



# **Fortschreibung Nahverkehrsplan**

## **Stadt Darmstadt und**

## **Landkreis Darmstadt-Dieburg**

### **2004 –2009**

## **Entwurf Endbericht**

**.Stand Oktober 2003**

**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

<b>1</b>	<b>Anlass und Ziel</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Bearbeitungsweise</b> .....	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Umsetzung NVP 1998</b> .....	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Anforderungsprofil 2004</b> .....	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Struktur des Untersuchungsraums</b> .....	<b>13</b>
5.1	Zentrale Orte und Verflechtungsbereiche .....	13
5.2	Verkehrsachsen.....	14
5.3	Bestand der Bevölkerung.....	15
5.4	Nachfragepotenzial des Berufsverkehrs .....	15
5.5	Nachfragepotenzial des Ausbildungsverkehrs .....	16
5.6	Nachfragepotenzial des Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehrs	18
<b>6</b>	<b>Analyse des ÖPNV-Angebots</b> .....	<b>19</b>
6.1	Überblick.....	19
6.2	Netz .....	20
6.2.1	Regionalverkehr .....	20
6.2.2	Lokaler Verkehr .....	22
6.3	Erschließung und Bedienung.....	25
6.4	Verbindung .....	28
6.5	Verknüpfungspunkte.....	29
6.5.1	Kategorisierung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten ...	29
6.5.2	Bewertung der Verknüpfungspunkte .....	31
6.6	Fahrzeuge.....	33
<b>7</b>	<b>ÖPNV-Nachfrage</b> .....	<b>35</b>
<b>8</b>	<b>Beteiligung</b> .....	<b>36</b>
<b>9</b>	<b>Hinweise an die Städte und Gemeinden</b> .....	<b>38</b>
<b>10</b>	<b>Hinweise zum Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)</b> .....	<b>40</b>
<b>11</b>	<b>Angebotskonzeption</b> .....	<b>42</b>
11.1	Vorgehensweise .....	42
11.2	Wesentliche Elemente im Fortschreibungszeitraum bis 2009.....	42
11.3	Einzelbeschreibung der Maßnahmen .....	45
11.3.1	Linienbezogene Maßnahmen.....	45
11.3.2	Infrastrukturmaßnahmen .....	50
11.3.3	Sonstige Maßnahmen .....	51

11.3.4	Weiterzuverfolgende Maßnahmen .....	52
11.3.5	Maßnahmen im SPNV .....	52
<b>12</b>	<b>Maßnahmenwirkung, Finanzierung, Kosten und Erlöse .....</b>	<b>54</b>
12.1	Betriebskostenabschätzung .....	54
12.2	Nachfrageprognose .....	55
12.3	Erlösabschätzung .....	56
12.4	Investitionen.....	57
<b>13</b>	<b>Wettbewerb im ÖPNV .....</b>	<b>58</b>
13.1	Allgemeines .....	58
13.2	Vorgaben zur Qualität der Leistungserbringung .....	61

## VERZEICHNIS DER TABELLEN IM TEXT:

Tabelle 1:	Übersicht Anforderungsprofil .....	6
Tabelle 2:	Anforderungsprofil Liniennetz .....	7
Tabelle 3:	Anforderungsprofil Erschließung .....	7
Tabelle 4:	Anforderungsprofil Verbindung .....	8
Tabelle 5:	Anforderungsprofil Bedienung .....	9
Tabelle 6:	Anforderungsprofil Verkehrsmittel.....	10
Tabelle 7:	Anforderungsprofil Tarifsysteem .....	10
Tabelle 8:	Anforderungsprofil Betriebsablauf.....	10
Tabelle 9:	Anforderungsprofil Sonderverkehre .....	11
Tabelle 10:	Anforderungsprofil Marketing.....	11
Tabelle 11:	Anforderungsprofil Haltestellen.....	12
Tabelle 12:	Anforderungsprofil Qualitätsmanagement.....	12
Tabelle 13:	Schulen im Untersuchungsraum nach Schulart.....	17
Tabelle 14:	Schüler im Untersuchungsraum.....	18
Tabelle 15:	Übersicht der erhobenen Verknüpfungspunkte.....	30
Tabelle 16:	Kategorisierung der erhobenen Verknüpfungspunkte nach RMV-Haltestellenstandards .....	31
Tabelle 17:	Zusammenfassende Bewertung der Verknüpfungspunkte .....	32
Tabelle 18:	Fahrzeugeinsatz mit Niederfluranteil.....	34
Tabelle 19:	Bereiche mit Erschließungsmängeln.....	44
Tabelle 20:	Linienbezogene Maßnahmen .....	46
Tabelle 21:	Infrastrukturplanungen bis 2009 .....	50
Tabelle 22:	Sonstige Maßnahmen.....	51
Tabelle 23:	Weiterzuverfolgende Maßnahmen .....	52
Tabelle 24:	Maßnahmen im SPNV bis 2009.....	52
Tabelle 25:	Weiterzuverfolgende Maßnahmen im SPNV .....	53
Tabelle 26:	Leistungsveränderungen im ÖPNV-Angebot bis 2009.....	55
Tabelle 27:	Linienbündelung im DADINA-Gebiet.....	59

