

**PRO BAHN**

Regionalverband Starkenburg e.V.  
Gemeinnütziger Fahrgastverband

---



**Stellungnahme zur Fortschreibung des  
Nahverkehrsplans  
Stadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg  
2004-2009**

**Entwurf Endbericht Stand Okt. 2003**

# 1 Allgemeines

## 1.1 Gesetzliche Grundlagen

Wir stellen die einschlägigen Regelungen des ÖPNV-Gesetzes für das Land Hessen vom 19. Januar 1996 voran [1], auf die im folgenden Bezug genommen wird:

**§ 3 Regionaler und lokaler Verkehr.** (1) Regionaler Verkehr ist öffentlicher Personennahverkehr, der

1. auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erbracht wird;
  2. auf einer Linie mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen erbracht wird, wenn ihre Funktion regionalen Anforderungen entspricht. Diese sind insbesondere gegeben, wenn es sich um einen Schienenersatz- oder Schienenergänzungsverkehr handelt oder der Verkehr die Grenze eines Aufgabenträgers überschreitet und der regionale Charakter bedeutend ist.
- (2) Der übrige öffentliche Personennahverkehr ist lokaler Verkehr.(...)

**§4 Träger des öffentlichen Nahverkehrs.** (1) Die Landkreise, die kreisfreien Städte und die Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohner haben als zuständige Aufgabenträger für die Planung die Organisation und die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs auf ihrem Gebiet zu sorgen. **Sie sind Aufgabenträger im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes und zuständige Stelle im Sinne des §4 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993. (...)**

**§5 Verkehrsverbände.** (1) **Die Aufgabenträger erfüllen ihre Aufgaben im Regionalverkehr gemeinsam in Verkehrsverbänden.** Das Land gehört den Verkehrsverbänden an.

(2) Verkehrsverbände im Sinne des Abs. 1 sind der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV).

**§6 Aufgaben der Verkehrsverbände.** (1) Die Verkehrsverbände nach §5 Abs. 2 haben für

1. die Festlegung und Gestaltung der Tarifsystematik einschließlich Marketing, der Fahrpreise und der Beförderungsbedingungen,
2. die Planung und Gestaltung der regionalen Verkehrslinien und Verkehrsnetze (Verkehrssysteme, Leistungsumfang und Qualität)

und deren Umsetzung zu sorgen.

(2) Die Verkehrsverbände bestellen die Verkehrsleistungen im regionalen Verkehr zur Umsetzung der Rahmenvorgaben aus Abs.(1) ab; eine gemeinsame Bestellung ist möglich.

(3) Die **Verkehrsverbände erstellen regionale Nahverkehrspläne** entsprechend §12, stimmen diese untereinander und soweit notwendig über Hessen hinaus ab und **wirken bei der Aufstellung der lokalen Nahverkehrspläne sowie der Investitionsprogramme nach §13 mit dem Ziel mit, daß sich diese in die regionalen Pläne einfügen.**

**§8 Finanzierungsgrundsätze.** (...)

(3) **Die Verkehrsverbände nach § 5 Abs. 2 finanzieren die von ihnen bestellten Verkehrsleistungen**, soweit diese nicht durch Beförderungserlöse, die gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen und sonstige Unternehmenserträge gedeckt sind, **insbesondere aus den Finanzierungsbeiträgen der Aufgabenträger, (...).**

**§ 10 Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr.** (...)

(3) Die Verkehrsbedienung ist grundsätzlich als integraler Taktfahrplan vorzusehen.

**§12 Lokale Nahverkehrspläne.** (...)

(5) Der Aufgabenträger sendet den unter Beachtung des Abs. 2 entwickelten Entwurf den nach § 14 des Personenbeförderungsgesetzes genannten Anhörungsberechtigten, den benachbarten Aufgabenträgern und den Verkehrsverbänden nach §5 Abs. 2 sowie der Genehmigungsbehörde nach dem Personenbeförderungsgesetz mit der Aufforderung zur Stellungnahme zu.

(...)

(7) Der Nahverkehrsplan ist erstmals bis Ende 1996 aufzustellen und spätestens nach fünf Jahren fortzuschreiben. (...)

## 1.2 Anmerkungen zu den gesetzlichen Grundlagen

Zwar hat der Gesetzgeber in §3 die Begriffe regionale Verkehr und lokaler Verkehr definiert, jedoch enthält das hessische ÖPNV-Gesetz keine klare Zuweisung der Zuständigkeiten für den regionalen und lokalen Verkehr.

Gem. § 4 Abs. 1 sind die Landkreise und die kreisfreien Städte Aufgabenträger im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, d.h. auch des regionalen ÖPNV. Gem. §8 Abs. 3 trägt die DADINA die finanzielle Mitverantwortung für den Umfang des SPNV-Angebots im Gebiet der Stadt Darmstadt und des Kreises Darmstadt-Dieburg.

Auch wenn der RMV gem. §6 Abs. 1 die Bestellung von Schienenverkehrsleistungen bei den Bahnunternehmen vornimmt, verbleibt die Verantwortung für den Leistungsumfang trotzdem bei den Landkreisen/LNVs. Insbesondere ist es Aufgabe der Landkreise/LNVs, Vorgaben bezüglich des Umfangs der Bestellung zu machen. Dies bedeutet, dass diese Vorgaben im lokalen Nahverkehrsplan festzulegen sind. Ein Verzicht auf solche Vorgaben im NVP bedeutet, daß kein Interesse an der Fortentwicklung des Schienenverkehr besteht.

