

Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V. Fahrgastverband PRO BAHN e. V.

Stellungnahme
mit Mängelanzeigen und Verbesserungsvorschlägen
bei Bahn und Bus
im Vorfeld der Erstellung
des Nahverkehrsplanes
Kreis Darmstadt-Dieburg
und
Stadt Darmstadt
Juni / Juli 2009

Vorbemerkung

Der Nahverkehrsplan legt fest, wie im Raum Darmstadt-Dieburg in den nächsten Jahren das Angebot von Bahnen und Bussen aussehen soll. In diese Stellungnahme fließen Erfahrungen ein, die wir als Fahrgast- und Umweltverbände gemacht haben, sowie auf das Dadina-Gebiet übertragbare positiver Beispiele aus benachbarten Regionen vor allem in Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Bayern.

Jedoch ist der noch gültige Nahverkehrsplan (2004-2009) bei weitem noch nicht erfüllt. Ein erhebliches Vollzugsdefizit besteht vor allem im Schienenpersonennahverkehr. Bezogen auf die finanziellen Auswirkungen ist bei weitem noch nicht das damalige Ziel erreicht. Auch im Bereich der Verknüpfung von Bahn und Bus bestehen noch erhebliche Umsetzungsmängel. Daher führt unsere Stellungnahme alle Mängel und sämtliche Verbesserungsvorschläge auf, die bisher noch nicht umgesetzt worden sind. Außerdem wird auf bereits heute absehbare Fehlentwicklungen hingewiesen.

In Kurzfassung sollte ein neugestaltetes Angebot folgende Eigenschaften erfüllen:

- Integraler Taktfahrplan (ITF, gemäß hessischem ÖPNV-Gesetz)
- Optimale Verknüpfung von Zug, Bus und Straßenbahn an fest definierten Knoten (hierzu zählen vor allem die Bahnhöfe)
- Vermeidung kostenträchtiger Parallelverkehre, Priorität für die Schiene
- Koordinierung parallel fahrender Buslinien
- Bei Buslinien: Bedienung möglichst aller am Fahrweg liegenden Haltestellen
- Stundentakt an allen Tagen; aufgrund der derzeitigen Situation der kommunalen Haushalte ist die berechtigte Forderung nach einem täglichen Stundentakt auf allen Linien zwischen 5.00 und 1.00 zur Zeit kaum durchsetzbar. Daher:
- Täglicher Stundentakt von 7.00 – 23.00 auf allen Schienenstrecken (Mindestangebot)
- Täglicher Zweistudentakt 8.00 – 20.00 für alle Orte über 500 Einwohner mit Bussen (Mindestangebot), sofern keine Schienenstrecke den Ort erschließt
- Spätkonzepte bzw. bedarfsgesteuerte Bedienung in den übrigen Zeiten durch zuschlagfreie Rufbusse bzw. zuschlagpflichtige AST (mit Haustürservice) im Takt mit Anmeldezeiten von höchstens 30 Minuten vor der ersten Abfahrtszeit

- Ausstattung aller Bahnhöfe gemäß dem RMV-Stationsentwicklungsplan (STEP). Grundausstattung aller Straßenbahn- und Bushaltestellen mit beleuchtetem, lesbarem Fahrplan, Wartehäuschen mit Sitzgelegenheit für viele Fahrgäste.
- Gewährleistung eines gepflegten und sauberen Erscheinungsbildes der Bahnhöfe, Haltestellen und Fahrzeuge.

Mit diesem „Pflichtenheft“ erreicht die ÖPNV-Konzeption eine stabile und konsistente Ebene. Der Kunde bekommt das Gefühl, zu jeder Tageszeit reisen zu können und vom Aufgabenträger Dadina sowie den Verkehrsunternehmen geschätzt zu werden. Ein entsprechendes „Anforderungsprofil“ liegt diese Stellungnahme als **Anlage 1** bei.

1. Anhörungsberechtigter

- a) Fahrgastverband PRO BAHN e. V., Regionalverband Starkenburg e. V., Dr. Gottlob Gienger, Berliner Str. 32, 64807 Dieburg, Tel. (0 60 71) 2 43 60, Fax (0 60 71) 8 17 60, info@starkenburg.pro-bahn.de
- b) Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V., Kreisverband Darmstadt-Dieburg e. V., Frank L. Diehl, Hauptstr. 19, 64832 Langstadt, Tel. (0 60 73) 8 76 43 oder 45 46, Fax (0 61 54) 63 15 08, VCD.Darmstadt-Dieburg@gmx.de
Den Nahverkehrsplan betreffende Korrespondenz bitte schicken an:
Uwe Schuchmann, Rostocker Str. 14, 64372 Ober-Ramstadt, Tel. (0 61 54) 5 18 51, alle anderen Telekontakte wie oben.

2. Fragenkatalog

- 2.1 Werden alle wichtigen Verkehrsrelationen mit ÖPNV-Linien bedient?
 - Antrag Fahrgastbeirat 2007: Verlängerung der Buslinie F vom Oberwaldhaus über die Nebenstrecke bis Dieburg Aubergenviller Allee soll geprüft werden und bei positiver Kosten-Nutzen-Analyse umgesetzt werden. Als Haltestellen werden vorgeschlagen:
 - Oberwaldhaus
 - Badensee Grube Prinz von Hessen
 - Restaurant Einsiedel, Restaurant Schnecken-Schröder und Besucherzentrum Weltkulturerbe Grube Messel
 - Dieburg Mainzer Berg (Naturfreundehaus Moret)
 - Dieburg Freizeitzentrum Spießfeld
 - Ortseingang Dieburg
 - Kath. Kirche St. Wolfgang
 - Dieburg Erlenweg
 - Dieburg Aubergenviller Allee
- HVZ: Halbstundentakt
SVZ: Stundentakt
- 2.2 Bestehen hinreichend gute Umsteigeverbindungen, falls eine Relation nicht direkt bedient wird?
 - Es gibt keine gute Umsteigeverbindung aus dem Modautal in Ober-Ramstadt auf die Züge der Odenwaldbahn. Der Fußweg zwischen Bushaltestelle Alicestraße und Bahnhof ist zu lang und für eine Anschlusssicherung nicht geeignet.
- 2.3 Sind alle wichtigen Ziele gut mit dem ÖPNV erschlossen?
Im Kreis Darmstadt-Dieburg gibt es keine nennenswerten Ziele, die nicht mit Bahn und Bus erreichbar sind. Die Mängel liegen eher in zu langen Reisezeiten oder in der Verfügbarkeit (zu wenige Fahrten, kein Spät- oder unbrauchbarer Wochenendverkehr).
- 2.4 Gibt es Stadt- oder Ortsteile, von denen aus der Weg zur nächsten Haltestelle zu weit ist?
 - Dieburg Weststadt 1 km Entfernung von Bahnhof und allen Bushaltestellen
- 2.5 Ist das Fahrtenangebot an allen Wochentagen und zu allen Tageszeiten ausreichend?
- 2.6 Sind die Reisezeiten angemessen?
- 2.7 Sind bestimmte Linien oder einzelne Fahrten regelmäßig überfüllt?
 - Die von uns vor Betriebsübernahme mit RMV-eigenen Fahrzeugen geäußerten Kapazitätsprobleme bestehen weiterhin. Nach wie vor ist das Sitz- und Stehplatzangebot in der morgendlichen HVZ mit Ankünften in Darmstadt bis 08:30 geringer als 2004.

