - Umweltamt
Stadt Groß-Bieberau, Magistrat
Stadt Groß-Umstadt, Magistrat
Stadt Ober-Ramstadt, Magistrat
Stadt Pfungstadt Magistrat
Stadt Reinheim, Magistrat

Anhang A-2: Fortsetzung

Institution
Stadt Weiterstadt, Magistrat
Stadtschülerrat, Darmstadt
Tierschutzpartei
Verband deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Hessen
Verkehrsclub Deutschland e. V., Kreisverband Darmstadt-Dieburg
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain
Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Anhang A-3: Neuerungen und Änderungen im Zug-, Straßenbahn- und Busverkehr zum Fahrplanwechsel 2002/2003 am 15.12.2002¹

Fernverkehr

Im Fernverkehr werden die bisherigen IR-Linien Karlsruhe – Heidelberg – Darmstadt – Frankfurt – Gießen – Hamburg und Karlsruhe – Heidelberg – Darmstadt – Mainz – Köln – Norddeich eingestellt. Als Ersatz gibt es zwei neue IC-Linien: Stralsund – Hamburg – Gießen – Frankfurt – Darmstadt – Heidelberg – Karlsruhe und Frankfurt – Darmstadt – Heidelberg – Stuttgart – München – Salzburg. Für die Nutzung der IC-Züge mit RMV-Zeitfahrtausweisen wird eine Zuschlagsregelung verhandelt. Bitte informieren Sie sich über die genauen Bedingungen beim RMV oder der DADINA.

Linie 60 Frankfurt – Darmstadt – Heidelberg / Mannheim

Es fährt stündlich eine Regionalbahn RB Frankfurt – Heidelberg mit Halt an allen Stationen ab Darmstadt und in Langen zwischen Frankfurt und Darmstadt. In der Hauptverkehrszeit gibt es stündliche Verstärkerzüge zwischen Frankfurt und Mannheim über Darmstadt.

Linie 63 Darmstadt – Babenhausen – Aschaffenburg

Die Abfahrtszeiten in Darmstadt sind etwa drei Minuten später. Damit ist ein Umstieg von der Linie 60 aus Richtung Frankfurt nach Dieburg möglich.

Linie 75

Die Regionalbahnen Darmstadt – Mainz-Bischofsheim werden im Berufsverkehr bis nach Wiesbaden verlängert. Die um jeweils sieben Minuten verschobene Abfahrt in Wiesbaden (später) und in Darmstadt (früher), verkürzen die Umstiegszeit am Darmstädter Hauptbahnhof.

S-Bahnen im RMV-Gebiet

Die S-Bahnen im RMV-Gebiet verkehren seit Juni 2003 auch am Wochenende im 30'Takt.

Linie S 3

Neuer Halt in Langen-Flugsicherung.

Linie AH

Die neue Linie bindet die Wohngebiete in Arheilgen Ost an die Straßenbahn an. Die Bedienung erfolgt Montag bis Freitag von 6 bis 21 Uhr und Samstag von 6 bis 19 Uhr.

Linie D

An Schultagen fahren zwischen 6.30 und 9.30 Uhr sowie 12 und 18 Uhr zusätzliche Busse aufgrund der Sperrung der Dornheimer Brücke.

¹ DADINA (2002): Fahrplan Stadt Darmstadt/Landkreis Darmstadt-Dieburg 2003, S.12-15; Darmstadt.

Anhang A-3: Fortsetzung**Linie EB**

Samstags fahren zusätzliche Busse zwischen 13 und 16 Uhr.

Linie F

Die Bedienung erfolgt über die Westseite des Hauptbahnhofes aufgrund der Sperrung der Dornheimer Brücke. Der Viertelstundentakt wird an Werktagen bis gegen 20 Uhr ausgeweitet.

Anruflinientaxi NB

Das Linienangebot ist neu strukturiert und wurde mit einem Anruflinientaxi ergänzt. Die Linienbusse verkehren Montag bis Freitag von 6 bis 19.30 Uhr, samstags von 8 bis 14.30 Uhr.

Das Anruflinientaxi fährt auf Bestellung Montag bis Freitag zwischen 19.30 und 24 Uhr, samstags zwischen 14.30 und 24 Uhr und an Sonn- und Feiertagen zwischen 9 und 23 Uhr entsprechend den Abfahrtszeiten (genaue Angaben siehe Fahrplan). Die Fahrt muss mindestens dreißig Minuten vor Fahrtantritt unter 06151/48330 angemeldet werden.

Linie R

An Samstagen und Sonntagen verbessert sich das Angebot zwischen Hauptbahnhof und Böllenfalltor. Samstags gibt es zwischen Böllenfalltor und Nordbahnhof von 6 bis 16 Uhr einen 30-Minuten-Takt und zwischen Böllenfalltor und Windmühle von 16 bis 24 Uhr einen 45-Minuten-Takt. Sonntags fährt der Bus von 6 bis 22 Uhr im 45-Minuten-Takt zwischen Böllenfalltor und Windmühle.

Linie SK

Die Schnellbuslinie nach Kranichstein fährt an Samstagen bis 16 Uhr.

Linie K 50

Die Abfahrtszeiten wurden an die geänderten Fahrzeiten der Zuglinie Bickenbach – Frankfurt / Heidelberg angepasst.

Linie K 53

Der Linienweg führt jetzt regulär über die Haltestelle Industriestraße in Nieder-Ramstadt.

Linie K 55

Die Linie bedient jetzt in Darmstadt die zentralen Haltestellen "Luisenplatz" und "Schloss" in beiden Richtungen. Es wurden zusätzliche Fahrten in der Hauptverkehrszeit morgens zwischen Roßdorf und Darmstadt eingerichtet.

Linie K 56

Die Linie bedient in Darmstadt die zentralen Haltestellen "Luisenplatz" und "Schloss" in beiden Richtungen. Es gibt einen Sonntagsverkehr.

Anhang A-3: Fortsetzung**Linie K 64**

Die Haltestelle in Hering "Auf der Burg" wird nur noch während der Schulverkehrszeit bedient.

Linie K 67

In Kleestadt wird die Haltestelle "Am Heimgesberg" verlegt. Der Bus fährt die Haltestelle "Friedrich-Ebert-Straße" an. In Schaafheim wird statt der Haltestelle "Bauhof", das Ortszentrum angefahren. Die Linie bedient auf der Hinfahrt die Haltestellen "Sporthalle" und "Post" und auf der Rückfahrt die Haltestellen "Post" und "Gasthaus Schützenhof".

Linie K 68

Die Linie bietet an Schultagen eine zusätzliche Fahrt zwischen Mömlingen und Groß-Umstadt um 14 Uhr an, die in Groß-Umstadt direkten Anschluss an die Schnellbuslinie in Richtung Darmstadt und an die Bahn in Richtung Hanau gewährt.

Linie K 70

Es gibt zwei zusätzliche Abfahrten ab Groß-Umstadt "Pfälzer Schloss" in Richtung Münster an Schultagen um 14.32 Uhr und 16.56 Uhr. Die Abfahrt des Busses ab "Krankenhaus" um 15.53 Uhr erfolgt an Schultagen 15 Minuten früher. Zur besseren Bedienung des Schülerverkehrs zwischen Eppertshausen und Münster wird der Bus um 13.50 Uhr ab Eppertshausen um zehn Minuten vorverlegt.

Linie 5501

Die Schnellbusse ab Groß-Umstadt um 6.07 Uhr und 9.07 Uhr nach Darmstadt sowie von Darmstadt ab 14.10 Uhr nach Groß-Umstadt fahren jetzt auch an Ferientagen. Es gibt zwei zusätzliche Busse ab Darmstadt Hauptbahnhof um 9.10 Uhr und 10.20 Uhr nach Dieburg Friedhof und weiter bis zur Fachhochschule

Linie 5510

Das Angebot wird um einen Zweistudentakt von 8 bis 18 Uhr mit Schnellbussen an Dieburg vorbei erweitert. Ab Eppertshausen Nord fahren die Busse um 7.42, 9.42, 11.42, 13.42, 15.42 und 17.42 Uhr über Münster nach Darmstadt Hauptbahnhof. Sie erreichen den Bahnhof an geraden Stunden zur Minute 22 mit Anschluss an alle Züge. Zurück geht's ab Hauptbahnhof um 8.33, 10.33, 12.33, 14.33, 16.33 und 18.33 Uhr bis Eppertshausen Nord. Der Bus ab Darmstadt um 16.47 Uhr nach Ober-Roden entfällt.

Linie 5512

Alle Fahrten bedienen an Freitagen und Samstagen den Ortsteil Habitzheim.

Anhang A-3: Fortsetzung**Linien 5506, 5513 und 5515 Richtung Weiterstadt**

Mit dem Fahrplanwechsel betreibt das Verkehrsunternehmen HAV, Darmstadt, diese Linien. Außer dem Einsatz zusätzlicher Gelenkbusse gibt es folgende Verbesserungen auf der Linie 5515:

Im morgendlichen Berufsverkehr werden ergänzende Fahrten ab Luisenplatz um 6.28 Uhr und um 7 Uhr nach Weiterstadt angeboten. Von Weiterstadt nach Darmstadt wird von 6.45 Uhr bis 8.15 Uhr eine 10-Minuten-Takt eingerichtet. Ab Gräfenhausen verkehren zusätzliche Busse um 4.10 und 6.50 Uhr über Schneppenhausen nach Darmstadt. Auch Samstag morgens werden Verbindungen für Frühaufsteher eingerichtet: um 5.02 Uhr ab Gräfenhausen und zurück um 5.32 Uhr ab Luisenplatz. zwischen Darmstadt und Erzhausen fahren die Busse an Samstagen stündlich. Im Stundentakt verkehren die Busse nun auch an Sonntagen zwischen Darmstadt und Gräfenhausen über Weiterstadt.

Durch den Einsatz von Gelenkbussen auf der Linie 5506 entfällt die bisherige Verstärkerfahrt der Linie 5513 um 7.40 Uhr ab Hauptbahnhof zur Riedbahn. Auf der Linie 5513 fahren um 5.39, 6.39 und 7.39 Uhr ab Weiterstadt Hallenbad über Wilhelm-Leuschner-Platz Schnellbusse zum Hauptbahnhof mit Anschluss an die S-Bahn. Der erste Bus ab Hauptbahnhof zur Riedbahn fährt bereits um 5.05 Uhr.

Nachtverkehrsnetz

Der Nachtverkehr ab Luisenplatz in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag um 1.19 und 2.19 Uhr auf den Straßenbahnlinien 7 und 9 sowie den Bussen H, 8N, P, 5502, 5512 und 5515 wird auf die Nächte vor 1. Mai, Christi Himmelfahrt, Fronleichnam und 3. Oktober ausgeweitet.

Die Erweiterung des Angebotes gilt auch für den Nachtverkehrsstern ab Dieburg/Bahnhof in Richtung Darmstadt, Groß-Umstadt, Reinheim, Ober-Roden und Babenhäusen/Aschaffenburg.