Leider ist die RMV GmbH seit ihrem Bestehen ihrer gesetzlichen Verpflichtung zum Erstellen eines regionalen Nahverkehrsplans nicht nachgekommen. Nach unseren Informationen hat der RMV-Aufsichtsrat den regionalen Nahverkehrsplan erst im Nov. 2003 verabschiedet, d.h. 7 Jahre nach der gesetzlichen Frist. Dadurch unterblieb von 1997 bis 2003 die vom Gesetzgeber geforderte Abstimmung zwischen dem regionalen Nahverkehrsplan und den lokalen Nahverkehrsplänen.

Auch eine Anhörung gem. §12 Abs. 5 zum regionalen Nahverkehrsplan des RMV fand unseres Wissens bisher nicht statt. Die DADINA-Geschäftsführung wird gebeten, im RMV-Aufsichtsrat auf eine solche Anhörung hinzuwirken.

Das Hessische ÖPNV-Gesetz gibt u. E. keine Rechtsgrundlage für die gängige Praxis, die SPNV-Planungen nur „nachrichtlich“ in die lokalen Nahverkehrspläne aufzunehmen, wie sie auch vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technik empfohlen wird. In dieser Auffassung werden wir vom Juristen des PRO BAHN-Bundesvorstands unterstützt.

## 2 Kommentare zum Text- und Kartenteil

Fundstelle	Zitat	Unser Kommentar
S IX Literatur- und Quellenverzeichnis		Es fehlen <ul style="list-style-type: none"><li>• der Regionale Nahverkehrsplan des RMV</li><li>• der RMV-Leitplan Schiene</li><li>• Dokumente zu den SPNV-Planungen des RMV</li></ul>
S. 2	Die Analyse des Verkehrsangebotes erfolgte ... auf dem Fahrplanstand 17.10.02. Hierbei wurden die Änderungen zum aktuellen Fahrplan 2003 textlich dokumentiert	Es fehlt jede Aussage zu den einschneidenden Änderungen auf der Main-Neckar-Bahn zum 15.12.2002 (siehe Abschnitt 3)
S. 3 ff, 3 Umsetzung NVP 1998		Es fehlen Aussagen zur Umsetzung folgender Maßnahmen des lokalen NVP 1998:

Anhang A-4a Anhang A-4b Anhang A-4c		<p>M 67, M68</p> <p>M 69 „Die DADINA wirkt beim Aufgabenträger des Regionalverkehrs auf die Umsetzung der ITF-Zwischenstufe und der Planungen `Hessen-Südost` (Planfall 1c, insbesondere Weideraufbau des 2. Gleises zwischen Nordbf. und Ostbf., Maßnahmen zur Modernisierung von Bü-Sicherung, Reisendensicherung, Signalanlagen und Bahnhofsausstattung) und schafft seinerseits die erforderlichen Voraussetzungen. {DA + DA-DI}“</p> <p>M 70 „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 in der SVZ eingeführt werden. {DA + DA-DI}“</p> <p>Infrastrukturmaßnahmen M 71 ... M 103</p> <p>Infrastrukturplanungen M 104 ... M 109</p> <p>Sonstige Maßnahmen M 110 ...M 118</p> <p>Das Vollzugsdefizit des NVP 1998 liegt vor allem im Bereich des SPNV.</p> <p>Noch ein Hinweis zur Arithmetik: 75 22+7+42</p>
Tabelle 3	Fußläufige Einzugsbereiche der Haltestellen	Die Verringerung der Einzugsradien wird von uns sehr begrüßt
Tabelle 4	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 1,5	Sehr gut!
Tabelle 5	Mindesttakt	Sehr gut!
Tabelle 10	Umfassende, verkehrsträgerübergreifende Information (auch bei Störungen)	<p>Das fordern wir schon lange.</p> <p>Dies erfordert eine Verknüpfung der Betriebsleitstellen von DB Regio, HEAG und VU. Gibt es hier konkrete Planungen?</p> <p>In der Vergangenheit hat jedoch es die HEAG häufig nicht einmal fertiggebracht, sich die Fahrplanunterlagen der DB zu besorgen, um ihre Busfahrpläne z.B in Darmstadt Ostbahnhof entsprechend abzustimmen.</p> <p>Noch ein zu benennender Mangel:</p> <p>Anzeige und Ansage der Haltestellen in Bussen und Bahnen sind nicht einheitlich (z.B. bei HEAG keine Verweise auf Umsteigen in Fremdfirmen, z.B. Pallaswiesenstr. nach Weiterstadt) oder erfolgen (gerade im Überlandverkehr) überhaupt nicht.</p>
S.21 Main-Neckar-Bahn		Es fehlt eine Bewertung der einschneidenden Änderungen auf der Main-