2.8 Gibt es beim Umsteigen zu lange Wartezeiten?

- Die Wartezeiten zwischen Odenwaldbahn und Busanschluss am Darmstädter Ostbahnhof sind zu lang. Grund hierfür ist die bestehende Weigerung der Stadt Darmstadt, einen entsprechenden Beschluss der Dadina-Verbandsversammlung zu einheitlichen Fahrzeiten der Buslinie L an allen Tagen umzusetzen.

2.9 Sind bestimmte Linien oder einzelne Fahrten regelmäßig verspätet?

2.10 Gehen Anschlüsse wegen Verspätungen verloren?

- Wegen der ständigen Verspätungen der RB 75 bis zu 45 min gehen die Anschlüsse von/zur RB 60 in Darmstadt und von/zur RB 64 in Babenhausen häufig verloren. Dies hat sich auch 2009 trotz neuer Fahrzeuge der DB Regio und zahlreicher Interventionen an den RMV nicht gebessert.

- Am Darmstädter Nordbahnhof weist die RMV-Auskunft Anschlüsse zwischen RB 65 und RB 75 mit nur 2 – 3 Minuten Umsteigezeit aus. Diese Anschlüsse werden i. d. R. nicht erreicht.

2.11 Sind die Haltestellen sicher erreichbar – auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen?

- An dieser Stelle kann kein Haltestellenkataster erstellt werden. Wir verweisen auf unser Anforderungsprofil.

2.12 Ist die Ausstattung der Haltestellen und Bahnhöfe angemessen?

- Die Bahnhöfe der Odenwaldbahn befinden sich – mit Ausnahme von Babenhausen, Langstadt, Klein-Umstadt, Nieder Ramstadt-Traisa – in gutem Zustand.

- Die Bahnhöfe Darmstadt-Eberstadt, -Süd, -Nord, -Ost, -Kranichstein, Weiterstadt, Messel sind alle Sanierungsfälle. Der Bahnhof Hergershausen unterscheidet sich im Vergleich zu den Vorträgen von Frau Dr. Arndt vor dem RMV-Start nur durch das dunkelblaue Stationsschild.

2.13 Sind Haltestellen und Bahnhöfe hinreichend sauber?

2.14 Sind die eingesetzten Fahrzeuge angemessen bequem – auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen?

- RB 64, 65, 75: ja

- RB / RE 60: nein, wenn keine Doppelstockzüge mit Niederflureinstieg eingesetzt werden.

2.15 Weist das Tarifsystem Schwachstellen auf?

- Im RMV gibt es im Gegensatz zu den benachbarten Verbänden VRN und VAB keine verbundweit gültige persönliche Netzkarte zu einem Preis von unter 80 EUR. Der – auch finanzielle Erfolg – des „Rhein-Neckar-Tickets“ bzw. „Abo Plus“ zeigt, dass der RMV mit seiner Hochpreispolitik keine entsprechenden Fahrgastzuwächse erzielt hat wie in VRN und VAB. Die Preissteigerungsraten des RMV lagen seit Verbundgründung immer über der Inflationsrate. - Der RMV hat nach 15 Jahren immer noch kein attraktives Tarifangebot für den Freizeitverkehr. Daher verharren die Fahrgastzahlen im Freizeitverkehr auf niedrigem Niveau und mit ihnen die Kostendeckung.

2.16 Sind Fahrkarten hinreichend einfach erhältlich?

- Im Rahmen der Odenwaldbahnmodernisierung wurden die Fahrkartenschalter bzw. das örtliche Personal in Darmstadt Ost, Ober-Ramstadt, Wiebelsbach und Groß-Umstadt abgezogen. Die Aufgabenträger haben nicht für entsprechenden Ersatz gesorgt, obwohl es sich um Aufkommensschwerpunkte des ÖPNV handelt.

2.17 Sind die Informationen über das ÖPNV-Angebot leicht erhältlich und gut verständlich?

- Die von der Dadina herausgegebenen Fahrplanbücher und Gemeindefahrplanhefte sind gut verständlich.

2.18 Sind die Informationen während der Fahrt angemessen?

- Ja, sofern es die automatisierten Ansagen in Bussen, Straßenbahnen und Zügen betrifft.

- Nein, sofern die Ansagen durch das Fahrpersonal in Regionalbussen oder das Stellwerks- und Zugpersonal im Verspätungsfall erfolgen muss.

2.19 Sind die Informationen bei Störungen und zeitweiligen Fahrplanänderungen ausreichend?

- siehe 2.18

3. Konkrete Verbesserungsvorschläge zum ÖPNV-Angebot

Hier finden Sie Beschreibungen zu den einzelnen Linien.

Begründungen sind kursiv gedruckt.