Maßnahme Nr.	Linie	Kategorie	Linienverlauf	Montag bis Freitag		Samstag		Sonntag		Bemerkungen
				Betriebszeit	Takt [min]	Betriebszeit	Takt [min]	Betriebszeit	Takt [min]	
M 1a	1	L	Frankenstein - Warthalle - Rhein-/Neckarstr. - Hbf.	6:00 - 21:00	15					Gantztägiger und ganzjähriger Betrieb
M 1b	1	L	Frankenstein - Warthalle - Rhein-/Neckarstr. - Hbf. - Bismarckstr. - Schloß - Böllenfalltor	6:00 - 21:00	15					Verlängerung zum Böllenfalltor nach Inbetriebnahme Linie 5
M 2	3	L	Lichtenbergschule - Schloß - Hbf.	5:00 - 24:00	15/30	5:00 - 24:00	15/30	6:00 - 24:00	15/30	Abends Schloß - Hbf. keine Bedienung
M 3	5	R	Kranichstein - Luisenplatz - Griesheim/Platz-Bar-le-Duc	5:00 - 24:00	15/30	5:00 - 24:00	15/30	6:00 - 24:00	15/30	
M 4	5E	L	Kranichstein - Luisenplatz - Hbf.	6:00 - 19:00	15					
M 5a	6	L	Arheilgen - Luisenplatz - Frankenstein (Schnelllinie)	6:00 - 20:00	15					Überprüfung der Halte Bessunger Straße und Nordbahnhof
M 5b	6	L	Arheilgen - Luisenplatz - Frankenstein (Schnelllinie)	6:00 - 20:00	15					Verlängerung bis Hofgasse/Arheilgen Nord nach zweigleisigem Ausbau bzw. Streckenneubau; Halt am Nordbahnhof
M 6	7	L	Arheilgen - Luisenplatz - Frankenstein - Alsbach	9:00 - 16:00	30	6:00 - 19:00	30	12:00 - 19:00	30	Verlängerung bis Arheilgen Nord nach Streckenneubau
M 7	8	R	Arheilgen - Luisenplatz - Frankenstein - Alsbach	4:00 - 24:00	15/30	5:00 - 24:00	30	5:00 - 24:00	30	Verlängerung bis Arheilgen Nord und bis Alsbach/Melibokusschule nach Streckenneubauten
M 8	6 / 7 / 8	L/R								Neuordnung des Linienbündels 6 / 7 / 8 mit Durchbindung der Schnelllinie bis Alsbach/Melibokusschule nach Herstellung einer umsteigefreien Schnellverbindung Pfungstadt - Darmstadt
M 9	9	R	Böllenfalltor - Luisenplatz - Platz-Bar-le-Duc	5:00 - 24:00	15/30	5:00 - 24:00	15/30	6:00 - 24:00	15/30	
M 10	10	R	Böllenfalltor - Luisenplatz - Wagenhalle - Platz-Bar-le-Duc	6:00 - 19:00	15					Gantztägiger und ganzjähriger Betrieb. Verlängerung zum Platz Bar-le-Duc. Später Ersatz durch Linien 1 und 5
M 11a	A	L	Wachtelweg - Hofgasse - Arheilgen Bahnhof	5:30 - 21:00	15/30	6:30 - 18:00	15/30			Verlängerung nach Arheilgen Bahnhof
M 11b	A	L	Wachtelweg - Hofgasse - Arheilgen Bahnhof - Baugebiet A24 - Hofgasse	5:30 - 21:00	15/30	6:30 - 18:00	15/30			Schleifenfahrt durch Baugebiet B24
M 11c	A	L	Wachtelweg - Hofgasse - Arheilgen Bahnhof - Baugebiet A24 - Grillparzerstr. - Siedlung Haardt - Wachtelweg	5:30 - 21:00	15/30	6:30 - 18:00	15/30			Ringlinie im Zweirichtungsverkehr
M 12	D	L	Ostbahnhof - Schloß - Hbf. - Kleyerstraße	5:00 - 24:00	15/30	5:00 - 20:00	15/30	6:00 - 24:00	15/30	Durchbindung zur Kleyerstraße statt Hbf. nach Inbetriebnahme Linie 5 (ggf. nur HVZ und TVZ). Überprüfung der Integration in die Bedienung Darmstadt - Roßdorf
M 13	EB	L	Frankensteinkaserne - Friedhof - Modaubrücke - Grazstraße - Friedhof	6:00 - 21:00	30	6:00 - 16:00	30			
M 14	F	L	Oberwaldhaus - Luisenplatz - Hbf. - Haasstraße	5:00 - 24:00	15/30	5:00 - 24:00	15/30	6:00 - 24:00	15/30	
M 15a	H	L	Klausenburger Straße - Luisenplatz - Parkstraße	5:00 - 24:00	15/30	5:00 - 24:00	15/30	6:00 - 24:00	15/30	
M 15b	H	L	Klausenburger Straße - Luisenplatz - Flotowstraße	5:00 - 24:00	15/30	5:00 - 20:00	15/30	6:00 - 24:00	15/30	Erschließung Komponistenviertel nach Inbetriebnahme Linie 5. Ggf. Kombination mit Linie U
M 16	K	L	Kleyerstraße - Luisenplatz - Jaupstraße	5:30 - 19:30	15					Entfall nach Inbetriebnahme Linie 5
M 17	L	L	TH-Lichtwiese - Luisenplatz - Heinheimer Straße(- Eissporthalle)	5:30 - 24:00	15/30	5:30 - 24:00	15/30	6:30 - 24:00	15/30	Entfall des Abschnitts Heinheimer Straße - Eissporthalle nach Inbetriebnahme Linie 5
M 18a	N	L	Eb./Warthalle - Grenzallee - Kühler Grund - Ndr.-Ramstadt - Traisa - Böllenfalltor	5:30 - 24:00	15/30	6:00 - 24:00	30	8:00 - 24:00	30	Abschnitt Eberstadt - Nieder-Ramstadt nur HVZ in 30'-Takt; in SVZ ggf. AST Eberstadt - Nieder-Ramstadt - Frankenhausen
M 18b	N	L	Eb./Warthalle - Grenzallee - Kühler Grund - Ndr.-Ramstadt - Traisa - Böllenfalltor - Landskronstr. - Hbf.	5:30 - 24:00	15/30	6:00 - 24:00	30	8:00 - 24:00	30	Übernahme des Abschnitts Böllenfalltor - Landskronstraße Hbf. von Linie R nach Fertigstellung Beschleunigungsmaßnahmen
M 19	NB	L	Nieder-Beerbach - Mühlalstraße - Eb./Warthalle	5:30 - 21:00	30/60	6:30 - 19:00	30/60/120	9:00 - 19:00	60/120	In Eb./Kühler Grund zur HVZ vormittags Anschluß zu Linie N Richtung Nieder-Ramstadt, nachmittags Gegenrichtung
M 20	O	R	Böllenfalltor - Ober-Ramstadt - Rondell - Ernstshofen	4:30 - 01:00	30	5:00 - 01:00	30/60	6:00 - 01:00	30/60	
M 21	P	R	Eb./Warthalle - Pfungstadt Bf. - Rathaus - Pfungstadt Bf. Pfungstadt Bf. - Eschollbrücken - Eich - Hahn - Pfungstadt Bf. - Schwimmbad - Pfungstadt Bf.	4:30 - 24:00	15/30	5:00 - 24:00	30	6:00 - 24:00	30	
M 22	PS	L	Böllenfalltor - Landskronstraße - Hbf. - Windmühle - Otto-Röhm-Str. - Nordbf. (- Merck)	5:30 - 20:00	30/60	6:00 - 20:00	60/120	9:00 - 20:00	60/120	Entfall der Standzeit in Hahn in SVZ ggf. AST
M 23a	R	L	Hbf. - Windmühle - Otto-Röhm-Str. - Nordbf. - Arheilgen West	5:00 - 24:00	15/30	6:00 - 24:00	30	6:30 - 24:00	30	Bedienung Gewerbegebiet Nordwest nach Fertigstellung Beschleunigung und Haltestellen
M 23b	R	L	Hbf. - Windmühle - Otto-Röhm-Str. - Nordbf. - Arheilgen West	5:00 - 24:00	15/30	6:00 - 24:00	30	6:30 - 24:00	30	Entfall Abschnitt Böllenfalltor - Hbf. (- Linie N). Verlängerung nach Arheilgen West/Bf.; Linienführung noch zu bestimmen
M 24	U	R	Innenstadt - Kranichstein/Kesselhuthweg - Messel - Rathaus - Grube Messel-Urberach - Ober Roden Bf.	5:30 - 24:00	30/60	6:30 - 24:00	60/120	9:00 - 24:00	120	Alternierende Verlängerung nach Grube Messel und Urberach - Ober Roden (Anschluß Dreieckbahn und S-Bahn). Ggf. Kombination mit Linie H. Haltestelle in Darmstadt-Innenstadt noch zu bestimmen. Abstimmung mit Kreis Offenbach erforderlich.
M 25	WX	L	Wixhausen - Arheilgen/Endpunkt Straßenbahn	5:30 - 24:00	15/30	6:00 - 24:00	30	9:00 - 24:00	30	Entfall Abschnitt Erzhäuser - Wixhausen; Bedienung der Relation Erzhäuser - Darmstadt durch 5515 (Expresbus). Ggf. Einzelfahrten im Schülerverkehr Wixhausen - Hessenwaldschule
M 26	Air-Liner	R	Luisenplatz - Hauptbahnhof - Flughafen Ffm - Terminal 2	5:00 - 23:00	30/60	5:00 - 23:00	30/60	5:00 - 23:00	30/60	Anbindung des Hauptbahnhofs