## **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 (Einpender)
- 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 ab 20 Uhr
- Karte 10.1:** Verkehrsangebot werktags an Schultagen im gesamten Untersuchungsraum
- Karte 10.2:** Verkehrsangebot werktags an Ferientagen im gesamten Untersuchungsraum
- Karte 10.3:** Verkehrsangebot an Sonn- und Feiertagen im gesamten Untersuchungsraum
- Karte 10.4:** Verkehrsangebot werktags ab 20 Uhr im gesamten Untersuchungsraum
- Karte 11:** Reisezeitverhältnis
- 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:** Maßnahmen Angebotskonzeption im gesamten Untersuchungsraum
- Karte 14b:** Maßnahmen Angebotskonzeption im Stadtgebiet von Darmstadt
- Karte 15:** Verkehrsprognose 2009
- Karte 16:** Bevölkerungsprognose für das Jahr 2009 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:** Bilanz NVP 1998-2003: Umgesetzte Maßnahmen
- Anhang A-4b:** Bilanz NVP 1998-2003: Nicht umgesetzte Maßnahmen
- Anhang A-4c:** Bilanz NVP 1998-2003: Weiterzuverfolgende Maßnahmen
- Anhang A-5:** Verbundeinheitliche Mindeststandards für Busse

## 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
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
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZ	Mittelzentrum
NF	Niederflur
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung
NV	Nachtverkehr
NVZ	Normalverkehrszeit
NVP	Nahverkehrsplan
OZ	Oberzentrum
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr



ÖV	Öffentlicher Verkehr
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.

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). 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 zu erstellen. Zum Stand 15.12.02 wurde diese Überprüfung durchgeführt und in der projektbegleitenden Arbeitsgruppe zum NVP diskutiert.

Die 75 linienbezogenen Maßnahmen des Nahverkehrsplans 1998 – 2003 wurden wie folgt bilanziert:

- 22 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-4a**).

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 Linien 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
- Sieben Maßnahmen wurden nicht umgesetzt und sollen im NVP 2004 – 2009 nicht mehr weiterverfolgt werden (vgl. **Anhang A-4b**). 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.
  - 42 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-4c** 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 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). Mittlerweile liegt zur Umsetzung der Maßnahme ein Beschluss der Verbandsversammlung der DADINA vor.
- 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. Mittlerweile liegt zur Umsetzung der Maßnahme ein Beschluss der Verbandsversammlung der DADINA vor.

## 4 Anforderungsprofil 2004

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. Ergänzungen bzw. Veränderungen gegenüber dem alten Anforderungsprofil sind kursiv gekennzeichnet.