Bahnlinien

KBS 641 Odenwaldbahn: Eberbach – Wiebelsbach-Heubach - Hanau/Darmstadt

- Es fehlt ein Abendverkehr mit Abfahrten in Darmstadt Hbf um 23:37 und 00:37 nach Erbach. Es fehlt ein Abendverkehr mit Abfahrten in Erbach um 22:03 und 23:03 nach Darmstadt. *Buslinie 678 ist für Verbindungen über Ober-Ramstadt hinaus zu langsam, vor allem in den Odenwaldkreis.*

- Es fehlt ein Abendverkehr mit Abfahrten in Hanau Hbf um 23:33 nach Wiebelsbach-Heubach. *In diesem Streckenabschnitt gibt es heute noch nicht einmal einen ergänzenden Busverkehr!*
- An Sonntagen fehlen Zugankünfte in Darmstadt um 09:00 Uhr. *Angebot ist sonst unvollständig.*
- Es sind in Zusammenarbeit mit dem Land Baden-Württemberg Möglichkeiten zur Wiederaufnahme durchgehende RE-Verbindungen Frankfurt – Hanau – Eberbach - Stuttgart (täglich im Zweistundentakt) zu prüfen. Im Rahmen des Projekts „Stuttgart 21“ ist mit einer Umstrukturierung des SPNV bei allen Stuttgart berührenden Zügen zu rechnen.
- Es fehlt ein Haltepunkt zwischen Groß-Umstadt und Klein-Umstadt *zur Erschließung der neueren Wohngebiete und der Hacker-Siedlung.*

KBS 647 Dreieichbahn: Dieburg – Ober-Roden –Dreieich – Frankfurt

- Es fehlen nach Darmstadt Hbf durchgebundene Züge. *Umsteigefreie regelmäßige Verbindungen ins Oberzentrum.*

KBS 645.3 S-Bahn: Frankfurt – Langen – Darmstadt

- Ersatz der veralteten Fahrzeuge ET420 mit häufigen technischen Problemen bis hin zu Bränden

KBS 650 Main-Neckar-Bahn: Frankfurt – Darmstadt – Bickenbach – MA/HD

(Hier werden nur Maßnahmen des SPNV aufgeführt. Auf den eigenwirtschaftlich zu betreibenden SPNV wird hier nur bzgl. der RMV-Tarife eingegangen.)

- Es fehlen am Samstag und Sonntag:
RE-Verbindungen im Zweistundentakt (Frankfurt -) Darmstadt – Mannheim.
Schnellverbindungen für aufkommensstärkste Bahnstrecke im Dadina-Gebiet.

KBS 651 Main-Rhein-Bahn: Wiesbaden – Mainz – Darmstadt – Aschaffenburg

- Es fehlt täglich eine RB ab Aschaffenburg um 21:46 nach Darmstadt.
- Es fehlt täglich eine RB ab Darmstadt um 22:32 nach Aschaffenburg. *Buslinie 677 ist zu langsam und wird daher schlecht angenommen.*
- Samstag und Sonntag sollen die RB zwischen Aschaffenburg und Darmstadt im Stundentakt (statt heute Zweistundentakt) fahren. Erster Zug morgens unverändert, letzter Zug ab Aschaffenburg bzw. Darmstadt siehe oben. *Auf Westabschnitt DA – WI fahren ebenfalls stündliche Züge.*
- Es fehlt eine Haltepunkt in Sickenhofen, der von allen RB bedient wird. *Bereits als Mangel im NVP 1997 erkannt, jedoch nicht behoben.*
- Es fehlen RE im Zweistundentakt Aschaffenburg – Darmstadt – Mainz – Wiesbaden an allen Tagen.
- In Darmstadt-Kranichstein und Messel sollten niveaufreie Bahnsteigzugänge gebaut werden, um Zugkreuzungen mit haltenden Zügen zu ermöglichen und so fahrplantechnische Zwangspunkte zu beseitigen.

KBS 652 neu Pfungstädter Bahn: Pfungstadt – Eberstadt – Darmstadt Hbf

- Es fehlt Mo – Fr ein Halbstundentakt.
- Es fehlt am Wochenende ein Stundentakt.
- Es ist eine Option für einen späteren Stadtbahnbetrieb offenzuhalten.

Schienenverbindung Darmstadt – Roßdorf – Groß-Zimmern

- Während der Laufzeit des letzten NVP fand eine Systemuntersuchung statt, die jedoch ein Stadt-Land-Bahn-System mit einer Normalspurstrecke Groß-Zimmern – Darmstadt Ost (niveaufreie Einfädlung in die Odenwaldbahn) – Darmstadt Innenstadt – Hauptbahnhof ausblendete. Die sinnvollste Option wurde daher von vornherein ausgeschlossen. *Ansonsten droht eine innerhalb der nächsten 10 - 20 Jahre nicht mehr korrigierbare Systemfehlerscheidung. Nur ein Stadt-Land-Bahnsystem wie in Heilbronn, Karlsruhe, Saarbrücken, Zwickau führt zu einer signifikanten Erhöhung des ÖV-Marktanteils (Karlsruhe - Bretten von 2.000 auf 14.000 Fahrgäste pro Tag)*

Schienenverbindung (Darmstadt -) Griesheim – Riedstadt

- Auch diese Verbindung ist als Stadt-Land-Bahn zu untersuchen.

Stadt-Land-Bahn-System für Darmstadt

Generell ist die Einführung einer Stadt-Land-Bahn im Großraum Darmstadt zu untersuchen, die sowohl heutige als auch zu reaktivierende Normalspur- und Straßenbahnstrecken berücksichtigt.

Regionale Buslinien

(= alle Buslinien außer HEAG mit gewissen Ausnahmen)

B Ernsthofen – Brandau – Neunkirchen/Gadernheim

O Darmstadt – Ober-Ramstadt – Ernsthofen

- *Es fehlen schnelle Verbindungen aus der Gemeinde Modautal sowie den Ober-Ramstädter Stadtteilen nach Darmstadt-Nord, -Hbf und Frankfurt. Außerdem muß zu diesen Zielen zu oft umgestiegen werden (mindestens 2 mal, teils 3 mal). Die mehrfache Umsteigeverbindung Bus/Bus/Straßenbahn bzw. Bus/Bus/Bus ist unattraktiv.*
- *Aus Hoxhohl, Allertshofen, Brandau muß nach Darmstadt-Innenstadt mindestens 1 mal, nach Darmstadt-Nord, -Hbf und Frankfurt 2 mal umgestiegen werden. Solange die Schiene nicht ab Darmstadt genutzt wird, bleiben die Reisezeiten weit unter den technischen Möglichkeiten.*
- **Linienänderung:**
G im Stundentakt: Ober-Ramstadt Bahnhof – Modautal – Gadernheim
M im Stundentakt: Ober-Ramstadt Bahnhof – Modautal – Neunkirchen
(Jeweils mit Standardbussen. Beide Linien G/M ergänzen sich zu einem Halbstundentakt zwischen Ober-Ramstadt Bahnhof und Brandau. Hierfür sind 3 Busse erforderlich.)
- O im Halbstundentakt: Böllenfalltor – Ober-Ramstadt Rondell
(Mit Gelenkbussen. Hierfür sind für einen stabilen Fahrplan 3 Busse erforderlich. Einzelne Verstärkungsfahrten im Schülerverkehr morgens ab Ernsthofen bzw. nachmittags bis Ernsthofen.)
- **Betriebszeiten der neuen Linien wie heute Buslinie O.**
Anbindung der Gemeinde Modautal sowie der Ober-Ramstädter Stadtteile Ober- und Nieder-Modau an den Bahnhof und die dortigen schnellen Zugverbindungen bzw. die direkte Buslinie K 56 nach Darmstadt. Herstellung eines ITF-Knotens aus Odenwaldbahn, G, M, K 56 und Stadtbus zur vollen und halben Stunde. Drastische Verkürzung der Reisezeiten aus dem Modautal nach Darmstadt Nord, Hbf und nach Frankfurt. Minimierung der Umsteigezwänge nach Darmstadt-Innenstadt sowie DA-Nord, Hbf und Ffm.
Von Brandau nach DA-Innenstadt oder DA-Nord: Jeweils stündlich mit nur 1 mal Umsteigen in Ober-Ramstadt in Bus K 56 oder Odenwaldbahn.
Von Brandau nach Darmstadt Hbf: Halbstündlich mit nur 1 mal Umsteigen in Ober-Ramstadt in Bus K 56 oder Odenwaldbahn.
Von Ober-Modau nach Darmstadt-Nord, -Hbf und Frankfurt starke Reisezeitverkürzung. Statt heute 2 – 3 mal nur noch 1 mal Umsteigen.