Maßnahme Nr.	Linie	Kategorie	Linienverlauf	Montag bis Freitag		Samstag		Sonntag		Bemerkungen
				Betriebszeit	Takt [min]	Betriebszeit	Takt [min]	Betriebszeit	Takt [min]	
M 27	K 49	R	Jugenheim/Ludwigstr. - Alsbach - Zwingenberg - Bensheim Heppenheim Bf	5:00 - 21:00	30/60	5:00 - 21:00	30/60	7:00 - 21:00	60	Im Schülerverkehr Einzelfahrten über Bickenbach. Ggf. Durchbindung nach Heppenheim Bf. Abstimmung mit Kreis Bergstraße erforderlich.
M 28	5511	R	Gernsheim Bf. - Hähnlein - Sandwiese - Alsbach - Bickenbach Bf.	5:00 - 23:0	30/60	6:00 - 23:00	60	7:30 - 23:00	60	Abschnitt Gernsheim - Hähnlein systematisierte Fahrten (120' Takt) in Abstimmung mit Landkreis Groß-Gerau. Veröffentlichung im Fahrplanheft sowie volle betriebliche, finanzielle und tarifliche Integration in den RMV. Im Schülerverkehr Einzelfahrten bis Schuldorf Bergstraße.
M 29	676	L	Hähnlein - Fehlheim - Bensheim	7:00 - 18:	9 Fahrten					Abstimmung mit Kreis Bergstraße erforderlich.
M 30	K 48	L	Bickenbach Bf. oder Seeheim - Jugenheim Ludwigstr. - Krankenhaus - Balkenhausen - Allertshofen (-Brandau)	5:30 - 21:00	30/60	7:00 - 21:00	60	9:00 - 21:00	60	HVZ und Schülerbeförderung als Linienverkehr, sonst AST. Im Schülerverkehr Einzelfahrten über Schuldorf Bergstraße.
M 31	K 48/50	L	Bickenbach Bf. - Jugenheim Ludwigstraße - Seeheim/Wohngelände West - Seeheim/Altes Rathaus - OberBeerbach - Steigerts - Stettbach	5:30 - 21:00	30/60	7:00 - 21:00	60	9:00 - 21:00	60	HVZ und Schülerbeförderung als Linienverkehr, sonst AST. Im Schülerverkehr Einzelfahrten von/nach Nieder-Beerbach (Integration des Schülerverkehrs) und über Schuldorf Bergstraße
M 32	5504									Linie entfällt und wird abschnittsweise durch die Linien 7/8, 60, K48, K49 und K50 ersetzt
M 33	K 71	L	Griesheim Wagenhalle - Griesheim Alter Bf. - Pfungstadt Bf. - Jugenheim Krankenhaus	5:30 - 19:00	60	6:30 - 14:00	60			
M 34	K59/61	R	Gernsheim Bf. - Allmendfeld - Hahn - Eschollbrücken - Mathildenplatz (nur HVZ)-Pfungstadt Bf.	6:00 - 20:00	60/120	6:00 - 16:00	60/120			Im HVZ nach Darmstadt, sonst in Eschollbrücken Anschluß nach Darmstadt und in Pfungstadt Bf. an Linie P. Führung bis Gernsheim Bf. Abstimmung mit Kreis Groß-Gerau erforderlich
M 35	K62	R	Erfelden - Goddelau-Erfelden Bf. - Crumstadt - Eschollbrücken - DA Hbf. - Mathildenplatz	5:30 - 21:30	60	6:00 - 18:00	60/120			Zeitliche Abstimmung (Ergänzung) mit Linie 5505. Abstimmung mit Kreis Groß-Gerau erforderlich
M 36	5505	R	Biblis - Gernsheim - ... - Goddelau-Erfelden Bf. - Wolfskehlen - Griesheim - DA Hbf. - Mathildenplatz	4:30 - 23:00	30/60	6:00 - 23:00	60/120	8:00 - 23:00	120	Zeitliche Abstimmung (Ergänzung) mit Linien K60 und K62. Abstimmung mit Kreis Groß-Gerau und Kreis Bergstraße erforderlich
M 37	K60	R	Kornsand - ... - Wolfskehlen - Griesheim - Mathildenplatz	5:30 - 20:00	60/120	6:30 - 19:00	60/120			Zeitliche Abstimmung (Ergänzung) mit Linie 5505. Abstimmung mit Kreis Groß-Gerau erforderlich
M 38	5506	R	Groß-Gerau - Büttelborn - Weiterstadt Sudetenstraße - Windmühle - DA Innenstadt	5:30 - 22:00	60	6:30 - 21:00	120			Weiterstadt - Darmstadt als Expreßbus in zeitlicher Ergänzung zu Linie 5515 nach Fertigstellung Beschleunigung. Endhaltestelle in Darmstadt noch zu bestimmen (vgl. M 83). Abstimmung mit Kreis Groß-Gerau erforderlich
M 39	5515	R	Rhein-Main-Flughafen - Walldorf Bf. - Mörfelden Bf. - Erzhausen - Gräfenhausen - Schneppenhausen - Weiterstadt Sudetenstraße - Windmühle - DA Innenstadt - Hbf	5:00 - 24:00 (215/30/60)	15/30/60	5:00 - 24:00 (30/60)	30/60	5:00 - 24:00	60	Abschnitt Flughafen - Walldorf - Gräfenhausen Mo-So ganztägig 60'-Takt. Abschnitt Erzhausen - Gräfenhausen Mo-Sa 30'/60'-Takt; ab 20:00 Uhr und so keine Bedienung. In HVZ und samstags einzelne Direktfahrten Gräfenhausen - DA Integration des Schülerverkehrs zur Hessenschule. Weiterstadt - Darmstadt als Expreßbus in zeitlicher Ergänzung zu Linie 5506 nach Fertigstellung Beschleunigung. Endhaltestelle in Darmstadt noch zu bestimmen (vgl. M 83). Abstimmung mit Kreis Groß-Gerau erforderlich
M 40	5513	R	Worfelden - Braunshardt - Weiterstadt Sudetenstr. - Riedbahn (Waldstr.-Wiesenstr.) - Hbf. - Mathildenplatz	5:00 - 24:00	30/60	5:00 - 24:00	30/60	9:00 - 24:00	60	Integration des Schülerverkehrs Riedbahn - Weiterstadt. Ggf. in Weiterstadt alternierende Führung über Otto-Wels-Straße und Berliner Straße. Abstimmung mit Kreis Groß-Gerau erforderlich
M 41	972	R	Neu Isenburg - Sprendlingen - Langen - Arheilgen/Endpunkt Straßenbahn	5:00 - 20:30	30/60	7:00 - 16:00	60			Abstimmung mit Kreis Offenbach erforderlich
M 42	5501	R	Wiebelsbach-Heubach - Groß-Umstadt - Dieburg - Luisenplatz - Hbf.	5:00 - 24:00	15/30/60	5:30 - 24:00	60/120	9:00 - 24:00	120	In HVZ zusätzliche Fahrplanverdichtung und Direktfahrten Groß-Umstadt - Darmstadt (Ersatz in der Relation Dieburg - Darmstadt durch Linie 5510). Wiebelsbach-Heubach - Groß-Umstadt Einzelfahrten im bisherigen Umfang und Integration des Schülerverkehrs
M 43	5510	R	(Ober-Roden - Eppertshausen-) Münster - Dieburg - Luisenplatz - Hbf.							Expreßbus Münster Ortsgebiet - B45 - Dieburg - Darmstadt in HVZ; evtl. Verlängerung nach Ober-Roden in Abhängigkeit vom Fahrtenangebot der Dreiecksbahn. In Relation Dieburg-Darmstadt Ersatz für entfallende Halte der Linie 5501 (Direktkurse Groß-Umstadt - Darmstadt)
M 44	5507	R	Darmstadt - Dieburg - Babenhausen - Aschaffenburg						2	Schienerersatzverkehr Linie 63 im Spätverkehr. Abstimmung mit Kreis Aschaffenburg erforderlich
M 45	5502	R	Dieburg Bf. - Klein-Zimmern-/Groß-Zimmern-Röntgenstraße - Groß-Zimmern-Ponthierry-Platz - Gundemhausen - (Stetteritz) - Roßdorf - Luisenplatz - Hbf	5:00 - 24:00	15/30/60	5:00 - 24:00	30/60	6:30 - 24:00	60	Groß-Zimmern-Ponthierry-Platz - Röntgenstraße und - Dieburg alternierende Bedienung. In HVZ direkte Einzelfahrten Gundemhausen - Darmstadt. Mo-Sa bedarfsorientierte Bedienung der Siedlung Stetteritz. Integration des Schülerverkehrs Klein-Zimmern - Groß-Zimmern (alternativ Linie K64). Überprüfung der Integration der Linie D in die Bedienung Darmstadt-Roßdorf

Maßnahme Nr.	Linie	Kategorie	Linienverlauf	Montag bis Freitag		Samstag		Sonntag		Bemerkungen
				Betriebszeit	Takt [min]	Betriebszeit	Takt [min]	Betriebszeit	Takt [min]	
M 46	5509	R	Dieburg Bf. - Groß-Zimmern - Spachbrücken - Reinheim Bf. - Ueberau	6:00 - 20:00	60	6:00 - 20:00	60/120	8:00 - 20:00	60/120	Reinheim Bf. - Ueberau im bisherigen Umfang (K55), Entfall des Abschnitts Dieburg - Ober-Roden nach Inbetriebnahme der modernisierten Dreieichbahn, sofern deren Angebot dem heutigen Angebot der Linien 61 und 5509 mindestens entspricht. Ggf. Beibehaltung von Schülerfahrten Eppertshausen - Münster - Dieburg
M 47	DieMü	L	Stadtgebiet Dieburg und Gemeindegebiet Münster - Dieburg Bf - Dieburg Schießmauer	6:00 - 20:00	30/60	6:00 - 16:00	60			Ortsbus- oder AST-System zur Erschließung von Dieburg und Münster
M 48	K64	L	Groß-Zimmern Röntgenstr. - Klein-Zimmern - Semd - Groß-Umstadt Pfälzer Schloß - Groß-Umstadt Krankenhaus	7:00 - 19:00	60/120					Integration des Schülerverkehrs Klein-Zimmern - Groß-Zimmern (alternativ Linie 5502). Neuer Halt Semd Schule
M 49	K64	L	Groß-Umstadt Krankenhaus - Groß-Umstadt Pfälzer Schloß - Groß-Umstadt Bf - Habitzheim - Lengfeld Bf - Zipfen - Hering - Nausen - Höchst - Klingen	5:00 - 20:00	60/120	6:00 - 20:00	60/120	9:00 - 20:00	120	Lengfeld - Höchst und Ober-Klingen alternierende Bedienung. HVZ und Schülerbeförderung als Linienverkehr, sonst AST. Abstimmung mit Odenwaldkreis erforderlich.
M 50	K67	R	Dieburg Bf - Semd oder G.-Hacker-Siedlung - Groß-Umstadt Pfälzer Schloß - Groß-Umstadt Bf	6:00 - 20:00	60/120	6:00 - 20:00	120	8:00 - 20:00	120	In SVZ ggf. AST. Andienung Groß-Umstadt Bf falls betrieblich möglich.
M 51	K67	L	Groß-Umstadt Bf - Groß-Umstadt Pfälzer Schloß - Richen	5:30 - 20:00	60/120	6:00 - 20:00	120	8:00 - 20:00	120	Einzelfahrten im Schülerverkehr bis Mosbach - Radheim
M 52	K65	L	Babenhausen Ortsteile - Babenhausen Bf	5:00 - 20:00	30/60	6:00 - 14:00	60			Andienung Groß-Umstadt Bf, falls betrieblich möglich. In SVZ ggf. AST Einzelfahrten im bisherigen Umfang im Schülerverkehr
M 53	K66	L	Schaafheim - Babenhausen Bf - Babenhausen Ost 1	5:30 - 19:00	60/120					Durchbindung mit 950, Integration des Schülerverkehrs in SVZ ggf. AST
M 54	950	R	Babenhausen Bf - Nieder-Roden Bf	6:00 - 19:00	60/120	6:00 - 14:00	120			Durchbindung mit K66. Abstimmung mit Kreis Offenbach erforderlich.
M 55	5501	L	Groß-Umstadt - Klein-Umstadt - Langstadt - Babenhausen							Integrierter Schülerverkehr; zur besseren Übersichtlichkeit Integration in Fahrplantabelle K67. Entfall des Fahrtenpaares, sobald adäquate Verbindung mit Linie 64 möglich (nach Neubau Hp G.-Hacker-Siedlung)
M 56	K68	L	Groß-Umstadt Bf - Groß-Umstadt Pfälzer Schloß - Raibach - Dorndiel	5:30 - 19:00	60/120	6:00 - 14:00	120			HVZ und Schülerbeförderung als Linienverkehr, sonst AST. Andienung Groß-Umstadt Bf falls betrieblich möglich
M 57	K70	L	Eppertshausen - Münster - Altheim - Richen - Groß-Umstadt							Ggf Entfall im Abschnitt Eppertshausen - Münster
M 58	53/54	L	Aschaffenburg - Mosbach - Radheim - Schaafheim - Aschaffenburg	5:00 - 23:00	30/60	6:00 - 21:30	120	10:00 - 21:30	120	In SVZ Bedienung der Ringlinie nur in eine Richtung. Abstimmung mit Kreis Aschaffenburg erforderlich.
M 59	K53	L	Neutsch - Frankenhausen - Waschenbach - Nieder-Ramstadt - Trautheim - Böllenfalltor	6:00 - 20:00	60	6:00 - 16:00	60/120			In SVZ ggf AST Eberstadt - Nieder-Ramstadt - Frankenhausen
M 60	B	R	Neunkirchen - Lützelbach - Gadernheim - Brandau - Hoxhohl - Ernsthofen - Modau - Ober-Ramstadt - Nieder-Ramstadt - Böllenfalltor	5:30 - 21:00	30/60	6:00 - 21:00	60	7:30 - 21:00	60	Brandau - Neunkirchen und -Gadernheim reduzierte Bedienung. Ober-Ramstadt - Böllenfalltor nur HVZ. Abstimmung mit Kreis Bergstraße erforderlich.
M 61	BO	L	Herchenrode, Neutsch, Allertshofen, Asbach, Klein-Bieberau, Webern - Ernsthofen Schule / - Ober-Ramstadt Lichtenbergschule							Integrierter Schülerverkehr, außerhalb des Schülerverkehrs ggf als AST/Rufbus, ganzjährig
M 62	K55	R	Neunkirchen - Lützelbach - Billings - Niedernhausen - Groß-Bieberau - Reinheim Bf - Spachbrücken - Georgenhausen - Zeilhardt - Roßdorf - Luisenplatz - Hbf	5:30 - 20:00	30/60	6:30 - 20:00	60/120	8:00 - 20:00	120	Entfall der Bedienung Neunkirchen - Lindenfels, Neunkirchen - Niedernhausen reduzierte Bedienung. Neunkirchen - Reinheim Bf in SVZ ggf. AST. In der SVZ im Abschnitt Reinheim - Darmstadt zeitliche Abstimmung mit 5503.
M 63	K55 S	L	Rodau, Lichtenberg, Meßbach, Nonrod, Billings, Steinau, Lützelbach, Asbach, Klein-Bieberau, Webern - Groß-Bieberau Schule							Integration des Schülerverkehrs; außerhalb des Schülerverkehrs ggf. als AST / Rufbus, ganzjährig
M 64	K56	R	Lichtenberg - Rodau - Asbach - Nieder-Modau - Rohrbach - Wembach - Hahn - Ober-Ramstadt - Roßdorf - Luisenplatz - Hbf	5:00 - 20:00	60	6:30 - 20:00	120			Sonntags ggf. AST Ober-Ramstadt Bf - Ober-Ramstadt Stadtteile. Linienäste Lichtenberg - Rohrbach und Ndr.-Modau - Rohrbach alternierende Bedienung
M 65	5503	R	Rimbach - Fürth - Groß-Bieberau - Reinheim Bf (- Georgenhausen - Zeilhard - Roßdorf - Luisenplatz - Hbf)	5:00 - 24:00	15/30/60	6:00 - 20:00	120	9:00 - 20:00	120	Abschnitt Reinheim - Darmstadt nur abends und in der HVZ, sofern in Reinheim keine Verknüpfung mit Linie 65 möglich ist. Zeitliche Abstimmung mit Linie K55 erforderlich. Abstimmung mit Odenwaldkreis erforderlich.
M 66	5560	R	Bensheim - Allertshofen - Hoxhohl - Brandau - Gadernheim - Reichelsheim							Abstimmung mit Kreis Bergstraße erforderlich.
M 67	OR1	L	Kernstadt Ober-Ramstadt - Ober-Ramstadt Bf	5:30 - 21:30	30	7:30 - 15:00	30			
M 68	GM	L	Nieder-Ramstadt Bf - Taisa - Trautheim - Nieder-Ramstadt - Nieder-Beerbach							