**Tabelle 1: Übersicht Anforderungsprofil**

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



**Tabelle 2:** Anforderungsprofil Liniennetz

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

**Tabelle 3:** Anforderungsprofil Erschließung

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

---

<sup>1</sup> Zentrale Einrichtungen: Überörtlich bedeutende Infrastruktureinrichtungen z. B. Krankenhaus

<sup>2</sup> Überörtlich bedeutsame Ziele: Sportstätten, kulturelle Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen

**Tabelle 4:** Anforderungsprofil Verbindung

Kategorie	Standards / Messgrößen
<b>Erreichbarkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsteigefreie Anbindung aller Orte zumindest an das nächste Unterzentrum</li> <li>• Umsteigefreie Anbindung aller Mittel-/Unterzentren an Darmstadt in der HVZ und TVZ</li> <li>• Anbindung der Ober-, Mittel- und Unterzentren an die Ober- und Mittelzentren angrenzender Gebietskörperschaften</li> <li>• Erreichbarkeit der jeweiligen Mittelzentren von allen Gemeinden innerhalb von 30 Minuten</li> <li>• Erreichbarkeit mindestens der zentralen Orte im Spätverkehr</li> <li>• Erreichbarkeit überörtlich bedeutsamer Ziele<sup>3</sup></li> </ul>
<b>Beförderungszeiten ÖPNV / MIV</b>	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 1,5 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 20 Minuten
<b>Umsteigehäufigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorrang umsteigefreier Verbindungen vor kürzeren Reisezeiten</li> <li>• Minimierung der Umsteigehäufigkeit</li> <li>• Minimierung der Wartezeiten beim Umsteigen auf maximal 10 Minuten (auf Hauptverkehrsrelationen)</li> </ul>
<b>Anschlussicherung</b>	Sicherung der Anschlüsse vom und aus dem Fern- und Regionalverkehr
<b>Verknüpfungsfunktion</b>	Verknüpfung der ÖPNV-Linien an Bahnhöfen und Schwerpunkten des Verkehrsaufkommens zur Erleichterung des Umsteigevorgangs

<sup>3</sup> Überörtlich bedeutsame Ziele: Sportstätten, kulturelle Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen

**Tabelle 5:** Anforderungsprofil Bedienung

Kategorie	Standards / Messgrößen			
<b>Bedienungszeiträume</b>	<b>Werktags:</b>			
	Tagesverkehrszeit	TVZ	5:00 – 20:30h	
	Hauptverkehrszeit	HVZ	6:00 – 9:00h 12:00 – 19:00h	
	Schwachverkehrszeit	SVZ	20:30 – 1:00h	
	<b>Samstags:</b>			
	Tagesverkehrszeit	TVZ	5:00 – 20:00h <sup>4</sup>	
	Schwachverkehrszeit	SVZ	20:00 – 1:00h	
	<b>Sonntags / Feiertags:</b>			
	Schwachverkehrszeit	SVZ	7:00 – 1:00h	
	<b>Freitags / Samstags und vor Feiertagen auf wichtigen Relationen:</b>			
	Nachtverkehr	NV	1:00 – 3:00h	
	<b>Mindesttakt</b>	<b>Bedienung als integraler Taktfahrplan:</b>		
		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'
<b>Mindestfahrtenangebot</b>		Zwei ÖPNV-Fahrtenpaare / Tag in jeden Ort über 200 Einwohner		

<sup>4</sup> Ausdehnung bis 20:00h soll in Abhängigkeit von den Ladenöffnungszeiten erfolgen.

**Tabelle 6:** Anforderungsprofil Verkehrsmittel

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

**Tabelle 7:** Anforderungsprofil Tarifsysteem

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

**Tabelle 8:** Anforderungsprofil Betriebsablauf

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

**Tabelle 9:** Anforderungsprofil Sonderverkehre

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

**Tabelle 10:** Anforderungsprofil Marketing

<b>Standards / Messgrößen</b>
-------------------------------

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Öffentlichkeitsarbeit für das ÖPNV-Angebot, insbesondere bei Neuerungen</li><li>• Corporate identity der verschiedenen Verkehrsunternehmen, gemeinsames, unternehmenübergreifendes Marketing</li><li>• Kontinuierliche Nachfrageermittlung</li><li>• Einrichtung von Mobilitätszentralen</li><li>• Nutzerfreundlicher und einfacher Vertrieb von Fahrkarten und Fahrplänen</li><li>• Umfassende, verkehrsträgerübergreifende Information (auch bei Störungen)</li></ul> |
|---|