Innerstädtische Linien in Darmstadt (= Straßenbahn- und sonstige Buslinien der HEAG)

Infrastruktur

- Zweigleisiger Ausbau Arheilgen – Arheilgen Nordrand.
 - Untersuchung einer Verlängerung der Straßenbahn von Alsbach Richtung Süden.
- 1 Darmstadt Hbf - Eberstadt
- Wiedereinführung des 15-Minuten-Takts.
 - Ab Hauptbahnhof Weiterfahrt als Linie 3 (Kurseinsparung).
- 3 Darmstadt Hbf – Luisenplatz – Lichtenbergschule
- Ab Hauptbahnhof Weiterfahrt als Linie 1.
- L Darmstadt Ostbahnhof – Luisenplatz – Heinheimer Str.
- Ständige Taktwechsel an den verschiedenen Verkehrstagen sorgen für Verwirrung und Verärgerung bei den Fahrgästen, die mit der Odenwaldbahn am Ostbahnhof ankommen.
 - Mindeststandard der Buslinie L im Abschnitt Ostbahnhof - Luisenplatz:
Täglicher Stundentakt ab Luisenplatz mit Ankunft am Ostbahnhof zur Minute 42 und Abfahrt am Ostbahnhof zur Minute 16 (entsprechende Ergänzungsfahrten zum Halbstundentakt).
Herstellung durchschaubarer und komfortabler Busanschlüsse für die RB und SE der Odenwaldbahn. Faktische Sitzplatzgarantie für Bahnfahrgäste, die aus dem Odenwald ankommen.

Desweiteren sind folgende Bahnhöfe nicht bzw. nur schlecht mit dem Bus erreichbar bzw. es bestehen unzumutbare Umsteige- oder Zugangswege:

- Weiterstadt
- Kranichstein (da die Zugbahnsteige nach Inbetriebnahme der Straßenbahn nicht näher zur Tram verlegt wurden)
- Messel
- Altheim
- Reinheim (nur für die Buslinie K 55 nach Niedernhausen)
- Nieder Ramstadt-Traisa

Zeitliche Mängel

- Die Buslinie L ist zeitweise nicht auf den RB-Studentakt der Odenwaldbahn abgestimmt.

Mängel bei der Verknüpfung Strab/Bus

Es gibt keine Anschlußsicherung zwischen den Linien der beiden Unternehmen. Die Betriebsleitzentralen der HEAG und der Reginalbusunternehmen müssen miteinander vernetzt werden und betrieblich zusammenarbeiten.

Mängel bei der Verknüpfung Bus/Bus

Örtliche Mängel

- Die Verknüpfung in Darmstadt zwischen Mathildenplatz und Luisenplatz ist nicht ersichtlich. Abhilfe könnte eine Haltestelle „Marktplatz“ für die Regionalbusse“ schaffen. (Die Regionalbusse würden stadtauswärts nicht am „Luisenplatz“ halten, sondern nur am „Marktplatz“, die HEAG-Busse dafür an „Luisenplatz“ und „Schloß“.)
- Es sollte zumindest geprüft werden, inwieweit Regionalbuslinien aus dem Osten Darmstadts über den Luisenplatz in Richtung Ried durchlaufen können, sofern eine entsprechende Pünktlichkeit (Busspur, Ampelvorrangschaltung) gewährleistet wird.
- In Groß-Zimmern bestehen keine gemeinsamen Haltestellen der Buslinien Darmstadt – Dieburg und Reinheim – Dieburg.
- In Ober-Ramstadt besteht keine Haltestelle „Rathaus“ in Richtung Darmstadt, so dass keine Anschlüsse zwischen K 56 und O einerseits und dem Stadtbus andererseits hergestellt werden können.

Welche Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes halten Sie darüber hinaus aus welchen Gründen für notwendig?

- Viele Verbesserungsvorschläge sind bereits unter 2.2 enthalten, da es nicht ausreicht, einen Mangel nur zu beschreiben, sondern auch Lösungsvorschläge zu unterbreiten.
- ...

Zu lange Fahrzeiten:

- Roßdorf – Dieburg Bahnhof 29 Minuten für ca. 10 km (Mit Pkw ca. 10 Minuten, mit direktem Bus ca. 15 Minuten)
- Pfungstadt – Darmstadt Hbf 25 Minuten für ca. 15 km (Mit Pfungstädter Bahn 12 Minuten)

4. Verkehrstarife und Fahrgastinformation

Wie beurteilen Sie das gegenwärtige Tarifsysteem? Sind Veränderungen oder Ergänzungen erforderlich? Wenn ja, welche?