		Neckar-Bahn zum 15.12.2002 (siehe Abschnitt 3)
Seite 25: AST-Verkehr:		Zu benennender Mangel: Auf Aushangfahrplänen befindet sich oft nur die Telefonnummer für das Taxiunternehmen ohne Vorwahl. Da man mit Mobiltelefonen aber nur mit Vorwahl wählen kann, ist ein Anruf nicht möglich (es sei denn, man kennt die Vorwahl...)
S. 27	Erschließungsmängel	Freizeiteinrichtung Discothek A5 Otto Röhm-Straße: Zur Nachtzeit sehr dürftiges Angebot, Linie R nur bis Windmühle, Fahrzeit Hbf – Windmühle nur 4 min. Hbf – Nbf braucht 10 min, könnte also im Nachtverkehr von einem Bus im 30-Takt gefahren werden. Am Sonntag könnte ein Kurs einen Stundentakt unter Bedienung der gesamten Strecke (Fahrzeit 24 min) zum Nbf bieten, der ohnehin besser wäre als der jetzige 45-min-Takt, er sollte in einer Richtung am 30-Knoten des Hbf angebunden werden
Tabelle 15	Nieder-Ramstadt Chausseehaus	Am Bf. Nieder-Ramstadt-Traisa besteht sehr wohl eine Verknüpfung zu den Buslinien in O und N, nämlich über den jetzt sanierten Fußweg (wird im HAFAS-Programm mit 4 min angegeben) zur Bushaltestelle Chausseehaus, was in der Nomenklatur selbiger Niederschlag finden sollte. Bp.: Chausseehaus/Bahnhof.
Seite 32		Es ist nicht klar, warum nur einige Bahnhöfe als "besonders verbesserungswürdig gelten". Insbesondere fehlen hier Darmstadt-Eberstadt, DA-Kranichstein, Weiterstadt, Ober-Ramstadt, Reinheim und Wiebelsbach (jeweils auf solche Maßnahmen wie Behindertengerecht, Bahnsteighöhe, Umsteigesituation etc. gesehen).
Seite 44, Tabelle 19, Karten 14a und 14b		In der Tabelle scheinen einige Bedienungslücken zu fehlen. Eine genauere Kartendarstellung in größerem Maßstab+Überarbeitung sind notwendig. Ausserdem basiert die Karte vermutlich auf aktuellem (alten) Fahrplan. Im Zusammenhang mit Neubaustrecke Kranichstein ist zu erwarten, dass einige Gebiete in Bedienungslücken fallen, weil die Schleife H-Bus Parkstrasse/K-Bus Jaupstrasse wegfällt. Diese Mängel wären dann erst im übernächsten NVP gelistet.
Tabelle 19, Nr. 18+19		Das AST Dieburg muß in den RMV-Tarif integriert werden.

S. 45, 11.3	Maßnahmen im SPNV, die nachrichtlich mitgeführt werden	Hier fehlt jeder Hinweis auf die SPNV-Planungen des RMV
Tabelle 20	Generell	Eisenbahnmaßnahmen fehlen vollständig, etliche Maßnahmen beziehen sich auf veraltetes Fahrplanmaterial.
Tabelle 20	Airliner:	Ab 14.12.2003 zwar auch Hauptbahnhof, aber nicht mehr Luisenplatz. Als neuer Mangel zu benennen.
Tabelle 20	Buslinie A+AH	Am Bahnhof Arheilgen zu einem Vollring zusammenfassen. Das hat den Vorteil, dass a) ggf. ein Umlauf gespart werden kann, wenn die Linien verknüpft sind b) keine Umsteige-/Umwegezwang für Fahrten in den Ortskern besteht.
Tabelle 20	Buslinien B und O:	Hierzu liegen bereits seit dem NVP 1997 und nochmals in der Stellungnahme zum NVP 2004 Vorschläge vor, um 134 Jahre nach Bau der Odenwaldbahn endlich auch die Gemeinden Modautal und Fischbachtal an die Vorteile der schnellen Schiene anzuschließen. Daher fordern wir, die Maßnahmen für die Buslinien B und O im Entwurf durch die folgenden zu ersetzen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Linienänderung: G im Stundentakt: Ober-Ramstadt Bahnhof – Modautal – Gadernheim M im Stundentakt: Ober-Ramstadt Bahnhof – Modautal – Neunkirchen (Jeweils mit Standardbussen. Beide Linien G/M ergänzen sich zu einem Halbstundentakt zwischen Ober-Ramstadt Bahnhof und Brandau. Hierfür sind 3 Busse erforderlich.)</li> <li>• O im Halbstundentakt: Böllenfalltor – Ober-Ramstadt Rondell (Mit Gelenkbussen. Hierfür sind für einen stabilen Fahrplan 3 Busse erforderlich. Einzelne Verstärkungsfahrten im Schülerverkehr morgens ab Ernsthofen bzw. nachmittags bis Ernsthofen.)</li> <li>• Betriebszeiten der neuen Linien wie heute Buslinie O.</li> <li>• Anbindung der Gemeinde Modautal sowie der Ober-Ramstädter Stadtteile Ober- und Nieder-Modau an den Bahnhof und die dortigen schnellen Zugverbindungen bzw. die direkte Buslinie K 56 nach Darmstadt.</li> <li>• Herstellung eines ITF-Knotens aus Odenwaldbahn, G, M, K 56 und Stadtbus zur vollen und halben Stunde.</li> <li>• Drastische Verkürzung der Reisezeiten aus dem Modautal nach Darmstadt</li> </ul>