Anhang A-4a: Übersicht der Maßnahmen NVP 1998

Liniennetz Bahn		
Maßnahme Nr.	Kategorie	Maßnahme
M 69	R	Die DADINA wirkt beim RMV als Aufgabenträger des Regionalverkehrs auf die Umsetzung der ITF-Zwischenstufe und der Planungen 'Hessen Südost' (Planfall insbesondere Wiederaufbau des 2. Gleises zwischen Nordbf. Und Ostbf., Maßnahmen zur Modernisierung von Bü-Sicherung, Reisendensicherung, Sigananlagen und Bahnhofsausstattung) hin und schafft seinerseits die erforderlichen Voraussetzungen.
M 70	R	Auf den Linien 63, 64 und 65 soll der Bedienungszeitraum an allen Tagen bis 24 Uhr ausgedehnt werden. Auf der Linie S3 soll der 30'-Takt durchgehend auch der SVZ eingeführt werden.
Infrastruktur Busstrecken		
Maßnahme Nr.	Kategorie	Maßnahme
M 71	L	Beschleunigung der Busstrecke Böllenfalltor - Landskronstraße - Hbf (Linie R/1)
M 72	L	Beschleunigung der Busstrecke Hbf - Gewerbegebiet Nordwest - Nordbahnhof (Linie
M 73	R	Beschleunigung der Busstrecke Ober-Ramstadt - Traisa - Böllenfalltor (Linien B, N, O, K5
M 74	L	Herrichtung einer Busfahrspur parallel zur Bahnstrecke in Verlängerung der Würzburger Straße als Durchstich zur Jägerstorstraße (Linie
M 75	R	Beschleunigung der Busstrecke im Zuge der B426 (Abschnitt Ostendstraße - Bahnübergang in Pfungst
M 76	R	Untersuchung und Umsetzung von Maßnahmen zur Integration der Regionalbusse in das innerstädtische Liniennetz: Busbeschleunigung an LSA im Zuge der von Regionalbussen befahrenen Straßen; Vereinheitlichung von Laufwegen und Haltestellen; Mitbenutzung von HEAG-Haltestellen durch Regionalbusse
Infrastruktur Straßenbahn		
Maßnahme Nr.	Kategorie	Maßnahme
M 79	L	Neubau der Straßenbahnverbindung von Darmstadt nach Kranichsteil
M 80	L	zweigleisiger Ausbau zwischen Gleisschleife Merck und Hofgasse und Verlängerung der Straßenbahn von Arheilgen-Hofgasse nach Arheilgen-Hofgasse n
M 83	L	Neubau des Streckenabschnittes Griesheim-Wagenhalle - Platz-Bar-Le-Duc für Betrieb im 7,5'-Ta
M 84	L	LSA-Beschleunigung Linie 3
Infrastruktur Haltestellen		
Maßnahme Nr.	Kategorie	Maßnahme
M 86	L	Neubau einer Haltestelle am Marktplatz als Ersatz für die Haltestellen Schloß und Holzstraf
M 87	L	Ersatz der Haltestellen im Fiedlersee durch zwei neue Haltestellen Kleiststraße und Grillparzerstraße (Umstieg zwischen Linien A und
M 88	L	Ausbau der Haltestellen Berliner Allee, Willy-Brandt-Platz und Roßdörfer Platz mit breiteren Wartefläch
M 89	L	Neubau einer Straßenbahnhaltestelle in Höhe Staatstheate
Infrastruktur Bahnhöfe und Verknüpfungspunkte		
Maßnahme Nr.	Kategorie	Maßnahme
M 94	L	Aufwertung des Darmstädter Hauptbahnhofs in Abstimmung mit der Stadtentwicklung. Verbesserung der Verknüpfung Bahn/Bus/Strab durch Neuordnung u
M 95	L	Aufwertung des Darmstädter Nordbahnhofs durch Neugestaltung/-nutzung des Empfangsgebäudes und Verlegung der Straßenbahn- und Bushaltest
M 96	L	(Verkürzung der Umsteigewege). Aufwertung des Darmstädter Ostbahnhofs durch Neuordnung des Bahnhofvorplatzes und Verknüpfung des Umsteigewege Bus/Ba

Anhang A-4a: Übersicht der Maßnahmen NVP 1998

M 97	R	Aufwertung aller Bahnhöfe, insbesondere der Verknüpfungspunkte Bickenbach, Darmstadt-Eberstadt, Dieburg, Babenhausen, Groß-Umstadt, Lengfeld, Althe Reinheim und Ober-Ramstadt mit Verbesserung der Umsteigewege, der Orientierbarkeit, der Information, der Sicherheit und mit Maßnahmen zur Anschlußsicherung Bus/Bahn.
M 98	L	Neubau des Bahn-Haltepunktes Lichtwiese
M 102	L	Überprüfung des Neubaus eines S-Bahn-Haltepunktes Darmstadt-Merchl
Infrastrukturplanungen		
Maßnahme Nr.	Kategorie	Maßnahme
M 104	R	Linienbestimmung und NKU für Straßenbahnverbindung im Korridor DA Hbf - Gewerbegebiet Riedbahn - Weiterstadt-West - Weiterstadt. Die Anbindung (Neubaugebietes Weiterstadt West an den ÖPNV ist bereits bei seiner Erschließung sicherzustellen.
M 105	R	Systemuntersuchung für Schnellverbindung Pfungstadt - Darmstadt mit den Varianten Schnellbus, Straßenbahn, Stadtbahn (Trassenneubau entlang Eschollbrücker Straße), RegioBahn (Benutzung der Bahntrasse zwischen Pfungstadt Bf. und DA Hbf) und S-Bahn. Umsetzung des Untersuchungsergebnisses.
M 106	L	Linienbestimmung und NKU für Straßenbahnverbindung Arheilgen Nord - Wixhausen
M 108	R	Untersuchung einer alternierenden S-Bahn-Führung Frankfurt - Darmstadt Hbf/-Darmstadt Ostbahnhof - Lichtwiese
M 109	R	Systemuntersuchung für Straßenbahn, Eisenbahn oder RegioBahn Darmstadt Ostbahnhof - Groß-Zimmern unter Nutzung der bestehenden Bahntrasse.
Sonstige Maßnahmen		
Maßnahme Nr.	Kategorie	Maßnahme
M 110	R	Volle Integration aller Linien in den RMV-Tarif
M 111	R	Abschaffung der Tarifungerechtigkeiten, vor allem zwischen Bus und Bahn in den Relationen Dieburg - Darmstadt und Reinheim - Darmst
M 112	R	Vertragliche Regelung der Fahrzeug-Mindeststandards (Bauart, Erscheinungsbild, Sauberkeit), des Fahrausweis-Vertriebssystems und der Kundeninformation (durch Fahrer und an Haltestellen) zwischen DADINA und Verkehrsunternehmen; Aufbau eines entsprechenden Controlling-Systems.
M 113	R	Durchführung von Verspätungsanalysen und Entwicklung von Maßnahmenkonzepten
M 114	R	Einführung von 'Halten auf Wunsch' auf den Buslinien außerhalb Darmstadts nach 20 Uhr zum Aussteigen
M 115	R	Schaffung einer gemeinsamen Betriebskoordination für Stadt und Landkreis
M 116	R	Die Kommunikation zu den Kunden ist in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und dem RMV zu verbessern und zu verstärken. Dies bet insbesondere die Informationsmedien und den Kundenkontakt. Eine Mobilitätszentrale ist einzurichten.
M 117	R	Die Einrichtung eines Nacht-ÖPNV-Netzes für Darmstadt und die umliegenden Gemeinden ist zu prüfen
M 118	R	In Zusammenarbeit mit dem RMV ist ein neues, einfaches, einheitliches, informatives und leicht begreifbares Bezeichnungssystem für alle ÖNV-Linien zu entwickeln.

Anhang A-4b: Bilanz Nahverkehrsplan 1998 – 2003: Umgesetzte Maßnahmen

Maßnahme Nr.	Linie	Kategorie	Stand der Umsetzung	Empfehlung für die Bearbeitung im NVP 2003
M 1a	1	L	nahezu komplett umgesetzt	
M 2	3	L	Bedienung des Abschnitts Schloß - Hbf. in den Abendstunden	
M 11a	A	L	Umsetzung ist erfolgt.	
M 20	O	R	Umsetzung ist erfolgt.	
M 21	P	R	Umsetzung ist mit Ausnahme eines 30' Taktes erfolgt.	
M 22	PS	L	Umsetzung ist erfolgt.	
M 25	WX	L	Umsetzung ist erfolgt.	
M 27	K 49	R	Umsetzung ist erfolgt.	
M 32	5504		Umsetzung ist erfolgt.	
M 34	K59/61	R	Das Linienbündel K59/61, K60, K62 und 5505 wurde neustrukturiert.	Keine Weiterverfolgung
M 35	K62	R	Das Linienbündel K59/61, K60, K62 und 5505 wurde neustrukturiert.	Keine Weiterverfolgung
M 36	5505	R	Das Linienbündel K59/61, K60, K62 und 5505 wurde neustrukturiert.	Keine Weiterverfolgung
M 37	K60	R	Das Linienbündel K59/61, K60, K62 und 5505 wurde neustrukturiert.	Keine Weiterverfolgung
M 38	5506	R	Das Linienbündel 5506, 5513 und 5515 wurde neustrukturiert und umgesetzt.	
M 39	5515	R	Das Linienbündel 5506, 5513 und 5515 wurde neustrukturiert und umgesetzt.	
M 40	5513	R	Das Linienbündel 5506, 5513 und 5515 wurde neustrukturiert und umgesetzt.	
M 41	972	R	Umsetzung ist erfolgt.	
M 43	5510	R	Umsetzung ist erfolgt.	
M 47	DieMü	L	Umsetzung ist nicht in der vorgeschlagenen Weise als gemeinsames AST erfolgt. Münster hat sich für ein Taximobil entschieden. In Dieburg erfolgt die Erschließung durch das AST Dieburg (K46).	
M 48	K64	L	Die Integration des Schülerverkehrs zwischen Groß-Zimmern und Klein-Zimmern ist durch die Linie 5502 erfolgt. Die Linie K67 bedient den Halt Semd Schule.	
M 61	BO	L	Umsetzung hinsichtlich der Integration des Schülerverkehrs als auch hinsichtlich der Einrichtung eines AST-Verkehrs ist erfolgt. Das AST wurde eine Fahrplanperiode ausprobiert und wegen mangelnder Nutzung wieder eingestellt.	Keine Weiterverfolgung des AST.
M 63	K55 S	L	Die Linien K55 und K57 haben die Aufgaben von K55S übernommen.	
M 69			Als Modernisierung Odenwaldbahn in der Umsetzung	
M 70			Teilweise umgesetzt (S 3 ja, Linien 63,64,65 nicht).	
M 72			Umgesetzt.	
M 73			Planung und damit Umsetzung läuft.	
M 75			Umgesetzt.	
M 76			Umgesetzt, außerdem ständiger Arbeitsauftrag der DADINA.	
M 79			M 79 ist im neuen NVP enthalten und umgesetzt.	
M 80			M 80 ist im neuen NVP enthalten und umgesetzt.	
M 81			M 81 ist im neuen NVP enthalten und umgesetzt.	
M 82			7,5-Minutentakt konnte ohne Infrastrukturausbau umgesetzt werden.	
M 83			Umgesetzt.	
M 84			LSA- Beschleunigung der Linie 3 ist umgesetzt.	
M 85			M 85 ständiger Arbeitsauftrag, auch im neuen NVP enthalten, aber nicht als konkrete Maßnahme.	
M 87			Umgesetzt.	