- Es gibt kein Tarifangebot für verbilligte Wochenkarten nach 9 Uhr
- Von Reinheim nach Darmstadt und Dieburg nach Darmstadt gibt es zwei verschiedene Preisstufen. Auch dieses Problem wurde bereits im NVP 97 erkannt, jedoch nicht behoben.
- Noch gravierender ist dies zwischen Lengfeld und Höchst, wo für den Bus mit der längeren Fahrtstrecke die Preisstufe 2 gilt, für den Zug mit der kürzeren Strecke die Preisstufe 4
- Die BahnCard wird nicht in allen RMV-Verkehrsmitteln anerkannt.
- Es gibt keine juristisch gesicherten Erstattungsansprüche der Fahrgäste bei mangelnder Qualität gegenüber dem RMV. Verkehrsunternehmen erbringen eine Dienstleistung. Bei Ausfall wird derzeit nicht gehaftet. -> Kunden haben Anspruch auf Fahrgelderstattung!
- Durch das Vertragswerk, die Tarif- und Beförderungsbestimmungen ist der Fahrgast vertraglich nur mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen, nicht jedoch mit dem für das Angebot (Landkreise/Städte/RMV) bzw. den Tarif (RMV) Verantwortlichen verbunden. Da die Verkehrsunternehmen zunehmend nach Kilometern bezahlt, jedoch nicht mehr von den Fahrgeldeinnahmen abhängen, besteht kein direkter Leistungsanreiz mehr gegenüber dem Fahrgast, sondern hauptsächlich gegenüber dem Aufgabenträger.
- Für den Air-Liner sind Zuschläge erforderlich. Der Airliner sollte sowohl zum RMV-Normaltarif als auch zum DB-Tarif benutzbar sein, *da die Verbindung Darmstadt – Flughafen von Hafas auch für Fernverkehrsverbindungen ausgegeben wird, jedoch keine Preisauskunft möglich ist.*
- Zwischen RMV und VAB soll ein Übergangstarif eingerichtet werden, um die Verkehre aus dem Altkreis Dieburg nach Aschaffenburg und Obernburg zu erleichtern.
- Bei aneinandergrenzenden Verbänden/Tarifgemeinschaften ist auf einen lückenlosen Übergang zu achten, ohne daß „schwarze Löcher“ entstehen (z. B. Babenhausen – Stockstadt, Hähnlein – Zwingenberg)

Wie beurteilen Sie die Fahrgastinformation an Haltestellen und in den Fahrzeugen? Wird der Fahrgast ausreichend über das ÖPNV-Angebot informiert oder besteht ein Veränderungsbedarf? Wenn ja, welcher?

- An vielen Haltestellen fehlen regelmäßig die Aushangfahrpläne.
- Bei Verspätungen werden die Fahrgäste oft noch nicht einmal an den Bahnhöfen informiert, wo dies technisch möglich ist.
- Dies gilt auch für die Anschlußsicherung zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen an Bahnhöfen und Bus/Bus-Verknüpfungspunkten.
- HEAG-Fahrplanaushänge sehr oft fehlerhaft (Fehlbedienung der Software, die Aushänge erzeugt), z. B. 46 von 50 Fahrten mit Fußnoten versehen, statt umgekehrt 4 von 50.
- Das Layout der Fahrplanaushänge ist zu vereinheitlichen.
- An wichtigen Haltestellen sowie allen Bahnhöfen ist auch ein Stadtplan/Umgebungsplan aufzuhängen, der die exakte Lage der Bushaltestellen bzw. Abfahrtspositionen enthält.
- Im Regionalbusverkehr sind sowohl haltestellen- als auch linienbezogene Fahrpläne auszuhängen, sofern es unterschiedliche Fahrwege gibt und diese nicht aus dem haltestellenbezogenen Fahrplan ersichtlich sind.
- Anschlußinformationen aus Aushängen oft nicht ablesbar ("hat diese Linie O Anschluß an die Linie B?")
- ~~Es ist ein einheitliches Liniennummernsystem zu entwickeln und umzusetzen. Fünfzehn Jahre nach dem RMV-Start sollte dies eigentlich selbstverständlich sein.~~

Welche darüber hinausgehenden Verbesserungen halten Sie für notwendig?

- Anschlußsicherung Zug/Bus, Bus/Zug, Bus/Bus an allen wichtigen Haltestellen sowie allen Bahnhöfen.
- An den S-Bahn-Haltestellen kein Erwerb von DB-Angeboten möglich, da nur ein RMV-Automat vorhanden ist. Wer z. Bt. z. B. von Arheilgen mit einem Wochenendticket starten will, muß entweder schwarzfahren oder unnötigerweise ein RMV-Ticket erwerben.
- An den alten stationären HEAG-Automaten können keine Tageskarten zu Zielen gekauft werden, die weiter als Preisstufe 3 gehen.

5. Infrastruktur

Wie beurteilen Sie den Zustand der von Zügen befahrenen Bahnstrecken und der zugehörigen Bahnhöfe? Welche Maßnahmen halten Sie aus welchen Gründen für notwendig?

- Alle Bahnhöfe im Landkreis sowie den Stadtteilbahnhöfen in Darmstadt sind bis 2015 in den Zielzustand gemäß RMV-Stationsentwicklungsplan zu versetzen (also mit Fahrgastunterstand, Radabstellanlagen, Bushaltestellen, P+R-Plätzen).
- Sicherstellung des einfachen Einstiegs mit Kinderwagen, Rollstühlen und Fahrrädern durch geeignete Bahnsteighöhen, die auf die eingesetzten Fahrzeuge abgestimmt sind.

Wie beurteilen Sie den Zustand der von Linienbussen befahrenen Straßen und der zugehörigen Haltestellen, Verknüpfungspunkte, Wartehallen und Wendeschleifen? Welche Maßnahmen halten Sie aus welchen Gründen für notwendig?

- Alle Bus-, Straßenbahn- und Zughaltestellen sollen einen ebenerdigen Eingang ermöglichen. Hierzu sind bei Bus- und Straßenbahnhaltstellen niederflurgerechte Bordsteine (Kasseler Rundbord) zu verwenden. An den Bahnhöfen ist darauf zu achten, daß dies entsprechend möglich wird.

Welche Infrastrukturmaßnahmen haben Sie bereits geplant und welche Finanzierungsmittel sind hierfür eingestellt (Eigenmittel und Förderung, z. B. GVFG)? Welchen Zeitplan haben Sie für die Realisierung dieser Maßnahmen vorgesehen (Bitte Angaben in Kalenderjahren ab 2003)?

- Diese Maßnahmen sind keine Aufgabe von PRO BAHN und VCD.

6. Fahrzeuge

Erfüllen die eingesetzten Fahrzeuge die qualitativen Anforderungen aus Sicht des Fahrgastes und sind die Belange der unterschiedlichen Nutzergruppen in ausreichendem Maße berücksichtigt? Wenn nicht, welche konkreten Veränderungsvorschläge haben Sie? Bitte benennen Sie auch das entsprechende Einsatzgebiet bzw. die Linie, auf die sich Ihre Vorschläge beziehen?