		<p>Nord, Hbf und nach Frankfurt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimierung der Umsteigezwänge nach Darmstadt-Innenstadt sowie DA-Nord, Hbf und Ffm. Von Brandau nach DA-Innenstadt oder DA-Nord: Jeweils stündlich mit nur 1 mal Umsteigen in Ober-Ramstadt in Bus K 56 oder Odenwaldbahn. Von Brandau nach Darmstadt Hbf: Halbstündlich mit nur 1 mal Umsteigen in Ober-Ramstadt in Bus K 56 oder Odenwaldbahn.</li> <li>• Von Ober-Modau nach Darmstadt-Nord, -Hbf und Frankfurt starke Reisezeitverkürzung. Statt heute 2 – 3 mal nur noch 1 mal Umsteigen.</li> </ul>
Tabelle 20	Buslinie K	Im Zusammenhang mit Umbau 641 wäre eine Weiterführung zum Hp Lichtwiese anzustreben.
Tabelle 20	Buslinie L Ostbahnhof – Luisenplatz – Heinheimer Straße:	<p>Fahrplananpassung an den Stundentakt der Odenwaldbahn.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auch zum Jahrhundertfahrplanwechsel am 14.12.2003 hat die HEAG wiederum nicht auf die Zuganschlüsse am Ostbahnhof geachtet (Busabfahrt = Zugankunft!), so daß alle Zeitgewinne durch Beschleunigung der Odenwaldbahn durch 15-Minuten-Wartezeiten zunichte gemacht werden.</li> </ul>
Tabelle 20	Seite 47:	Im Zusammenhang mit Umbau 641 Wiedereinführung einer Verbindung Böllenfalltor - Lichtwiese(-Hp Lichtwiese)
Tabelle 20	Buslinie P	Linienführung unklar
Tabelle 20	Buslinie R	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statt nach Arheilgen (abgedeckt durch Straßenbahn+Ringbus Arheilgen) einen "Ostring" um Darmstadt, z.B. ab Nordbahnhof, King-Ring, Verknüpfung Strab Kranichstein, Rhörring/Spessarring, Ostbahnhof...</li> <li>• Die Buslinie soll Sonntag nicht im 45-Minuten-"Takt", sondern im 60-Minuten-Takt fahren, bis zum Nordbahnhof verlängert werden und durch den neuen Takt bessere Anschlüsse an Nordbahnhof, Hauptbahnhof und Böllenfalltor erhalten.</li> </ul>
Tabelle 20	Buslinie U	<p>Prüfen, ob ggf. nur noch bis Kranichstein und nicht mehr nach Da-Innenstadt. Eingesparte Kilometer für Mehrleistungen nach Messel und/oder ggf. dort nur als Bahnhofszubringer Messel-Grube Messel Bhf. verwenden.</p> <p>Sonntagsverkehr eindeutiger Mangel: z.Zt. keine Fahrtmöglichkeiten von Grube nach</p>

		Messel (wegen Ringführung).
Tabelle 20	5501, 5507, 5510	Abend- und Wochenendverkehr Raum Dieburg – Darmstadt <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Derzeitiges Angebot werktags ab 20:40, Sa ab 17:00 und So ganztags verdient das Prädikat ungenügend, Zeitkarten sind weitgehend wertlos.</b></li> <li>• Umstrukturierung des Abendverkehrs: Züge der SPNV-Linie 63 zur Minute 32 bis 23:32</li> <li>• Buskurse ca. 30 min versetzt zu den Zügen</li> </ul>
Tabelle 20	Buslinie 5507	Zurückfahren zugunsten Zugverkehr KBS 651/RMV-Linie 63
Tabelle 20	Buslinie 5509, 5510	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausdehnung konträr zur Forderung Abbau Parallelverkehr. Reduktion auf wenige Fahrten, gesparte Kilometer in Zugverbindung DA-DI.</li> <li>• Rücknahme der Bedienung im Abschnitt Ober-Roden – Dieburg nach Verlängerung der Dreieichbahn-Züge nach Darmstadt Hbf</li> </ul>
Tabelle 20	Buslinie 5511 Bickenbach – Hähnlein-Alsbach:	Verlängerung nach Gernsheim Bahnhof wie im NVP 1997
Tabelle 20	Buslinie 5512 (SEV Odenwaldbahn)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzfristig: Fr – So ab Darmstadt Hbf um 21.30 soll 5 Minuten später fahren, um die Anschlüsse aller Züge mitzunehmen.</li> <li>• Mittelfristig Fahrtenangebot zurückfahren zugunsten Zugverkehr 641</li> </ul>
Tabelle 20	Buslinie K 55 Darmstadt – Niedernhausen	Die Buslinie soll wie die Linie 5503 in Reinheim über den Bahnhof fahren.
Tabelle 20	Buslinie K 56	Es fehlt Verknüpfung Bhf. FORA=Ober-Ramstadt
Seite 50ff:		Buslinie H: Erschließung Komponistenviertel deutlich vor 2009.
Tabelle 21		Es fehlt eine Aussage zur Bus-Strab-Verknüpfung an der Straßenbahnendhaltestelle in Griesheim
Tabelle 21	I-11	erledigt, stattdessen andere Haltestellen aufnehmen (z.B. Willy-Brandt-Platz)
Tabelle 21	I-25,26	Genauere Kosten+Zeitrahmen sind zu benennen (Kasinostraße insbesondere auch wegen weiterer Buslinie K auf dem Abschnitt)
Tabelle 21	I-27	Betrag erscheint zu niedrig. Beinhalten die 60 000 € die Verlegung des DB-Haltes Kranichstein zur Strab-Endschleife (vgl. Tabelle 24, SPNV-4)?
Tabelle 21	Neue Maßnahme I-30:	Umbau Willy-Brandt-Platz (Hochflurhst. etc.)
Tabelle 21	Neue Maßnahme I-31	Nachrüstung der Straßenbahnwagen mit einfacher Rollstuhlklappe (manuell bedient,