Anhang A-4b: Fortsetzung

Maßnahme Nr.	Linie	Kategorie	Stand der Umsetzung	Empfehlung für die Bearbeitung im NVP 2003
M 90			Umgesetzt.	
M 91			Umgesetzt.	
M 92			Umgesetzt.	
M 93			M 93 teilweise umgesetzt.	
M 94			M 94 teilweise umgesetzt (Umsetzung noch nicht abgeschlossen).	
M 96			M 96 teilweise umgesetzt (Bahnsteige etc., Vorplatz noch nicht).	
M 97			M 97 teilweise umgesetzt.	
M 98			M 98 Planung und damit Umsetzung läuft.	
M 99			M 99 Planung und damit Umsetzung läuft.	
M 100			Umgesetzt.	
M 104			M 104 Planung und NKU läuft.	
M 105			M 105 Umsetzung läuft.	
M 109			Umgesetzt.	
M 110			M 110 umgesetzt, außer bei Stadtlinien in den Landkreiskommunen.	
M 112			M 112 teilweise umgesetzt, ist in NVP 2004 enthalten bei Qualitätskriterien.	
M 113			M 113 teilweise umgesetzt, ständiger Arbeitsauftrag	
M 117			M 117 umgesetzt.	

Anhang A-4c: Bilanz Nahverkehrsplan 1998 – 2003: Nicht umgesetzte Maßnahmen

Maßnahme Nr.	Linie	Kategorie	Stand der Umsetzung	Empfehlung für die Bearbeitung im NVP 2003
M 10	10	R	Die Linie 10 wurde in die Linie 9 integriert.	
M 28	5511	R	Umsetzung ist nicht erfolgt.	Keine Weiterverfolgung
M 30	K 48	L	Für die Linie K48 sind keine Änderungen geplant	Keine Weiterverfolgung
M 31	K 48/50	L	Für die Linie K48/50 sind keine Änderungen geplant	Keine Weiterverfolgung
M 46	5509	R	Umsetzung ist nicht erfolgt. Bedienung von Ueberau durch K55. Parallelverkehr zwischen Dieburg und Oberroden besteht weiterhin.	Keine Weiterverfolgung
M 57	K70	L	Umsetzung ist nicht erfolgt.	Keine Weiterverfolgung der Maßnahme
M 68	GM	L	Umsetzung ist noch nicht erfolgt. Die Linie GM gibt es nicht mehr.	Keine Weiterverfolgung
M 74			M 74 nicht umgesetzt.	Keine Weiterverfolgung
M 89			M 89 nicht umgesetzt.	Keine Weiterverfolgung
M 95			M 95 nicht umgesetzt.	Keine Weiterverfolgung
M 101			M 101 nicht umgesetzt.	Keine Weiterverfolgung
M 103			M 103 nicht umgesetzt, wird nicht weiterverfolgt.	Keine Weiterverfolgung

Anhang A-4d: Bilanz Nahverkehrsplan 1998 – 2003: Weiterzuverfolgende Maßnahmen

Maßnahme Nr.	Linie	Kategorie	Stand der Umsetzung	Empfehlung für die Bearbeitung im NVP 2003
M 1b	1	L	Umsetzung ist im Zuge der Straßenbahn Linie 5 nach Darmstadt-Kranichstein geplant.	Maßnahme in NVP 2003 soll weiterverfolgt werden
M 3	5	R	Umsetzung erfolgt derzeit.	Übernahme in NVP 2003
M 4	5E	L	Umsetzung erfolgt derzeit.	Übernahme in NVP 2003
M 5a	6	L	Halt am Nordbahnhof konnte noch nicht erfolgen, da dies aufgrund der Takte und Umlaufpläne nicht möglich ist.	Im Zuge der Verlängerung der Straßenbahntrasse bis Arheilgen Nord sollte dies von der Stadt Darmstadt festgelegt werden.
M 5b	6	L	Vorentwurf ist abgeschlossen. Realisierung voraussichtlich 2005/2006	Übernahme in NVP 2003
M 6	7	L	Vorentwurf ist abgeschlossen. Realisierung voraussichtlich 2005/2006	Übernahme in NVP 2003
M 7	8	R	Vorentwurf für die Verlängerung nach Arheilgen-Nord, für die Verlängerung nach Alsbach Melibokusschule wurde eine NKU vergeben.	Übernahme der Maßnahme Verlängerung nach Arheilgen-Nord in NVP
M 8	6 / 7 / 8	L/R	Diese Maßnahme ist hängt von der Realisierung der Maßnahmen 5a, 5b, 6, 7 ab.	Übernahme in NVP 2003 in Abhängigkeit von der Umsetzung der Maßnahme 5-7
M 11b	A	L	Erschließung des Wohngebietes A24 ist ab 2004 vorgesehen.	Übernahme in NVP 2003
M 11c	A	L	Alternativ zur vorgeschlagenen Maßnahme ist eine Erschließung der Grillparzerstr.- Siedlung Haardt - Wachtelweg mit dem AH-Bus vorgesehen.	Übernahme der modifizierten Maßnahme in NVP 2003
M 12	D	L	Führung der Buslinie D wird nach Realisierung der Linie 5 angepaßt.	Übernahme des Konzeptes für die Linie D in NVP 2003
M 13	EB	L	Mit Ausnahme der Bedienungszeiten wurde diese Maßnahme umgesetzt.	Die Weiterverfolgung der Maßnahme hängt von der Finanzierung ab. Dies muss geprüft werden.
M 15b	H	L	Die Erschließung des Komponistenviertels ist abhängig von der Realisierung der Straßenbahn Linie 5.	Übernahme der Maßnahme in NVP 2003
M 16	K	L	Für die Führung der Linie K wurde zwischenzeitlich ein neues Konzept erarbeitet, dessen Realisierung an die Einführung der Straßenbahn Linie 5 gebunden ist.	Übernahme des neuen Konzeptes für die Linie K in NVP 2003
M 17	L	L	Für die Führung der Linie L wurde zwischenzeitlich ein neues Konzept erarbeitet, dessen Realisierung an die Einführung der Straßenbahn Linie 5 gebunden ist.	Übernahme des neuen Konzeptes für die Linie L in NVP 2003
M 18a	N	L	Die vollständige Umsetzung ist noch nicht erfolgt.	Übernahme der Maßnahme in NVP 2003
M 18b	N	L	Umsetzung ist noch nicht erfolgt.	Übernahme der Maßnahme in NVP 2003
M 19	NB	L	Umsetzung ist noch nicht erfolgt, da Voraussetzung hierfür die Umsetzung der Maßnahme 18a ist.	Übernahme der Maßnahme in NVP 2003
M 23a	R	L	Umsetzung ist noch nicht erfolgt.	Übernahme der Maßnahme in NVP 2003
M 23b	R	L	Umsetzung ist noch nicht erfolgt.	Übernahme der Maßnahme in NVP 2003
M 24	U	R	Umsetzung ist noch nicht erfolgt. Hierzu ist eine Abstimmung mit der KVG Offenbach erforderlich.	Die Weiterverfolgung dieser Maßnahme muss festgelegt werden.
M 26	Air-Liner	R	Umsetzung ist teilweise erfolgt (Bedienung), die Anbindung des Hauptbahnhof in Darmstadt sowie des Terminal 2 ist noch nicht erfolgt.	Die Anbindung des Hauptbahnhof in Darmstadt sowie des Terminal 2 soll weiterverfolgt werden, d.h. Übernahme in NVP 2003.
M 29	676	L	Die Linie 676 bedient einzelnen Fahrten im Schülerverkehr. Eine Abstimmung mit dem Landkreis Bergstraße ist noch nicht erfolgt, wird aber weiterhin angestrebt.	Weiterverfolgung prüfen
M 33	K71	L	Einführung einer Verbindung zwischen Griesheim Wagenhalle und Jugenheim Krankenhaus über Pfungstadt Bhf.	Weiterverfolgung prüfen
M 42	5501	R	Umsetzung ist teilweise erfolgt.	Die Weiterverfolgung der Maßnahme hängt von der Finanzierung ab. Dies muss geprüft werden.

Anhang A-4d: Fortsetzung

Maßnahme Nr.	Linie	Kategorie	Stand der Umsetzung	Empfehlung für die Bearbeitung im NVP 2003
M 45	5502	R	Zum Fahrplanwechsel 15.12.02 erfolgte eine Linienneuordnung durch Trennung in Haupt- und Nebenlinien sowie durch eine Anpassung der Fahrpläne bei den Linien K55, K56, 5502 und 5503. Weiter wird die Optimierung des Busnetzes sowie die Einrichtung einer Straßenbahn derzeit geprüft. Die Integration des Schülerverkehrs Groß-Zimmern - Klein-Zimmern erfolgt mit der Linie K67.	Übernahme der Ergebnisse aus Untersuchung zur ÖPNV-Systemuntersuchung im Korridor Darmstadt - Roßdorf - Groß-Zimmern in NVP 2003
M 49	K64	L	Umsetzung ist noch nicht erfolgt. Maßnahme soll weiterverfolgt werden.	Übernahme in NVP 2003
M 50	K67	R	Linienführung über Gustav-Hacker-Siedlung ist erfolgt. Bedienung in der SVZ ist noch nicht erfolgt.	Weiterverfolgung der Bedienung in der SVZ (vor allem am Wochenende). Weiter sollen neue Ziele diskutiert werden.
M 51	K67	L	Die Andienung von Groß-Umstadt Bahnhof sowie Bedienung in der SVZ sind nicht erfolgt.	Weiterverfolgung der Bedienung in der SVZ (vor allem am Wochenende). Weiter sollen neue Ziele diskutiert werden.
M 52	K65	L	Umsetzung ist teilweise erfolgt.	Weiterverfolgung der Maßnahme muss geprüft werden.
M 53	K66	L	Integration des Schülerverkehrs in K66 ist erfolgt. Durch Inbetriebnahme der S-Bahn bis Dudenhofen ist eine Neustrukturierung der Linien vorgesehen; u.a. Einrichtung einer neuen Linie zwischen Dudenhofen und Babenhausen (mit Erschließung des Stadtteils im Erlösch) und einer Linie Babenhausen - Schaaheim - Mosbach - Aschaffenburg bei Wegfall der Linie 950.	Übernahme des Konzeptes zur Neustrukturierung der Buslinien im Raum Dudenhofen - Babenhausen in NVP 2003.
M 54	950	R	Der Wegfall dieser Linie ist bei Inbetriebnahme der S-Bahn bis Dudenhofen geplant (siehe M 53).	Übernahme des Konzeptes zur Neustrukturierung der Buslinien im Raum Dudenhofen - Babenhausen in NVP 2003.
M 55	5501	L	Umsetzung ist noch nicht erfolgt. Insbesondere besteht beim Schülerverkehr Handlungsbedarf. Maßnahme soll weiterverfolgt werden.	Übernahme in NVP 2003
M 56	K68	L	Umsetzung ist mit Ausnahme der Bedienung an Samstagen sowie der Andienung des Bahnhofs Groß-Umstadt erfolgt.	Weiterverfolgung der Bedienung an Samstagen im NVP 2003. Es besteht Abstimmungsbedarf mit dem Landratsamt Aschaffenburg u.a. wegen der Einrichtung eines Übergangstarifes.
M 58	53/54	L	Die Einrichtung einer Ringlinie in einer Richtung ist erfolgt.	Weiterverfolgung im NVP 2003. Es besteht Abstimmungsbedarf mit dem Landratsamt Aschaffenburg u.a. wegen der Einrichtung eines Übergangstarifes.
M 59	K53	L	Umsetzung ist nicht erfolgt, da ein AST von der Gemeinde Mühlthal abgelehnt wurde.	Weiterverfolgung prüfen
M 60	B	R	Die Maßnahme wurde modifiziert und muss im Gesamtkonzept für den Bereich Modautal betrachtet werden. Die Bedienung des Abschnittes Böllenfalltor - Ober-Ramstadt ist derzeit nicht geplant.	Prüfung ob Maßnahme weiterverfolgt werden soll.
M 62	K55	R	Zum Fahrplanwechsel 15.12.02 erfolgte eine Linienneuordnung durch Trennung in Haupt- und Nebenlinien sowie durch eine Anpassung der Fahrpläne bei den Linien K55, K56, 5502 und 5503. Weiter wird die Optimierung des Busnetzes sowie die Einrichtung einer Straßenbahn derzeit geprüft.	Übernahme der Ergebnisse aus Untersuchung zur ÖPNV-Systemuntersuchung im Korridor Darmstadt - Roßdorf - Groß-Zimmern in NVP 2003
M 64	K56	R	Zum Fahrplanwechsel 15.12.02 erfolgte eine Linienneuordnung durch Trennung in Haupt- und Nebenlinien sowie durch eine Anpassung der Fahrpläne bei den Linien K55, K56, 5502 und 5503. Weiter wird die Optimierung des Busnetzes sowie die Einrichtung einer Straßenbahn derzeit geprüft.	Übernahme der Ergebnisse aus Untersuchung zur ÖPNV-Systemuntersuchung im Korridor Darmstadt - Roßdorf - Groß-Zimmern in NVP 2003