- S-Bahn-Linien
Die Fahrzeuge haben kein WC.
- Alle anderen Bahnstrecken
Die Züge haben zu wenig WCs. Pro 50 Sitzplätze ist mindestens 1 WC vorzusehen. Die Haltestellen sind mit einer optischen und akustischen Anzeige anzukündigen.
- RMV-Linie 75: Die Mehrzweckabteile der seit 2009 eingesetzten Doppelstock-Steuerwagen für max 12. Fahrräder sind völlig unterdimensioniert und miserabel gestaltet. Bei 12 Fahrrädern oder 1-2 Kinderwagen herrscht ständiges Chaos. Die fest eingebauten Sitze sind durch Klappsitze zu ersetzen.
- Innenanzeige der Fahrzeuge ist wie folgt zu ändern (siehe britische Bahnen).
 1. Anzeige der nächsten Haltestelle
 2. Nach Halt stattdessen Anzeige "Linie 4711" (dadurch Kontrolle möglich, ob in richtigen Bus eingestiegen)
 3. Nach Anfahrt wieder zu 1.
- Die Haltestellen sind mit einer optischen und akustischen Anzeige anzukündigen.

- Buslinien
Es ist verständlich, wenn für Verstärkungsfahrten im Schülerverkehr nicht die modernsten Busse eingesetzt werden. Für das Grundangebot im Takt sollten jedoch immer Niederflurbusse mit breiten Türen zum Einsatz kommen. Diese Fahrten sind im Fahrplan entsprechend zu kennzeichnen. Die Haltestellen sind mit einer optischen und akustischen Anzeige anzukündigen. Es sind lärmgekapselte Motoren einzusetzen, damit die Fahrgäste (und Anwohner) nicht durch Lärm belästigt werden. Aufgrund der Vielzahl von Bustypen und –linien werden hier nur einige Linien benannt:
Bei Gelenkfahrzeugen (Bus und Straßenbahn) sind durch zusätzliche Haltestangen im Bereich der Gelenke weitere Stehplatzkapazitäten anzubieten. Siehe dazu andere Städte (z.B. MZ/WI).

7. Service, Sicherheit und Sauberkeit

Muß das ÖPNV-Angebot hinsichtlich Service, Sicherheit und Sauberkeit verbessert werden oder sind Ihre Anforderungen hinsichtlich der Qualitätsmerkmale des ÖPNV in ausreichendem Maß erfüllt? Falls Ihre Anforderungen nicht erfüllt sind, benennen Sie bitte entsprechende Beispiele.

- Schmierereien („Graffiti“) müssen gezielt bekämpft werden. Hier gilt die Devise: „Kein Zug fährt nach dem morgendlichen Berufsverkehr mit Graffiti herum.“ Der Reiz des Schmierens fällt maßgeblich, wenn keine derartigen Fahrzeuge im Einsatz beobachtet werden können (wissenschaftlich erwiesen). ICE mit Schmierereien konnte noch nie beobachtet werden.

8. Belange besonderer Nutzergruppen

Ist den Belangen besonderer Nutzergruppen (Mobilitätseingeschränkte (Körperbehinderte, Blinde, Gehörlose, Kleinwüchsige, Fahrgäste mit Kinderwagen und Traglasten), Senioren, Frauen, Kinder) mit dem derzeitigen ÖPNV-Angebot ausreichend Rechnung getragen? Wenn nicht, benennen Sie uns bitte entsprechende Beispiele.

- Bei Einsatz der unter 5. beschriebenen Fahrzeuge für das Grundangebot des Schienen- und Busverkehrs werden diese Belange erfüllt.
- Wichtige Zuganschlüsse sollten am gleichen Bahnsteig erfolgen, um den Umstieg für Mobilitätseingeschränkte zu erleichtern.
- Bei der Gestaltung von Verknüpfungspunkten ist auf die subjektive Sicherheit zu achten mit ausreichender Beleuchtung.

9. Sonstiges

Besteht aus Ihrer Sicht über die oben genannten Schwerpunkte hinaus noch weiter Anpassungsbedarf des ÖPNV-Angebots? Sie haben hier die Möglichkeit, auch über Ihre eigentliche Zuständigkeit hinaus ev. vorhandene Problembereiche zu benennen oder besonders positive Erfahrungen/Eigenschaften des ÖPNV im Geltungsbereich des Nahverkehrsplans hervorzuheben.

- Wettbewerb im ÖPNV
Der Wettbewerb im ÖPNV ist im Kreis Darmstadt-Dieburg bereits im vollem Gang. Beim Genehmigungswettbewerb muß sich das Verkehrsunternehmen wie vor dem RMV-Start vor allem an den Wünschen des Fahrgastes ausrichten, da sonst die Fahrgeldeinnahmen ausbleiben.

Beim Ausschreibungswettbewerb hingegen begeben sich die Aufgabenträger in die Rolle eines Unternehmens (und tragen so das betriebswirtschaftliche Risiko). Dies ist nur dann im Interesse des Fahrgastes, wenn der Aufgabenträger auch Betriebsführer der Buslinie ist. Denn nur so schließen die Fahrgäste einen Vertrag mit dem Aufgabenträger, der auch für die Leistung eintreten muß.

Bei beiden Wettbewerbsformen ist eine Mindestqualität festzulegen, die jedoch bei heute eigenwirtschaftlichen Linien auch künftig einen eigenwirtschaftlichen Betrieb ermöglicht. Entsprechende Bonus-Malus-Regelungen müssen vor allem Ausgleichszahlungen für die von der Schlechtleistung Betroffenen vorsehen. Das sind die Fahrgäste – und nicht die Aufgabenträger! Entsprechende Systeme mit Vorbildcharakter sind bereits in Großbritannien installiert (Passenger's Charter).

- Einführung einer Anschlußgarantie im Abendverkehr für bestimmte Orte (z. B. Luisenplatz, Windmühle) oder bestimmte einzelne Fahrten (z. B. Abendanschluß 5501/07 in Dieburg) mit Übernahme Taxikosten. Das Vorbild Kassel zeigt, daß die Aufwendungen hierfür sehr gering sind, dafür aber die wenigen betroffenen Kunden nicht verärgert sind.
- Die Malusregelungen des RMV für den SPNV insbesondere der DB Regio sind unzureichend, da sie nicht den erforderlichen wirtschaftlichen Druck auf Betrieb und Netz ausüben. Seit Jahren bestehende systematische Verspätungen und deren Ursachen werden von der DB nicht beseitigt. Durch ca. 25% Anschlußverlusten in den ITF-Knoten ist bei zweimaligem Umsteigen die Wahrscheinlichkeit einer einstündigen Verspätung 44%, bei dreimaligen Umsteigen 58%. Dadurch wird der deutschlandweite ITF v.a. im Verbundgebiet des RMV de facto sabotiert.
- Mitwirkung am Nahverkehrsplan
PRO BAHN und VCD wünschen, in die Lenkungsgruppe des Nahverkehrsplans einen gemeinsamen Vertreter entsenden zu können, der je nach Thema ausgetauscht werden kann.