		siehe entsprechende Exemplare in Kassel oder Frankfurt (neue Wagen Typ "S"))
Tabelle 21	Neue Maßnahme I-32	Ausrüstung der Haltestellen in Pfungstadt mit Anzeigen/Wartehäusern etc., auch im Hinblick auf Wiederaufnahme Schienenverkehr, Gestaltung der Umsteigehaltestelle.
Tabelle 22	Sonstige Maßnahmen	Maßnahmen sind teilweise unklar formuliert. Beispiel Seniorenticket. Da im Landkreis vorhanden (worauf sich der NVP ja bezieht), ist unklar, welche Erweiterung gemeint ist. Jahreskarte?
Seite 51 Tabelle 22	Nr. S-11	Die <b>Bezeichnung der Busse</b> nebeneinander mit Buchstaben, Buchstabe/Zahl-Kombination und 4-stelligen Zahlen ist <b>verwirrend</b> . Die ursprüngliche Zuordnung zu Betreibern ( z.B. 55xx-Linien = VU) ist nicht mehr vorhanden. Deshalb besser: Bezeichnung aller Busse in DADINA mit Buchstaben, die sich von Fahrzielen herleiten. Buchstaben werden ansonsten im RMV nicht verwendet, die von der HEAG traditionell vorhandenen bleiben. Eine Erkennbarkeit der Betreiber ist nicht erforderlich, da im Verbund alle Busse mit einer Fahrkarte benutzt werden können.
Seite 52 Tabelle 23	N-F Güterverkehrskonzept	Die Schienen-Infrastruktur sollte die künftige Aufnahme des Güterverkehrs ermöglichen.
S. 52	„Der SPNV wird im Nahverkehrsplan nachrichtlich berücksichtigt, da der RMV der zuständige Aufgabenträger ist“	Diese verkürzte Darstellung steht im Widerspruch zu §4 Abs. 1 und §5 Abs. 1 des Hess. ÖPNVG. Wir fordern die verbindliche Aufnahme der SPNV-Planungen in den NVP (s. Abschnitt 1.2 oben)
Tabelle 24	Maßnahmen im SPNV bis 2009 SPNV-1	KBS 641 Odenwaldbahn: Eberbach – Wiebelsbach-Heubach - Hanau/Darmstadt <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es fehlt ein Abendverkehr mit Abfahrten in Darmstadt Hbf um 21.39, 22.39 und 23.39 nach Erbach. Buslinie 5512 ist für Verbindungen über Ober-Ramstadt hinaus zu langsam, vor allem in den Odenwaldkreis.</li> <li>• Es fehlt ein Abendverkehr mit Abfahrten in Hanau Hbf um 20.33 (Sa, So) sowie täglich um 21.33, 22.33 und 23.33 nach Wiebelsbach-Heubach. In diesem Streckenabschnitt gibt es heute noch nicht einmal einen ergänzenden Busverkehr!</li> <li>• An Sonntagen fehlen Zugverbindungen vor 9.00. Angebot ist sonst unvollständig.</li> <li>• Es fehlen RE-Verbindungen Frankfurt –</li> </ul>

		Hanau – Eberbach (- Stuttgart) (täglich im Zweistundentakt) und Darmstadt – Erbach (Mo – Fr im Zweistundentakt). <b>Bestandteil des RMV-Leitplans Schiene!</b>
Tabelle 24	SPNV-2	Pfungstädter Bahn: Pfungstadt – Eberstadt – Darmstadt Hbf <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es fehlt Mo – Fr ein Halbstundentakt.</li> <li>• Es fehlt am Wochenende ein Stundentakt.</li> <li>• Es ist eine Option für einen späteren Stadtbahnbetrieb offenzuhalten.</li> </ul>
Seite 52, Tabelle 24	SPNV-4	Im Zusammenhang mit dieser Maßnahme durchgehende Fußgängerunter-/überführung in Richtung Arheilgen prüfen, da zu vermuten ist, daß durch Hp-Verlegung ein schienenfreier Zugang zum Bahnsteig geschaffen werden muß.
Tabelle 24	SPNV-5	Haltepunkt in Sickenhofen, der von allen RB bedient wird. <i>Bereits als Mangel im vorherigen NVP erkannt, jedoch nicht behoben.</i>
Tabelle 24	Maßnahmen im SPNV bis 2009	KBS 645.3 S-Bahn: Frankfurt – Langen – Darmstadt <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es fehlt ein Halbstundentakt am Samstagabend und Sonntag.</li> <li>• <i>Anpassung an andere vergleichbare Ballungsräume.</i></li> </ul>
Tabelle 24	dito	KBS 647 Dreieichbahn: Dieburg – Ober-Roden – Dreieich – Frankfurt <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es fehlen nach Darmstadt Hbf durchgebundene Züge. Umsteigefreie regelmäßige Verbindungen ins Oberzentrum.</li> </ul>
Tabelle 24	Maßnahmen im SPNV bis 2009 SPNV-3	KBS 650 <ul style="list-style-type: none"> <li>• RE-Verbindungen im Zweistundentakt (Frankfurt -) Darmstadt – Mannheim. Schnellverbindungen für aufkommensstärkste Bahnstrecke im Dadina-Gebiet fehlen tagsüber und am Wochenende.</li> <li>• Es fehlt jede Aussage zu den VRN-Planungen S-Bahn-Vorlaufverkehr und zum S-Bahn-Verkehr auf der Main-Neckar-Bahn</li> <li>• Es fehlt eine RB ab Darmstadt 0.37 nach Bensheim.</li> </ul>
Tabelle 24	Maßnahmen im SPNV bis 2009	KBS 651 Main-Rhein-Bahn: Wiesbaden – Mainz – Darmstadt – Aschaffenburg <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es fehlt täglich eine RB ab Aschaffenburg um 21.46 nach Darmstadt.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es fehlt täglich eine RB ab Darmstadt um 22.32 und 23.322 nach Aschaffenburg. <i>Buslinie 5507 ist zu langsam und wird daher schlecht angenommen.</i></li> <li>• Es fehlt täglich eine RB ab Darmstadt um 23.45 nach Wiesbaden.</li> <li>• Samstag und Sonntag sollen die RB zwischen Aschaffenburg und Darmstadt im Stundentakt (statt heute Zweistundentakt) fahren. Erster Zug morgens unverändert, letzter Zug ab Aschaffenburg bzw. Darmstadt siehe oben. <i>Auf Westabschnitt DA – WI fahren ebenfalls stündliche Züge.</i></li> <li>• Bei Zielkonflikten ist der Beibehaltung des ITF-Knotens Babenhausen der Neueinrichtung eines ITF-Knotens Darmstadt Hbf der Vorrang einzuräumen. Darmstadt ist das Hauptziel der Bahnstrecke; aus Babenhausen und Dieburg sind wegen der vorhandenen Direktverbindungen nach Frankfurt die Anschlüsse in Darmstadt nicht von der gleichen Wichtigkeit wie der Vollknoten Babenhausen für die Gesamtwirkung der Bahnstrecken.</li> </ul>
Tabelle 24	Maßnahmen im SPNV bis 2009	<p>KBS 651:</p> <p>Im Herbst 2003 hat DB Netz AG auf der Bahnstrecke Darmstadt – Aschaffenburg die Blockstelle Altheim aufgeben. Dadurch wurde der Zugfolgeabstand zwischen Babenhausen und Dieburg von 4 auf 8 Minuten erhöht. Entgegen aller Dementis seitens DB Netz sind seither fast alle Züge Aschaffenburg - Darmstadt um 4-10 Minuten verspätet, wodurch die 3-Minuten Übergänge auf die RMV-Linie 60 und die 8-Minuten-Übergänge auf die S3 regelmäßig gefährdet und häufig versäumt werden.</p> <p>PRO BAHN fordert die Wiederherstellung der vorherigen Zugfolgezeit mit Eigenmitteln der DB Netz AG, um einen störungstoleranten Betrieb zu ermöglichen.</p>
Tabelle 24	Maßnahmen im SPNV bis 2009	<p>KBS 651</p> <p>Die halbstündigen Verstärkerzüge Darmstadt Aschaffenburg verkehren nicht ITF-gerecht (§10 Abs. 3 des hess. ÖPNV-Gesetzes):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abfahrt in Darmstadt zur Minute 00</li> <li>• Ankunft in Darmstadt zur Minute 59</li> </ul> <p>Dadurch besteht in Darmstadt kein Anschluß an die Main-Neckar-Bahn.</p>