**Tabelle 11:** Anforderungsprofil Haltestellen

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

**Tabelle 12:** Anforderungsprofil Qualitätsmanagement

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

## **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** dargestellt<sup>5</sup>.

## 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

---

<sup>5</sup> 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 rund 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 Untersuchungsgebiet<sup>6</sup>. 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

---

<sup>6</sup> 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 30.06.01<sup>7</sup>. 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 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

---

<sup>7</sup> 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
<b>Grundstufe</b>	13.071	5.001	18.072
<b>Mittelstufe</b> <small>(ohne gymnasiale Mittelstufe)</small>	12.872	4.025	16.897
<b>Gymnasium</b>	4.820	9.214	14.034
<b>Sonderschule</b>	703	571	1.274
<b>Berufsschule</b>	1.759	6.341*	8.100
<b>Summe</b>	<b>33.225</b>	<b>25.152</b>	<b>58.377</b>

\* 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 zum SPNV.

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/K6
- 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 Sonntagen<sup>8</sup> 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.

---

<sup>8</sup> 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 RMV setzt in der Praxis die regionalen Verkehre mit den von den Bahnbus-Nachfolgegesellschaften (hier: VU) betriebenen gleich.

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
- 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 10.1b**).

### 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) repräsentiert<sup>9</sup>.

#### **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. Be-

---

<sup>9</sup> Fahrplanbuch RMV 2003

dingt 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 – Schaaflheim – 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
- K66: Schlierbach Neue Straße / Mosbach Lindenfeldschule – Schaaflheim – 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. Lediglich in den Bereichen Seeheim-West sowie Roßdorf (Alte Dieburger Straße, Burgweg) erscheint die dargestellte Bedienungshäufigkeit für eine attraktive Erschließung nicht angemessen.

Trotz der relativ guten Erschließung existieren mehrere Bereiche mit Erschließungsmängeln, für die keine regelmäßige, dem Anforderungsprofil entsprechende ÖPNV-Erschließung vorgesehen ist:

- 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 Rinkenbühl (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 Erschließung 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, Schaafheim, 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, 64/65	7/8	R
Darmstadt Ostbahnhof	64/65		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			N, O, 5512
Reinheim Bahnhof	64/65		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"> <li>• Zentrale Verknüpfung im Liniennetz</li> <li>• Hohe Anzahl Umsteiger</li> <li>• Sehr hohes Fahrgastaufkommen</li> <li>• Zentrale Lage in städtischen Gebiet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Darmstadt Luisenplatz</li> </ul>
B Stations-Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viele Umsteigeverbindungen</li> <li>• Lage an Nahverkehrsbahnhof</li> <li>• Hohes / mittleres Fahrgastaufkommen</li> <li>• In städtischen und ländlichen Gebieten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bickenbach Bahnhof</li> <li>• Darmstadt Ostbahnhof</li> <li>• Darmstadt Nordbahnhof</li> <li>• Reinheim Bahnhof</li> </ul>
C Umsteige-Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mittlere Anzahl Umsteigeverbindungen</li> <li>• Hohes/mittleres Fahrgastaufkommen</li> <li>• In städtischen und ländlichen Gebieten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ernsthofen Schule</li> <li>• Nieder-Ramstadt Chausseehaus</li> <li>• Groß-Umstadt Pfälzer Schloss</li> </ul>
D Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringe Anzahl Umsteigeverbindungen</li> <li>• Geringe Anzahl Umsteiger</li> <li>• Mittleres Fahrgastaufkommen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alsbach-Hähnlein Bahnhof</li> <li>• Dieburg Friedhof</li> <li>• Griesheim Platz Bar-Le-Duc</li> <li>• Groß-Bieberau Bahnhof</li> <li>• Seeheim Neues Rathaus</li> </ul>
E Haltepunkt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bushaltestelle</li> <li>• Keine Umsteigebeziehungen</li> <li>• Geringes Fahrgastaufkommen</li> <li>• In ländlichen Gebieten, Randlage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Groß-Zimmern Ponthierry-Platz</li> <li>• Schaaheim Post</li> </ul>

### 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	9	2	4	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 behindertengerechten 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-phasesiges 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 Städte
- 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. Eingegangene Anregungen und Vorschläge wurden geprüft und ggf. in den Nahverkehrsplan 2004 – 2009 eingearbeitet.