Hinweise

An dieser Stellungnahme haben mitgewirkt:

Dr. Gottlob Gienger
Volker Gelmroth
Uwe Schuchmann

Schlußredaktion:
Uwe Schuchmann

Anlage 1

Anforderungsprofil von
Fahrgastverband PRO BAHN
und
Verkehrsclub Deutschland (VCD)
für den Nahverkehrsplan Stadt Darmstadt/Kreis Darmstadt-Dieburg 2009

Vorbemerkung

Das Anforderungsprofil beschreibt als politische Zielvorgabe den Soll-Zustand der ÖPNV-Struktur im Kreis Darmstadt-Dieburg und der Stadt Darmstadt. Ähnlichkeiten mit bisherigen Anforderungsprofilen sind beabsichtigt. Da das bisherige Anforderungsprofil nach Ansicht von PRO BAHN und VCD erhebliche Mängel aufweist, die die zukunftsfähige Entwicklung des Nahverkehrs behindern, wird dieses Anforderungsprofil aus Sicht der Fahrgäste beigefügt.

Anforderungsprofil

Zielsetzungen für die Gestaltung des ÖPNV

Der Öffentliche Personen-Nahverkehr (ÖPNV) in der Stadt Darmstadt und dem Kreis Darmstadt-Dieburg ist auszubauen und zu gestalten. Zielsetzung für Ausbau und Gestaltung ist eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV. *Die Verkehrsleistung (Pkw-km) soll hierdurch reduziert werden.* Dadurch sollen Städte und Gemeinden vom Kfz-Verkehr entlastet und ein Betrag zum Umweltschutz geleistet werden.

Der ÖPNV muß leicht und einfach zugänglich sein, attraktive Reisezeiten bieten, komfortabel zu benutzen sein und eine verständliche Angebotssystematik aufweisen; er soll den Mobilitätsbedürfnissen *aller Menschen genügen und die von Kindern, Frauen und älteren Menschen berücksichtigen.* Barrieren für Mobilitätsbehinderte sind abzubauen.

1. Liniennetz

- 1.1 Das Liniennetz im ÖPNV ist nach verkehrlichen Gesichtspunkten klassifiziert in
 - Eisenbahnlinien mit lokaler und regionaler Verbindungsfunktion als Rückgrat des gesamten ÖPNV
 - Linien regionalen Charakters (Straßenbahn/Bus) mit vorwiegender Verbindungsfunktion, übergemeindlich
 - Linien lokalen Charakters (Bus) mit vorwiegender Erschließungsfunktion, übergemeindlich
 - Gemeinde- oder Stadtlinien (Straßenbahn/Bus/Rufbus/AST etc.) mit vorwiegender Erschließungsfunktion, innergemeindlich/innerstädtisch
- 1.2 Das Liniennetz ist übersichtlich und leicht begreifbar zu gestalten.
- 1.3 Die Linien des ÖPNV sind *an den Bahnhöfen und* möglichst an Schwerpunkten des Verkehrsaufkommens miteinander so zu verknüpfen, daß das Umsteigen erleichtert wird.
- 1.4 Alle Linien sollen einen einheitlichen Laufweg aufweisen; wo abweichende Laufwege aus besonderen verkehrlichen Gründen nicht zu vermeiden sind, sind

diese fahrplantechnisch zu systematisieren. *Ausnahmen sind im Fahrplan (auch Aushangfahrplan) entsprechend zu kennzeichnen.*

2. Verkehrsmittel

- 2.1 Der Einsatz von bestehenden Schienenverkehrsmitteln hat Vorrang gegenüber dem Einsatz von Bussen; in Verkehrsrelationen mit ausreichender Nachfrage ist der Ersatz von Buslinien durch schienengebundene Verkehre auf vorhandenen oder neu zu schaffenden Schienenstrecken anzustreben.
- 2.2 Es sind geeignete, moderne, ansprechende und komfortable und saubere Fahrzeuge einzusetzen. *Im Grundtakt-Angebot sind nur Fahrzeuge einzusetzen, die den Förderkriterien des Landes Hessen (siehe RMV-Heft 8) entsprechen.*
- 2.3 Nach einer bestimmten Übergangszeit sind *im Grundtakt-Angebot* ausschließlich behindertengerechte Fahrzeuge einzusetzen.
- 2.4 In Verkehrsrelationen mit geringer Nachfrage können Linienverkehre teilweise oder ganz durch flexible Bedienungsformen (*Rufbus, Anruf-Sammel-Taxi o. ä.*) ersetzt werden.
- 2.5 *Die Fahrzeuge sollen gleichzeitig zwei nicht zusammengeklappte Kinderwagen oder einen Kinderwagen und ein Fahrrad normaler Bauart (jeweils nicht zusammengeklappt) mitnehmen können.*

3. Erschließungsqualität

- 3.1 Es werden Erschließungsbereiche für Haltestellen festgelegt (Radien):
 - Stationen des SPNV: 1.000 m;
 - Stadtgebiet Darmstadt 300 m;
 - Mittel- und Unterzentren (*Hauptorte*): 500 m;
 - sonstige: 600 m;

Zur Festlegung der Erschließungsbereiche von Knotenpunkten gilt jeweils der Wert des höherrangigen Verkehrsmittels.

Die obengenannten Werte gelten nicht für Umsteigewege zwischen Verkehrsmitteln; diese dürfen 100 m nicht überschreiten.
- 3.2 Die Erschließung aller Orte durch den ÖPNV ist sicherzustellen.
- 3.3 Alle *Ortschaften* werden flächendeckend mit dem ÖPNV erschlossen; ggf. mit Stadt-/Ortsbuslinien.
- 3.4 *Bahnhöfe*, Arbeitsplatzschwerpunkte, Schulen, Krankenhäuser und weitere bedeutende zentrale Einrichtungen werden bevorzugt erschlossen.
- 3.5 Für Siedlungsbereiche, die nicht flächendeckend erschlossen werden, sind *wettergeschützte B+R-Anlagen für Fahrräder* und gegebenenfalls P+R-Plätze an *Bahnhöfen* und zentralen Haltestellen zu errichten.
- 3.6 Haltestellen des ÖPNV sind mit beleuchteter Fahrgastinformation zu Fahrplan, Linienführung, Verknüpfung etc. und im Grundsatz mit einer wettergeschützten Wartemöglichkeit auszustatten.