		DB Netz AG soll aufgefordert werden, aus Eigenmitteln die Voraussetzungen für eine ITF-Fahrlage zu schaffen.
Tabelle 25	Weiterzuverfolgende Maßnahmen im SPNV	KBS 651 Es fehlen RE im Zweistundentakt Aschaffenburg – Darmstadt – Mainz – Wiesbaden an allen Tagen. Dazu ist eine Planung und Finanzierung durch den Verbund und die Länder Hessen und Bayern erforderlich. <i>Statt die B 26 ständig attraktiver zu machen, kann der RE optimale Anschlüsse an die IC/ICE in Aschaffenburg herstellen. Ersatz für wegfallenden IR zwischen Darmstadt und Mainz.</i>
Tabelle 25	Weiterzuverfolgende Maßnahmen im SPNV	Schienenverbindung Darmstadt – Roßdorf – Groß-Zimmern Stadt-Land-Bahn-System für Darmstadt Generell ist die Einführung einer Stadt-Land-Bahn im Großraum Darmstadt zu untersuchen, die sowohl heutige als auch zu reaktivierende Normalspur- und Straßenbahnstrecken berücksichtigt.
Karte 14		Unklar, was blaue Linie links westlich der 650 in Arheilgen bedeuten soll. Buslinie ins Gewerbegebiet? Wenn ja, welche? R?
Anhang A-3		Tlw. obsolet, durch aktuelle Daten zu ersetzen.

### 3 Eingetretene Fehlentwicklungen

#### 3.1 Main-Neckar-Bahn

Für die Fahrgäste der Main-Neckar-Bahn brach am 15.12.2002 ein Desaster herein:

- Streichung der IR im Verbund durch DB Reise und Touristik AG
- Umwandlung der IR in zuschlagpflichtige ICs
- Wegfall des RE Frankfurt – Mannheim im 2 h-Takt
- Ausschließliche Bedienung mit Regionalbahnen (S-Bahn-Vorlaufverkehr).
- Nach dem Fahrplanwechsel boten DB Regio und der DB Fernverkehr eine katastrophale Betriebsqualität auf der Main-Neckar-Bahn, die Anschlüsse in MA-Friedrichsfeld klappten nicht.
- Im Laufe des Jahres 2003 nahm die DB Netz AG einschneidende Rückbaumaßnahmen auf dem Streckenabschnitt Darmstadt – Mannheim-Friedrichsfeld vor, die weder mit dem RMV noch mit dem VRN abgestimmt sind:
  - Im Bereich des Bahnhofes Bickenbach besteht seit kurzer Zeit eine Langsamfahrstelle.
  - Im Bahnhof Darmstadt-Eberstadt wurden Gleise gesperrt.
  - Am Nordausgang des Bahnhofes von Bensheim-Auerbach wurden zwei neue Langsamfahrstellen eingerichtet.
  - Im Bahnhof Bensheim stehen nur noch vier Gleise zur Verfügung. Das Überholgleis westlich des Bahnsteigs 4 wurde ebenfalls demontiert. Damit können die Züge der Nibelungenbahn nicht mehr ohne zusätzliche Wartezeiten bzw. Störungen des übrigen Verkehrs umgespannt werden.