## 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 hinder-



nisfreie 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 Bedienzeiträume 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 Infrastrukturanpassungen wird die für den Ostraum Darmstadts im Korridor nach Roßdorf und Groß-Zimmern geplant 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

<b>lfd. Nr.</b>	<b>Gebiet mit Erschließungsmängeln</b>
1	Weiterstadt-Braunshardt: Feldbergstraße
2	Griesheim: abseits der Hauptachse der Straßenbahn
3	Darmstadt-Arheilgen: Neubaugebiet West (nur bezogen auf den Stadtverkehr)
4	Darmstadt: Komponistenviertel
5	Darmstadt: Hochschulstraße (TU)
6	Darmstadt: Georg-Büchner-Anlage
7	Darmstadt: Albert-Schweitzer-Anlage
8	Darmstadt: Martinstraße
9	Darmstadt: Schwambstraße
10	Darmstadt: Noackstraße (Lincolnsiedlung)
11	Darmstadt: Eberstadt-Nord östlich abseits der Straßenbahnachse
12	Darmstadt: Eberstadt-West westlich der Reuterallee
13	Darmstadt: Eberstadt Villenkolonie (südöstliche Frankensteiner Straße)
14	Groß-Bieberau: westliche Randbereiche
15	Reinheim: westliche Randbereiche
16	Reinheim-Ueberau: südliche Randbereiche
17	Roßdorf-Stetteritz: südlicher Teilbereich
18	Dieburg: West (Bedienung innerhalb Dieburg durch Anrufsammeltaxi gegeben)
19	Dieburg: Am Rinkenbühl (Bedienung innerhalb Dieburg durch Anrufsammeltaxi gegeben)
20	Münster-Altheim: südliches Neubaugebiet (Bedienung innerhalb Münster durch Münster-mobil gegeben)
21	Münster: Neubaugebiet Auf der Hardt (Bedienung innerhalb Münster durch Münster-mobil gegeben)
22	Münster: Ortsteil Breitefeld (Bedienung innerhalb Münster durch Münster-mobil gegeben)
23	Eppertshausen: Odenwaldring
24	Eppertshausen: Im Wüstfeld
25	Babenhausen: Im Erloch
26	Klein-Umstadt: Ludwigstraße
27	Wiebelsbach: Dorfkern

### 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 nachrichtlich mitgeführt werden.

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, Betriebsoptimierung und Qualitätsmanagement umgesetzt werden sollen.

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

Nachrichtlich 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

bitte hier einfügen: Tabelle20.pdf bzw. Tabelle20.xls









### 11.3.2 Infrastrukturmaßnahmen

**Tabelle 21:** Infrastrukturplanungen bis 2009

lfd. Nr.	Stadt / Gemeinde	Verknüpfungspunkt / Haltestelle	Beschreibung der Maßnahme	Gesamtkosten / €
I-1	Alsbach-Hähnlein		Neubau der Straßenbahnstrecke Beunestraße bis Melibokusschule	4,0 Mio.
I-2	Babenhäuser	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-11	Darmstadt	Berliner Allee	Ausstattung mit automatischer Fahrtzielanzeige	50.000
I-12	Dieburg / Groß-Zimmern	Haltestelle L3114	Neubau P+R-Anlage/ B+R-Anlage	0,23 Mio.
I-13	Dieburg	Bahnhof	Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes, 3. BA behindertenger. Bahnsteigausbau	2,1 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	0,54 Mio.
I-16	Otzberg Lengfeld	Bahnhof	Neubau Busvorfahrt und B+R- / P+R-Anlage	0,73 Mio.
I-17	Reinheim	Bahnhof	Bau einer B+R- / P+R-Anlage	k.A.
I-18	Weierstadt	Bahnhof	Einrichtung einer Bushaltestelle	k.A.
I-19	Darmstadt, Mühlthal		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	Darmstadt, Roßdorf, Groß-Zimmern,		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.
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	0,18 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-Bhf., Optimierung der Umsteigemöglichkeit	60.000
I-28	Darmstadt	verschiedene Haltestellen	Niederflur-Haltestellenausbau	1 Mio
I-29	Münster	Bahnhof Altheim	Bau einer P+R- bzw. B+R-Anlage	0,33 Mio.