Anhang A-4d: Fortsetzung

Maßnahme Nr.	Linie	Kategorie	Stand der Umsetzung	Empfehlung für die Bearbeitung im NVP 2003
M 65	5503	R	Zum Fahrplanwechsel 15.12.02 erfolgte eine Linienneuordnung durch Trennung in Haupt- und Nebenlinien sowie durch eine Anpassung der Fahrpläne bei den Linien K55, K56, 5502 und 5503. Weiter wird die Optimierung des Busnetzes sowie die Einrichtung einer Straßenbahn derzeit geprüft.	Übernahme der Ergebnisse aus Untersuchung zur ÖPNV-Systemuntersuchung im Korridor Darmstadt - Roßdorf - Groß-Zimmern in NVP 2003
M 66	5560	R	Umsetzung ist noch nicht erfolgt.	Weiterverfolgung in NVP 2003; hierbei ist eine Abstimmung mit dem Landkreis Bergstraße erforderlich.
M 68	OR1	L	Die Andienung des Bahnhofs Ober-Ramstadt sowie die Ausweitung der Bedienung an Samstagen bleibt weiterhin Ziel, insbesondere im Hinblick auf die Modernisierung der Odenwaldbahn.	Weiterverfolgung prüfen
M 71			Als I-20 enthalten.	Weiterverfolgung im NVP 2004
M 77			M 77 ist in Buskonzept Roßdorf enthalten.	Weiterverfolgung im NVP 2004
M 78			M 78 ist als I-22 enthalten.	Weiterverfolgung im NVP 2004
M 86			M 86 ist als I-8 enthalten.	Weiterverfolgung im NVP 2004
M 88			M 88 Berliner Allee und Roßdörfer Platz ist umgesetzt. Willy-Brandt-Platz nicht. Optimierung des Willy-Brandt- Platzes wird als Maßnahme in NVP 2004 aufgenommen.	Weiterverfolgung im NVP 2004
M 102			M 102 ist noch nicht umgesetzt, Maßnahme bleibt langfristiges Ziel.	Weiterverfolgung im NVP 2004
M 106			M 106 ist noch nicht umgesetzt, Maßnahme bleibt langfristiges Ziel.	Weiterverfolgung im NVP 2004
M 107			M 107 nicht umgesetzt, ist in Maßnahme N-B des NVP 2004 enthalten.	Weiterverfolgung im NVP 2004
M 108			M 108 Untersuchung umgesetzt. 15-Minutentakt bei der S-Bahn Darmstadt-Frankfurt Hbf ist als Ziel im NVP 2004 enthalten (vgl. SPNV-B).	Weiterverfolgung im NVP 2004
M 111			M 111 nicht umgesetzt, ist als Maßnahme S-6 enthalten.	Weiterverfolgung im NVP 2004
M 115			M 115 nicht umgesetzt, ist im NVP 2004 enthalten.	Weiterverfolgung im NVP 2004
M 116			M 116 teilweise umgesetzt, Mobilitätszentrale-Zentrale ist enthalten.	Weiterverfolgung im NVP 2004

Anhang A-5: Verbundeinheitliche Mindeststandards für Busse²**Vorbemerkung**

Der RMV ist der Zielsetzung des § 1 und den Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gemäß § 10 des Gesetzes zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Hessen vom 19. Januar 1996 (ÖPNV-Gesetz) verpflichtet. Der ÖPNV als Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge hat die Mobilität und somit gleichwertige Lebensverhältnisse im Ballungsraum und in der Region aber auch für die jeweiligen Nutzergruppen gleichermaßen zu sichern. Er ist gemäß seines hohen Wertes als Standortfaktor und Element der umweltverträglicheren und sicheren Gestaltung der Mobilität weiterzuentwickeln. Auf dieser Grundlage plant und realisiert der RMV innovative, zukunftsgerichtete Konzepte zur Sicherung und Modernisierung eines leistungsfähigen, qualitativ hochwertigen, hinsichtlich der betrieblichen (Rhein-Main-Takt), tariflichen sowie vertrieblichen Angebote integrierten und effizienten ÖPNV.

Mit dem Ziel einer grundsätzlichen Qualitätsverbesserung der Leistungserstellung hinsichtlich einer noch stärkeren Ausrichtung auf kundenorientierte Produkte und Dienstleistungen hat der RMV finanzierbare und funktionale Mindeststandards für den Buspersonennahverkehr entwickelt.

Mit der Einführung von Mindeststandards für Busse im ÖPNV soll im Wettbewerb erreicht werden, dass weitgehend funktional einheitliche Fahrzeuge sowohl im lokalen als auch im regionalen Busverkehr eingesetzt werden können. Die gemeinsame Ausschreibung von Linienbündeln mit lokalen und regionalen Buslinien macht diese Vorgehensweise zwingend notwendig. Die Zuständigkeit unterschiedlicher Aufgabenträger darf nicht dazu führen, dass unterschiedliche Mindeststandards für Fahrzeuge von den Aufgabenträgern zur Anwendung kommen und damit an der Gebietskörperschaftsgrenze von der Bedienung ausgeschlossen werden.

Steigende Qualität und Attraktivität führen i.d.R. zu höheren Fahrgastzahlen und steigenden Einnahmen. Für die Angebotsqualität der eingesetzten Fahrzeuge ist deshalb die Ausstattung von herausragender Bedeutung, ohne die Wirtschaftlichkeit aus dem Blick zu verlieren. Dabei ist besonders Augenmerk auf die Nutzbarkeit der Verkehrsmittel und –systeme auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu legen.

Wettbewerb bedarf transparenter und diskriminierungsfreier Anforderungen und Verfahren, um einerseits einen qualitativ hochwertigen und integrierten ÖPNV zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit zu erhalten und andererseits den Verkehrsunternehmen klare Planungsgrundlagen an die Hand zu geben. Dazu gehören unter anderem Aussagen zu den Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz. Dies schafft die erforderliche Sicherheit und

² Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (ohne Jahr): Verbundeinheitliche Mindeststandards für Busse. Hofheim

Anhang A-5: Fortsetzung

Transparenz für zukunftsorientierte und kostenintensive Fahrzeuginvestitionen. Durch eine stufenweise, kalenderjährliche Vergabe von Linienbündeln soll ein weicher Übergang in den Wettbewerb erfolgen.

Für die dringend erforderliche Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ist Wettbewerb eine wichtige Antriebsfeder. Die Qualität des ÖPNV muss sich weiter verbessern, um nennenswerte Anteile am Wachstum des Mobilitätsmarktes zu erhalten bzw. zu gewinnen. Der gewollte Wettbewerb ist kein reiner Kosten-, sondern ein Qualitätswettbewerb. Auf einem lebendigen Markt mit vielfältigen Anbietern bildet sich ein günstiges Preis-Leistungs-Verhältnis heraus. Deshalb gilt es, monopolistische Strukturen zu verhindern und gleiche Voraussetzungen für alle Teilnehmer am Wettbewerb zu schaffen.

Im Hinblick auf die zukünftigen Verkehrs-Service-Verträge mit den regionalen Busgesellschaften und bei Ausschreibung einzelner Teilnetze werden die Mindeststandards für die im lokalen und regionalen Verbundverkehr eingesetzten Fahrzeuge verbindlich eingeführt.

Diese Vorgehensweise wird aufgrund der positiven Erfahrungen lokaler Aufgabenträger gestützt. Deshalb ist der RMV grundsätzlich bestrebt, die Anwendung der Mindeststandards auf alle Leistungsersteller im BPNV verbundweit zu übertragen. Die Abstimmungsergebnisse mit den lokalen Aufgabenträgern im Arbeitskreis Qualität, den Busunternehmen (LHO) und dem Land Hessen unterstützen eine Empfehlung von Mindeststandards.

Verbundeinheitliche Qualitätsvorgaben sind aber als mittelfristige Planungsvorgabe für die Unternehmen und zur Wahrung gleicher Wettbewerbschancen auch im Falle von Ausschreibungen unabdingbar. Sie dienen insbesondere der Sicherung gleicher Bedienungsqualitäten und sollen deshalb im Rahmen von Nahverkehrsplänen mit einem verbindlichen Satzungscharakter verankert werden. Damit dienen sie auch als Richtschnur bei möglichen Fahrzeugförderungen.

Es wird davon ausgegangen, dass die qualitativ vereinbarten Mindeststandards die Kundenakzeptanz des Busverkehrs im Verkehrsraum des RMV weiter verbessern und nachhaltig zur Sicherung der Qualitätsparameter beitragen werden.

Diese Standards sind regelmäßig auf ihre Aktualität und Kundenakzeptanz zu überprüfen und den technischen Entwicklungen geeignet anzupassen.

Die Sicherung und Bewertung der erbrachten Qualität erfolgt im Rahmen des RMV-Qualitätsinstrumentariums.

Anhang A-5: Fortsetzung**Verbundeinheitliche Mindeststandards für Busse**

Bei der Erarbeitung der Mindeststandards wurden folgende Informationsquellen berücksichtigt:

- Abstimmungsergebnisse des Arbeitskreis Qualität/Ausstattungsstandards,
- Stellungnahmen und Abstimmung mit dem Vorstand des Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer (LHO),
- Förderrichtlinien des Landes Hessen für Linienfahrzeuge (Investive ÖPNV-Fahrzeugförderung aus Mitteln des GVFG, des FAG und des Regionalisierungsgesetzes),
- Ergebnisse der AG III beim Land Hessen,
- RMV-Heft 8: Qualitätsmerkmale für Linienbusse im RMV,
- Instrumentarium zur monetären Bewertung der Angebotsqualität im Busverkehr mit den RBG (hier insbesondere Auswertung der Fahrzeugdatenbank),
- Informationen und Vor-Ort-Exkursionen bei Fahrzeugherstellern,
- Marktforschungsstudie Bus,
- Rahmenempfehlung für Niederflur-Linienbusse (VDV-Schriften),
- Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates,
- Berücksichtigung des Behinderten-Gleichstellungsgesetzes (BGG),
- Ergebnisse der Abstimmung mit dem Fahrgastbeirat einschließlich des Vertreters der Behinderten,
- Stellungnahmen einzelner lokaler Aufgabenträger.