- Dadurch verschlechterte sich nach den Sommerferien die Betriebsqualität erneut, in der HVZ sind Verspätungen von 10-40 Minuten die Regel.
- Die Anschlüsse in Frankfurt, Darmstadt, Bensheim und Weinheim werden häufig versäumt.
- Durch die Unzuverlässigkeit der Main-Neckar-Bahn ist das gesamte ÖV-System zwischen Rhein-Main- und Rhein-Neckar-Raum schwer gestört.

Die Main-Neckar-Bahn erfüllt für den Schienenverkehr die gleichen Funktionen wie die A5 für den Autoverkehr. Da seit 15.12.2002 kein Angebot für den schnellen Regionalverkehr mehr vorhanden ist, kehrten Hunderte von Fahrgästen der Bahn den Rücken. Die vorher überfüllten Züge in der HVZ sind jetzt nur noch mäßig besetzt. Der RMV ist aufgefordert, die Fahrgastzahlen für den Abschnitt Mannheim/Heidelberg – Darmstadt vor/nach dem 15.12.2002 vorzulegen und den SPNV-Aufgabenträgern die resultierenden Einnahmeverluste offenzulegen. Nach der Partnerschaftsfinanzierung des Landes Hessen müssen sinkende Einnahmen bei den bestellten Verkehrsleistungen zur Hälfte durch die Aufgabenträger ausgeglichen werden, wenn diese nicht kostendeckend sind.

Zwischen NVBW und VRN einerseits und RMV andererseits kam es im Sommer 2002 zu einer Konfrontation über das Bedienungskonzept für die Main-Neckar-Bahn. Die Organisationen konnten sich weder zum Dez. 2002 noch zum Dez. 2003 auf ein brauchbares Bedienungskonzept einigen.

Insbesondere bei der NVBW in Stuttgart will man partout nicht über die Landesgrenzen hinausschauen (Anlage 2). Dort besteht man auf einem S-Bahn-Vorlaufverkehr mit Halt an allen baden-württembergischen Bahnhöfen und verliert ob dieser Prinzipienreiterei die Funktion für den schnellen Regionalverkehr zwischen Mannheim/Heidelberg und Frankfurt völlig aus dem Auge. Die ausschließliche Bedienung mit RB oder S-Bahn wird der Funktion als Magistrale zwischen den Wirtschaftsräumen Rhein-Neckar und dem Rhein-Main nicht gerecht.

### 3.2 Strukturelle Probleme in der ÖPNV-Organisation

Diese Fehlentwicklungen im Jahr 2002 zeigen strukturelle Probleme in der ÖPNV-Organisation auf:

- Zwischen NVBW und VRN einerseits und RMV andererseits findet keine ergebnisorientierte Zusammenarbeit statt. Die Verantwortlichen reden nicht miteinander, sondern schieben sich gegenseitig den schwarzen Peter zu.
- Nach der Regionalisierung des SPNV können Ländergrenzen wieder Anlaß zu kleinkarierten Auseinandersetzungen geben. Der Fahrgast aus Bickenbach, der zu seinem Arbeitsplatz nach Mannheim will, oder aus Bensheim, der zu seinem Arbeitsplatz nach Frankfurt will, reagiert darauf zurecht erbost.

Seit Bestehen des RMV gab es im Bereich des RMV keine koordinierte und schlüssige Planung des SPNV-Angebots, auch wurde die Öffentlichkeit und die Kunden des ÖPNV nicht ausreichend beteiligt. Diese Konzeptionslosigkeit haben dem ÖPNV und insbesondere dem SPNV erheblich geschadet. Herr Sparmann musste eingestehen, dass 2003 die SPNV-Fahrgastzahlen erheblich gesunken sind, sieht aber die alleinige Schuld bei DB Netz und DB Regio. PRO BAHN und VCD sehen die Ursache v.a. in der kritikwürdigen Angebots- und Tarifkonzeption des RMV und dessen überzogener Preisgestaltung, die die Schmerzgrenze zahlreicher Kunden überschritten hat.

### 3.3 Unpünktlichkeit

Zum 1.1.2003 trat der neue Verkehrsvertrag zwischen RMV und DB Regio in Kraft, der eine Bonus/Malus-Regelung beinhaltet. Auch 2 Millionen € Abschläge des RMV pro Jahr konnten jedoch die Pünktlichkeit bei DB Regio nicht verbessern: Im Jahr 2003 sackte die Pünktlichkeit auf nur noch 85 % ab. Dies zeigt ganz klar, dass die vereinbarte Malus-Regelung nicht greift, weil die erzielten Kosteneinsparungen der DB Regio viel höher sind.

Ursachen sind:

- Verfehlte Rationalisierungsmaßnahmen an Strecken, Rollmaterial und Personal
- Das Herausquetschen jeglicher Redundanz aus dem System Bahn

Dadurch wachsen banale alltägliche Störungen zu gravierenden Ausmaßen an. Ein Gutachterbüro

hat dies vor kurzem anhand einer umfassenden Simulation für das gesamte Schienennetz in NRW bestätigt, siehe Anlage 3. D.h. die Ursache der unausrottbaren Verspätungen hierzulande ist die unzureichende Betriebsorganisation der DB.

Die Schweizer Bahngesellschaften oder die japanischen Bahngesellschaften beweisen, dass Bahn-Fahrpläne mit einer Genauigkeit von einer Minute eingehalten werden können.