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.

### 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
<b>S-1</b>	Gemeinsame Betriebsleitzentrale im DADINA-Gebiet
<b>S-2</b>	Erweiterung des DADINA-Nachtverkehrsangebotes
<b>S-3</b>	Erweiterung von Job-Ticket-Angeboten
<b>S-4</b>	Weiterführung des MobiTicks
<b>S-5</b>	Erweiterung des Senientickets
<b>S-6</b>	Abschaffung der Tariffdifferenzen in den Relationen Dieburg - Darmstadt und Reinheim - Darmstadt
<b>S-7</b>	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
<b>S-8</b>	Durchführung von Verspätungsanalysen und Entwicklung von Maßnahmenkonzepten
<b>S-9</b>	Einführung nach Halten auf Wunsch auf den Buslinien außerhalb Darmstadts nach 20:00h
<b>S-10</b>	Verbesserung und Verstärkung der Kommunikation zu den Kunden in Zusammenarbeit mit dem RMV und den Verkehrsunternehmen
<b>S-11</b>	Entwicklung eines neuen, einheitlichen, einfachen, informativen und leicht begreifbaren Bezeichnungssystem für alle ÖPNV-Linien im DADINA-Gebiet

### 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	Verlängerung des R-Busses zum S-Bahnhof Arheilgen
N-F	Förderung eines regionalen Güterverkehrskonzeptes auf der Schiene
N-G	Einrichtung einer Tangentiallinie Darmstadt-Ost vom Böllenfalltor - Nordbahnhof
N-H	Erschließung des Komponistenviertels

### 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

lfd. 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
SPNV-4	Verlegung des Bahnhofs Darmstadt - Kranichstein
SPNV-5	Einrichtung eines Bahnhaltepunktes Babenhausen-Sickenhofen

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 Planun-

gen zu berücksichtigen, werden aber ähnlich der sonst aufgeführten weiterzuverfolgenden Maßnahmen nicht im Fortschreibungszeitraum Umsetzung finden.

**Tabelle 25:** Weiterzuverfolgende Maßnahmen im SPNV

<b>lfd. Nr.</b>	<b>Beschreibung der Maßnahme (langfristige SPNV-Ziele der DADINA, nachrichtliche Angabe)</b>
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. Beim Auftreten von Sprungkosten (ein zusätzlicher Wagen mit Fahrer wird benötigt) kann diese Bandbreite erheblich überschritten werden.

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 beruhen 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

	<b>Leistungen/ Jahr 2002</b>	<b>Leistungen/ Jahr 2009</b>	<b>Leistungen/ Differenz</b>	<b>Kosten/ Differenz</b>
	<b>in Tsd. km</b>	<b>in Tsd. km</b>	<b>in Tsd. km</b>	<b>in Tsd. €</b>
<b>Straßenbahn</b>	2.190	3.480	1.290	8.385
<b>Bus</b>	9.970	10.600	630	1.260
<b>Summe Planungsraum DADINA</b>	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 geringfügiger aus.

## 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 Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Perso-

nennverkehrs. Das zugrundegelegte Verfahrensschema zur Bestimmung der Auswirkungen eines Vorhabens auf die zukünftige Verkehrsnachfrage und Wegegwahl 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 wurden.

#### **12.4 Investitionen**

Die im Kapitel 0 aufgezeigten Infrastrukturplanungen sind bereits, soweit möglich, mit entsprechenden Kostenschätzungen versehen, bisher liegen noch keine vollständigen Kalkulationen für die insgesamt 29 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 **77,85 Mio. €** benötigt.

## **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 27:** 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	
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/ Pfung- stadt	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 – Ailsbach-Hähnlein	
	N	HAEG		X		Darmstadt Böllenfalltor – Eberstadt	
	K 53	HEAG		X		Darmstadt Böllenfalltor – Neutsch	
	5506	HAV		X		Darmstadt – Weiterstadt – Groß-Gerau	
Weiterstadt	5513	HAV		X		Darmstadt – Weiterstadt	Dezember 2010
	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 27** 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 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 und der Endfassung des NVP beigelegt 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.“