A: Anforderungen an die Fahrzeuge

1. Die eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in verkehrssicherem Zustand befinden. Die vorgeschriebenen Steuerungselemente und Sicherheitsausstattungen sind stets funktionsfähig und gekennzeichnet und entsprechen den gesetzlichen Vorschriften der BOKraft, StVZO (insbesondere § 35) und den erlassenen Unfallverhütungsvorschriften.
2. Die Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge unterliegt den verbindlichen Mindestanforderungen gemäß des nachfolgenden „Ausstattungskriterium als Mindestanforderung“.

Anhang A-5: Fortsetzung

3. Die Prüfung der Mindestanforderungen erfolgt – neben weiteren subjektiven und objektiven Kriterien – im Rahmen des „Verfahrens zur Erfassung und monetären Bewertung der Leistungserstellung“, das adaptiert auf die jeweiligen Teilnehmerspezifika im Vergabefall geeignet zur Anwendung gebracht wird. Die Einhaltung der ebenfalls fahrzeugbezogenen Vorgaben bezüglich der Schadensfreiheit und Sauberkeit soll mit diesem Verfahren überwacht und sanktioniert werden.

B: Ausstattungskriterium als Mindestanforderung**1 Fahrzeugalter**

- 1.1 Die Fahrzeuge dürfen im Regelfall (fahrplanveröffentlichtes Angebot) maximal 12 Jahre, bzw. bei Abweichung vom Regelverkehr maximal 14 Jahre alt sein. Der Einsatz der Fahrzeuge außerhalb des Regelverkehrs ist den Auftraggebern geeignet darzulegen.
- 1.2 Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge im Regelverkehr darf – in Anlehnung an die Zweckbindungsdauer nach GVFG (Herabsetzung von 8 auf 5 Jahre geplant, um künftige Konzessions- bzw. Vertragslaufzeiten anzupassen und damit wettbewerbsstörende Risiken zu vermeiden) – 7 Jahre (bezogen auf das jeweilige Fahrplanjahr) nicht überschreiten. Maßgeblich ist der Tag der Erstzulassung. Diese Angaben sind den Auftraggebern unter Nennung des jeweiligen amtlichen Kennzeichens der Fahrzeuge i.R. von Erfassungsbögen zur Verfügung zu stellen.

2. Technische Ausstattungsmerkmale

- 2.1 Neufahrzeuge in Niederflurbauweise verfügen über eine Absenkvorrichtung (Kneeling) als elektronisch-pneumatisches System an der Einstiegsseite. Die Einstiegskannte muss um ca. 80 mm aus der Fahrstellung von 320 mm bis 340 mm heraus abgesenkt werden können.
- 2.2 Eine mechanische Rampe an Tür 2 erleichtert den Einstieg von mobilitätsbehinderten Fahrgästen und/oder Kinderwagen. Es müssen Rufeinrichtungen (Tasten) für mobilitätsbehinderte Fahrgäste außen an Tür 2 sowie im Wageninnern an der Sondernutzfläche vorhanden sein.
- 2.3 Grundsätzlich sollen Niederflur(linien)busse eingesetzt werden, die mindestens 2-türig sind und einen podestlosen Boden (stufenloser Mittelgang) zwischen Tür 1 und 2 aufweisen (außer Midibusse). Hochflurige Fahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe bis 860 mm werden zugelassen, wenn aufgrund besonderer (...) Gegebenheiten der Einsatz von Niederflurfahrzeugen nicht möglich ist.

Anhang A-5: Fortsetzung

- 2.4 Zum schnelleren Fahrgastfluss sollen in den nachfolgend aufgeführten Bustypen Schwenktüren eingesetzt werden.
- **Midibus:**
mind. 22 Fahrgastplätze, davon mind. 13 Sitzplätze; Stehperron mit Klappsitz, Türbreite = 1250 mm ± 50 mm
 - **Niederflur-Linienbus** (NL), auch als Maxibus mit 15 m Länge:
mind. 80 Fahrgastplätze, davon mind. 30 Sitzplätze; Stehperron mit Klappsitz, Türbreite = 1250 mm ± 50 mm
 - **Niederflur-Überlandbus** (NÜL), auch als Maxibus mit 15 m Länge:
mind. 80 Fahrgastplätze, davon mind. 40 Sitzplätze; Stehperron mit Klappsitz, Türbreite = 1250 mm ± 50 mm
 - **Niederflur-Gelenkbus** (NG):
mind. 130 Fahrgastplätze, davon mind. 50 Sitzplätze; Stehperron mit Klappsitz, Türbreite = 1250 mm ± 50 mm
 - **Standard-Linienbus/Überlandbus oder Standard-Gelenkbus:**
entsprechende Anforderungen hinsichtlich Platzangebot, Stehperron und Schwenktür wie bei Niederflurbussen.
- 2.5 Die Einstiegshöhe bei Niederflurfahrzeugen (bei Standardniveau, d. h. nicht abgesenkt) darf an Tür 1 (Fahrertür) und an allen weiteren Türen die Höhe von 340 mm nicht überschreiten.
- 2.6 Die Fahrzeuge verfügen über eine den topografischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie den Fahrplanvorgaben angemessene Motorleistung (gem. § 35 StVZO).
- 2.7 Die Fahrzeuge verfügen über eine Funkkommunikationsmöglichkeit (oder ähnliche Alternativen: Voraussetzung ist eine stabile Netzabdeckung), die eine Verbindung zwischen dem Fahrzeugführer und einer Betriebsleitstelle (u. ggf. mit anderen Verkehrsunternehmen) ermöglicht.
- 2.8 Die Fahrzeuge verfügen über die Funktionalität einer Lichtsignalanlagensteuerung (LSA), wenn infrastrukturell seitens der Aufgabenträger die Voraussetzungen dafür geschaffen sind. Im Rahmen des integrierten Verkehrsmanagements wird bundweit eine einheitliche Lösung angestrebt.
- 2.9 Die Fahrzeuge verfügen über eine Wegfahrsperre (Türsicherung), senkrechte Haltestangen an jeder 2. Sitzreihe (versetzt), Haltegriffe an gangseitigen Sitzen (wenn keine Haltestangen vorhanden sind) und waagerechte Haltestangen.

Anhang A-5: Fortsetzung

- 2.10 Neufahrzeuge ab Erstzulassung 01.01.2004 sind außen an den Türen (außer Tür 1) mit (abschaltbaren) Türöffnungstasten ausgestattet.
- 2.11 Die Fahrzeuge verfügen über eine Notausstiegsluke mit Belüftungsfunktion.
- 2.12 Die Fahrzeuge müssen über funktionsfähige Bremssysteme verfügen. Bei Neufahrzeugen ab Erstzulassung 01.01.2004 verfügt die Bremsanlage über ein Anti-Blockiersystem (ABS) sowie über eine Antriebsschlupfregelung (ASR).

3. Umweltstandards

Die Auftraggeber erwarten den Einsatz von Fahrzeugen im Regelverkehr, die dem aktuellen Stand der Umwelttechnik entsprechen. Die Abgasemission (Euro-Normen) bei den Fahrzeugkategorien ist abhängig vom Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeuges und den gesetzlichen Vorschriften.

Alle Fahrzeuge haben grundsätzlich mindestens Euronorm 1 zu erfüllen.

- 3.1 Ab dem 01.10.2001 erstzugelassene Fahrzeuge müssen den gesetzlichen Vorgaben entsprechend hinsichtlich des Schadstoffausstoßes (CO, HC, NOx, Partikel) mindestens über Euronorm 3 verfügen (bis zum Jahr 2004). Bei späteren Erstzulassungen müssen dann die gültigen Euronormen erfüllt werden. Nach dem derzeitigen Stand müssen voraussichtlich ab dem Jahr 2005 erstzugelassene Fahrzeuge die Einstufung der Schadstoffnorm Euro 4 bzw. voraussichtlich ab 2008 die Schadstoffnorm Euro 5 erfüllen.
- 3.2 Wenn zum Zeitpunkt einer Vergabe bzw. eines Vertragsabschlusses für das betreffende Netz eine flächendeckende Bereitstellung von schwefelfreiem Diesel gewährleistet ist, sind Neufahrzeuge zu diesem Zeitpunkt zur Schadstoffreduktion mit SCRT (Selective Catalytic Reduction Trap) oder vergleichbaren Filtersystemen auszustatten, soweit durch die Vorgaben der jeweils gültigen Euronorm nicht motorseitig bereits eine stärkere Reduktion erreicht wird (Einzelfallbetrachtung).
- 3.3 Die Fahrzeuge verfügen grundsätzlich zur Reduktion der Fahrgeräusche über eine Motorraumkapselung. Für Fahrzeuge, bei denen bauartbedingt eine Motorraumkapselung nicht möglich ist, wird zur Fahrgeräuschdämmung eine Begrenzung der Dezibelzahl auf 80 dB (A) (DIN ISO 362 und DIN ISO 5130) festgelegt.
- 3.4 Zur Reduzierung der Umweltbelastung sowie der Lärmbelästigung bei Standzeiten an Endhaltestellen sind Neufahrzeuge mit Erstzulassung ab dem 01.01.2004 mit einer Standheizung oder vergleichbaren Heizmöglichkeiten auszurüsten.

Anhang A-5: Fortsetzung

3.5 Die Bodenbeläge der Neufahrzeuge mit Erstzulassung ab 01.01.2004 müssen Polyvinylchlorid (PVC-) -frei und schwer entflammbar (vergleichbar DIN 5510-2) sein.

4. Motoren

4.1 Der Einsatz von Wasserstoff-, Erdgas- oder Biodieselfahrzeugen, aber auch Fahrzeugen mit Brennstoffzelle wird ausdrücklich begrüßt.

5. Aufenthaltskomfort

5.1 Bei Neubeschaffung von Fahrzeugen für den Regelverkehr (fahrplanveröffentlichtes Angebot) sind diese mit einer Klimatisierung des Fahrgastraums sowie des Fahrerplatzes, verbunden mit getönten Scheiben, auszustatten.

5.2 Eine Rundsitzecke im Heck – als Kommunikationsecke in U-Form – wird zugelassen.

5.3 Es ist ein Mindestsitzabstand von 710 mm in allen Fahrzeugen einzuhalten.

5.4 Die Sitzplätze bei Neufahrzeugen ab Erstzulassung 01.01.2004 sollen in Leichtbauweise (z. B. Aluminium oder als leichte, widerstandsfähige Kunststoffschale) gefertigt sein. Die Sitze sollen über eine leicht auswechselbare und pflegeleichte Polsterung (eingelassene Polster Elemente oder Flachpolsterauflagen für den Sitz- und Rückenlehnenbereich sowie Kinnschutzpolsterung) und leicht zugängliche, einzeln austauschbare Bauteile verfügen.

5.5 Die Sitzpolsterung bei Neufahrzeugen ab Erstzulassung 01.01.2004 ist dabei möglichst vandalismusresistent und schwer brennbar (vergleichbar DIN 5510-2) auszugestalten.

5.6 In den Fahrzeugen sind Sondernutzungsflächen für Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen sowie Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in Türnähe auszuweisen. Sitzplätze für Schwerbehinderte (mind. 2) sind als solche eindeutig zu kennzeichnen (z. B. Scheibenpiktogramm in Augenhöhe stehender Fahrgäste). Die Sondernutzungsfläche mit mind. 900 x 1300 mm (vgl. DIN 75077) ist gleichzeitig Stehperron mit Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle/Kinderwagen, Gepäck etc. (z. B. Gurte).

5.7 Die Fahrzeuge verfügen über eine Fensterschutzstange oberhalb der Fensterbrüstung im Bereich des Stehperrons.

Anhang A-5: Fortsetzung

- 5.8 Für Rollstuhlfahrer ist im Bereich des Stehperrons eine Rückenstütze anzubringen.
- 5.9 Die Innenraumbelichtung in den Fahrzeugen ist getrennt für den vorderen und den hinteren Fahrzeugbereich zuschaltbar. Dabei ist zu beachten, dass für den Fahrer keine bzw. eine möglichst geringe Blendwirkung entsteht. Der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten (Spots oder Trittstufenleuchten).
- 5.10 Für die Gewährleistung der Reinlichkeit im Fahrzeug ist mind. 1 Abfallbehälter bereitzustellen, der bei Bedarf zu leeren ist.