## 4 Die Lösungsvorschläge von PRO BAHN

### 4.1 Generell

1. **Aufgrund der Aufgabenträgerschaft der DADINA für den SPNV und des seitherigen Fehlens eines RMV- Nahverkehrsplanes fordert der Fahrgastverband PRO BAHN, dass alle SPNV-Infrastruktur- und Angebots-Planungen im Bereich der DADINA verbindlich in den lokalen Nahverkehrsplan aufgenommen werden.**
2. Der Entwurf des NVP basiert verständlicherweise auf dem noch gültigen Fahrplan 2002/2003. Durch den neuen Fahrplan 14.12.2003 werden einige Maßnahmen erfüllt (z.B. Strab Kranichstein), aber andere allenfalls verschlimmbessert (z.B. AirLiner nur Hauptbahnhof). Deshalb drängt PRO BAHN darauf, daß der Mängel- und Maßnahmenkatalog in der Endfassung des NVP ausgehend vom Fahrplan 14.12.2004 beschrieben wird.

### 4.2 Organisatorisch

3. Kurzfristig sollte im RMV-Aufsichtsrat darauf hingewirkt werden, die Bonus-Malusregelung im Verkehrsvertrag zwischen RMV und DB Regio so zu verschärfen, dass sie ein wirksamer Anreiz zur Pünktlichkeit wird. Ein gemeinsames Vorgehen der Bundesländer gegen die Schlechtleistungen der DB Regio erscheint am aussichtsreichsten.
4. Analog zur Odenwaldbahn schlagen wir mittelfristig die Ausschreibung der SPNV-Leistungen auch auf den RMV-Linien 60, 63 und 75 vor, um folgende Ziele zu erreichen:
  - Geringere Kosten
  - Dichteres Angebot
  - Bessere Betriebsqualität
5. Ein attraktiver Regionalschnellverkehr zwischen den Ballungsräumen Rhein-Neckar und Rhein-Main erfordert eine länderübergreifende Planung und Zusammenarbeit zwischen NVBW, VRN und RMV statt der bisherigen mangelhaften Abstimmung und Konfrontation, bei der die Fahrgäste auf der Strecke blieben.

### 4.3 Schienenverkehr

6. Für die Main-Neckar-Bahn muss baldmöglichst eine Ersatzlösung für die am 15.12.2002 weggefallenen RE eingeführt werden. Wir unterstützen das REX-Konzept der BAG SPNV, die eine REX-Linie Frankfurt-Mannheim im Zweistundentakt vorsieht, siehe Anlage 1. PRO BAHN und VCD halten dies allerdings nicht für ausreichend.
7. Mittelfristig sollten in Form einer Ringzuglinie Mannheim - Heidelberg – Darmstadt – Frankfurt – Mainz - Groß-Gerau - Mannheim und zurück einrichten, der dem stauanfälligen Individualverkehr in Komfort und Schnelligkeit überlegen ist. Damit ist ein enormes Fahrgastpotential erschließbar, verbunden mit einer enormen Umweltentlastung.

### 4.4 Busverkehr

Für eine Optimierung des Busnetzes sollten u.a. folgende Veränderungen untersucht werden:

8. Abbau des ständig ausgedehnten Parallelverkehrs Bus/Schiene, Ausrichtung des Busverkehrs auf die Schiene unter dem Aspekt der Kostensenkung
9. Die scharfe Trennung zwischen Stadt- und Regionalverkehr im Raum Zwingenberg, Bensheim, Heppenheim, Lorsch und Einhausen ist nicht optimal. Für diesen Städteraum wäre ein einheitliches Buskonzept sinnvoller, weil sich daraus auch Möglichkeiten für bessere Fahrpläne und bessere Fahrzeugumläufe ergeben.

10. Als Straßenbahnzubringer der HEAG-Linie 8 wäre eine Buslinie Biblis - Groß-Rohrheim - Langenwaden - Alsbach-Hähnlein möglicherweise sinnvoll.
11. Die Linie 696 Heppenheim - Bensheim - Alsbach - Jugenheim sollte nur bis Alsbach auf die Straßenbahnlinie 8 fahren. Langfristig wäre eine Verlängerung der Straßenbahn bis Zwingenberg Bahnhof zu prüfen.

## 5 Quellenverweise

- [1] Taschenbuch der ÖPNV-Gesetze der Länder, Hestra-Verlag, Darmstadt, 1996
- [2] Nahverkehrsplan Stadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg, DADINA, Schlußbericht November 1997

## 6 Impressum

An dieser Stellungnahme haben mitgewirkt:

Dr. Gottlob Gienger, Berliner Str. 32, 64807 Dieburg  
Christian Knölker, Finkenweg 57, 64295 Darmstadt  
Holger Kötting, Am Karlshof 12, 64287 Darmstadt  
Uwe Schuchmann, Baustr. 42, 64372 Ober-Ramstadt

Vereins-Anschrift:

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.  
Regionalleiter Thomas Mroczek  
Im Rod 4  
64569 Nauheim  
Tel. (0 61 52) 6 23 34  
E-mail mroczek.nauheim@t-online.de

## 7 Anlagen:

1. Konzept zur Entwicklung eines interregionalen Expressnetzes, Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV, Hardenbergplatz 2, 10623 Berlin, 22. Januar 2003, [www.bag-spnv.de](http://www.bag-spnv.de)
2. Antwortschreiben Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (Herr Schnaitmann) „RE-Verbindung auf der Main-Neckar-Bahn ab 14.12.2003“
3. DIE ZEIT Nr. 46/2003 „Auf Knirsch geplant“ Zugverspätungen häufen sich. Von Dirk Asendorf