6. Fahrgastinformation im Fahrzeug

- 6.1 Die Fahrzeuge im Regelverkehr müssen über eine akustische Haltestellen- und Umsteigeansage (über Sprachspeicher oder Fahreransage) verfügen.
- 6.2 Die Fahrzeuge im Regelverkehr müssen über eine optische Anzeige „Wagen hält“ im Wageninnenraum verfügen. Durch Drücken der Haltewunschtaasten, die von jeder 2. Sitzreihe erreichbar sein müssen, bestätigt die Anzeige (auch akustisch) dem Fahrgast und dem Fahrer den Haltewunsch.
- 6.3 Haltewunschtaaster sind an den Haltestangen, an der Fahrerinnenrückseite und im Bereich des Stehperrons vorzusehen. Bei Neufahrzeugen ab Erstzulassung 01.01.2004 sollen Haltewunschtaaster bei Viererbestuhlung mit gegenüberliegenden Doppelsitzen in Fahrzeuginnenrichtung auch an den Fensterseiten vorhanden sein.
- 6.4 Im Wageninnern hat ein Linienverlaufplan (soweit das jeweilige Netz aussagefähig darstellbar ist) oder eine elektronische Anzeige die Fahrgäste über die jeweils folgenden Haltestellen zu informieren.
- 6.5 Der Fahrer muss die Möglichkeit besitzen, über ein Bordmikrofon im Wageninnern und zur Einstiegsseite (nach draußen) Ansagen machen zu können.
- 6.6 Eine Tarifinformation über den gültigen RMV-Tarif (Hinweis auf das erhöhte Beförderungsentgelt) ist in den Fahrzeugen anzubringen.
- 6.7 Die Fahrzeuge im Regelbetrieb müssen eine Rufeinrichtung (Taste) für Rollstuhlfahrer innen und außen an Tür 2 (mechanische Rampe) besitzen.

7. Fahrgastinformation am Fahrzeug

- 7.1 Die eingesetzten Fahrzeuge im Regelverkehr müssen an der Fahrzeugfront über eine Anzeige des Fahrtziels und der Linienbezeichnung, an der Einstiegsseite über eine Anzeige des Linienverlaufs und der Linienbezeichnung sowie am Fahrzeugheck und

Anhang A-5: Fortsetzung

möglichst auch auf der Fahrzeugfahrerseite über eine Anzeige der Liniennummer verfügen. Die Anzeigegeräte sind frei programmierbar und alphanumerisch als Vollmatrix- oder elektronische Anzeige ausgestaltet.

8. Vertrieb im Fahrzeug

- 8.1 In jedem Fahrzeug ist ein Kassen- und Druckersystem nach RMV-Vorgaben zu installieren und stets in funktionsfähigem Zustand zu halten.

9. Außenkennzeichnung der Fahrzeuge

- 9.1 An den Fahrzeugen ist an der Dachrandbeblechung die RMV-Banderole sowie an der Front- und Einstiegsseite das RMV-Logo sowie das Logo des Verkehrsunternehmers anzubringen.

10 Werbeflächen

- 10.1 Fensterflächen, Türen und Front sollen frei von Werbung bleiben. Die freie Sicht für Fahrgäste muss Priorität über die Werbeflächen haben.

Anhang A-6: Qualitätsvorgaben des RMV für den Busbereich im Hinblick auf „Barrierefreiheit“ und das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Es gelten grundsätzlich die durch den RMV-Aufsichtsrat am 03.06.02 beschlossenen Mindestanforderungen. Im Rahmen dieser Mindestanforderungen werden bereits die meisten der in Zusammenarbeit mit den Vertretern der Behindertenverbände auf Basis des „RMV-Lastenheftes für Omnibusse im Überlandverkehr – Anforderungen an die Barrierefreiheit“ besprochenen Punkte erfüllt bzw. die Möglichkeiten zu deren Erfüllung eröffnet.

Zusätzlich erweitert der RMV seine Qualitätsanforderungen im Hinblick auf die Barrierefreiheit in folgenden Punkten:

- Bei Neufahrzeugen soll ein Außenlautsprecher für Durchsagen durch den Fahrer / die Fahrerin grundsätzlich vorhanden sein.
- Bei Neufahrzeugen soll die Größe der Fläche für den ersten Rollstuhlstellplatz grundsätzlich 150 x 150 cm betragen, für jeden eventuell vorhandenen weiteren Stellplatz vergrößert sich die Fläche um weitere 130 x 90 cm.
- Es werden RMV-seitig nach Abstimmung mit den Behindertenvertretern künftig Stellmöglichkeiten für mindestens zwei Rollstühle im Bus gewünscht, um den gleichzeitigen Transport mehrerer auf den Rollstuhl angewiesener Fahrgäste sicherstellen zu können.
- Pro Bus sind grundsätzlich mindestens vier Stellplätze für Behinderte auszuweisen; diese Plätze sollen sich grundsätzlich in Türnähe, und zwar ausschließlich im Bereich der ersten und zweiten Tür, befinden.
- Bei den Maßen evtl. einzubauender Hublifte soll in Zusammenarbeit mit den Fahrzeugherstellern darauf hingewirkt werden, dass die Länge der Liftplattform 120 cm nicht unterschreitet, um eine sichere und ordnungsgemäße Beförderung auch großer Rollstühle zu gewährleisten.
- Die Längsneigung der Rampe soll gemäß VDV-Rahmenempfehlungen eine Steigung von 12% (bei angenommener Podesthöhe der Haltestelle von 150 mm) zur Sicherstellung der behindertengerechten Zugänglichkeit nicht überschreiten. Der RMV unterstützt diese Forderung und wird darauf hinarbeiten, dass die Vorgabe sowohl busseitig (bei Neufahrzeugen) als auch haltestellenseitig (bei künftig einzurichtenden Haltestellen) beachtet und damit der barrierefreie Zugang ermöglicht wird.

Anhang A-7a: Ausstattungsstandards nach RMV-Haltestellen-Management³ – Lage und Ausstattung der Haltestellen

	Zentrale Umsteige-Haltestelle	Stations-Haltestelle	Umsteige-Haltestelle	Haltestelle	Haltepunkt
Merkmal / Haltestellenbezeichnung	A	B	C	D	E
Umsteigebeziehungen	Zentrale Verknüpfung im Liniennetz	Viele Umsteigebeziehungen	Mittlere Anzahl an Umsteigebeziehungen	Geringe Umsteigebeziehungen	Keine Umsteigebeziehungen
Lage und Umfeld					
<i>Lage im Ort</i>					
<i>Dominierende Nutzung</i>					
Querungshilfe	O	O	O	O	O
Haltestelle an Schule / Querungsstelle	X	X	X	X	X
Erscheinungsbild - Sauberkeit					
Ein-/Ausstiegs-/Wartefläche					
Hochbord	X	X	O	O	O
Blindenleitstreifen	X	X	O	O	O
Wartefläche - Befestigung	X	X	X	X	X
Wartefläche - Abgrenzung gegen Fußweg	X	X	X	X	o
Kennzeichnung der Haltestelle					
Schild - Haltestellenname	X	X	X	X	X
Liniennummer	X	X	X	X	X
Richtungsangabe	X	X	X	X	X
Fahrgastinformation					
Aushangfahrplan mit Fahrweg	X	X	X	X	X
Tarifinformation	X	O	O		
Liniennetzplan / Haltestellenübersicht	X	X	X	O	
Unternehmenskennzeichnung	X	X	X	X	X
Umgebungsplan/Stadtplan (SNPV)	X	X	X		

³ RMV (1997): Kategorisierung und Ausstattung von Haltestellen im Verbundgebiet, Hofheim.

Anhang A-7a: Fortsetzung

	Zentrale Umsteige-Haltestelle	Stations-Haltestelle	Umsteige-Haltestelle	Haltestelle	Haltepunkt
Merkmal / Haltestellenbezeichnung	A	B	C	D	E
Ausstattung der Haltestellen mit					
Wetterschutz	X	X	X	X	O
Sitzgelegenheiten	X	X	X	X	O
Abfallbehälter	X	X	X	X	X
Beleuchtung	X	X	X	O	O
Sonderausstattung bei Haltestellen mit besonderer Bedeutung (SPNV)	A	B	C	D	E
Kundenservice – Service Point					
Fahrkartenverkauf (Automat..)	X	O	O	O	
Telefonzelle	X	X	X	O	
Sicherheit – Notruf/Videüberwachung	X	X	O		
Dynamische Fahrgastinfo / Lautsprecher	X	O	O	O	O
Uhr	X	X	X		
Vitrine, Beleuchtung,	X	O	O	O	
Abgrenzung zu den Gleisen/Straße	X	O	O	O	

X Mindestausstattung nach RMV-Standard der Haltestellenkategorien A - E

O Situationsbedingte Zusatz-Ausstattung der Haltestellenkategorien A - E

kursiv Ergänzende Erhebung zu den Haltestellen

Anhang A-7b: **Ausstattungsstandards nach RMV-Haltestellen-Management⁴ - Umsteigebeziehung ÖV - ÖV**

	Zentrale Umsteige-Haltestelle	Stations-Haltestelle	Umsteige-Haltestelle	Haltestelle	Haltepunkt
Merkmal/Haltestellenbezeichnung	A	B	C	D	E
Umsteigebeziehungen	Zentrale Verknüpfung im Linien-netz	Viele Umsteige-beziehungen	Mittlere Anzahl an Umsteige-beziehungen	Geringe Umsteige-beziehungen	Keine Umsteige-beziehungen
Umsteigewege					
ÖV/ÖV					
<i>Übergang</i>					
<i>Entfernung in m</i>					
<i>Zuweg Barrierefrei</i>					
Wegweiser/ Fernhinweis von/zur/innerhalb der Haltestelle	X	X	O	O	
<i>Querungsstelle (LSA, Mittelinsel)</i>					

X Mindestausstattung nach RMV-Standard der Haltestellenkategorien A - E

O Situationsbedingte Zusatz-Ausstattung der Haltestellenkategorien A - E

kursiv Ergänzende Erhebung zu den Haltestellen

⁴ RMV (1997): Kategorisierung und Ausstattung von Haltestellen im Verbundgebiet, Hofheim.

Anhang A-7c: **Ausstattungsstandards nach RMV-Haltestellen-Management⁵ – Umsteigebeziehung IV - ÖV**

	Zentrale Umstei- ge-Halte- stelle	Stations- Halte- stelle	Umstei- ge-Halte- stelle	Halte- stelle	Halte- punkt
Merkmal/Haltestellenbezeichnung	A	B	C	D	E
Umsteigebeziehungen	Zentrale Verknüp- fung im Linien- netz	Viele Umstei- gebezie- hungen	Mittlere Anzahl an Um- steige- bezie- hungen	Geringe Umstei- gebezie- hungen	Keine Umstei- gebezie- hungen
P+R-Plätze	X	O	O		
<i>Anzahl</i>					
<i>Belegung</i>					
<i>Befestigung</i>					
Beschilderung		O	O		
<i>Entfernung von der Haltestelle</i>					
<i>Erreichbarkeit Barrierefrei</i>					
B+R-Plätze					
<i>Anzahl</i>					
<i>Belegung</i>					
<i>Wetterschutz/Dach</i>					
<i>Abschließmöglichkeiten</i>					
<i>Entfernung von der Haltestelle</i>					
<i>Erreichbarkeit Barrierefrei</i>					
Beschilderung	O	O			
Taxistände	O	O			
<i>Beschilderung</i>					
<i>Entfernung von der Haltestelle</i>					
<i>Erreichbarkeit Barrierefrei</i>					

X Mindestausstattung nach RMV-Standard der Haltestellenkategorien A - E

O Situationsbedingte Zusatz-Ausstattung der Haltestellenkategorien A - E

kursiv Ergänzende Erhebung zu den Haltestellen

⁵ RMV (1997): Kategorisierung und Ausstattung von Haltestellen im Verbundgebiet, Hofheim.