Alle Bahnhöfe sind als Grundanforderung in den RMV-Mindeststandard (RMV-Heft 5: Stationsentwicklungsplan) zu versetzen. An Haltestellen mit besonderer Bedeutung sind bevorzugt Fahrkartenautomaten, *Stadtpläne/Umgebungspläne, Tarifinformation* und wettergeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten aufzustellen. Bei mehreren Abfahrtspositionen sind diese zu kennzeichnen. Auf eine sichere und ansprechende Zuwegung zu den Haltestellen ist zu achten.
- 3.7 An wichtigen Umsteigehaltestellen ist die Ausstattung so festzulegen, daß u. a. Verknüpfung und Umsteigeerfordernisse einfach erkannt werden können.

4. Verbindungsqualität

- 4.1 Alle Orte sind während der Haupt- und Tagesverkehrszeiten umsteigefrei mindestens an das nächste Unterzentrum anzubinden.
- 4.2 Die Mittel- und Unterzentren sind mit benachbarten Ober- und Mittelzentren der angrenzenden Gebietskörperschaften zu verbinden.
- 4.3 Im Spätverkehr sind mindestens die *Hauptorte der* Mittel- und Unterzentren anzubinden.
- 4.4 Die Linien sind so miteinander zu verknüpfen, daß in den Hauptverkehrsrelationen, in denen keine Direktverkehre angeboten werden, Umsteigezeiten von unter 10 Minuten erreicht werden. Auf Anschlüsse zum und aus dem Fern- und Regionalverkehr ist bevorzugt zu achten.
- 4.5 Umsteigefreie Verbindungen werden zeitgleichen Umsteigeverbindungen vorgezogen, *sofern dies von der Netzsystematik her sinnvoll ist.*
- 4.6 Ein Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV *von 0,8 bis 1,2 ist herzustellen.*

5. Bedienungsqualität

- 5.1 Die Wochen- Bedienung wird gegliedert in:
 - Montag – Freitag
 - Samstag
 - Sonn- und Feiertag
- 5.2 Die tageszeitliche Bedienung an Werktagen (außer Samstag) wird gegliedert in:
 - Tagesverkehrszeit (TVZ) von 4.30 Uhr bis 20.30 Uhr,
 - Hauptverkehrszeiten (HVZ) von 6.00 Uhr bis 9.00 Uhr und 12.00 Uhr bis 19.00 Uhr,
 - Spätverkehrszeit (SVZ) ab 20.30 bis 1.00 Uhr.Die samstäglische Bedienung wird von 5.00 Uhr bis 16.30 Uhr der Tagesverkehrszeit und von 16.30 Uhr bis 1.00 Uhr der Spätverkehrszeit zugeordnet.
Die Bedienungszeiträume sind fortlaufend den Änderungen der allgemeinen Rahmenbedingungen (Ladenöffnungszeiten, weitere Flexibilisierung der Arbeitszeiten) anzupassen.
- 5.3 Die Bedienung erfolgt im Taktverkehr. Es wird unterschieden in:
Mindesttakt im Spätverkehr: 2 Stunden.
Grundtakt der zwischengemeindlichen Bedienung im Landkreis: 60 Minuten.
Grundtakt der innerstädtischen Bedienung in der Stadt Darmstadt: 30 Minuten.
- 5.4 Für die Bedienungshäufigkeit werden folgende Mindest-Taktfrequenzen (in Minuten) *realisiert*:

	HVZ	TVZ	SVZ
Verbindung OZ – MZ/UZ	15	30	60
Verbindung Gemeinde – OZ/MZ/UZ	30	60	120
Innergemeindliche Verbindung Kreis	30	60	120
Innerstädtische Verbindung Stadt Da.	15	15	30

- 5.5 Die Verkehrsbedienung ist grundsätzlich als integraler Taktverkehr vorzusehen.

6. Tarif

Es gilt der Verbundtarif. Der Tarif soll verständlich und allgemein nachvollziehbar sein unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit und des Gleichbehandlungsgrundsatzes. *Sofern auf Verbindungen zwischen zwei Orten verschiedene Verkehrsmittel auf unterschiedlichen, jedoch verkehrsüblichen Wegen existieren, ist für beide*

Wege nur eine einheitliche Preisstufe anzuwenden, wobei die Zeitkarten für beide Wege gelten. Auf eine Gültigkeit der BahnCard in allen Verbundverkehrsmitteln unabhängig von der Entfernung ist hinzuwirken. Alle Rufbus-Verkehre (ohne Haustürbedienung) sind zuschlagfrei in den Verbundtarif zu integrieren. Alle AST-Verkehre (mit Haustürbedienung) sind ggf. mit Zuschlag in den Verbundtarif zu integrieren.

7. Betriebsablauf

7.1 Die Schaffung einer Betriebskoordination für den gesamten Landkreis und die Stadt Darmstadt mit Schnittstelle zum SPNV ist anzustreben.

7.2 Für Buslinien werden an neuralgischen Punkten Beschleunigungsmaßnahmen, z. B. durch Priorisierung an Lichtsignalanlagen, *Gestaltung von Busrouten als Vorfahrtsstraßen (kein Rechts vor Links) und Beseitigung von Busbuchten*, ergriffen.

7.3 Die ÖPNV-Knotenpunkte an den Bahnhöfen sind *mit kurzen Umsteigewegen* und leistungsfähig zu gestalten.

7.4 Die Verknüpfungen verschiedener Linien sind räumlich und zeitlich so zu gestalten, daß ein Umsteigen einfach und bequem möglich ist.

7.5 *An den ÖPNV-Knotenpunkten inkl. der Bahnhöfe ist die Anschlußsicherheit zwischen den Verkehrsmitteln zu gewährleisten. Sofern technische Maßnahmen (Funk/GSM, Anzeige der Wartezeit, Koordination der Betriebsleitungen) nicht möglich sind, ist eine optische Sicherung (Blickkontakt vom Bus zum Bahnsteig) einzurichten.*

7.6 *Über Störungen im Betriebsablauf, Ausfälle, Umleitungen usw. sind die Fahrgäste unverzüglich und umfassend zu informieren.*

8. Sonderverkehre

8.1 Der Schülerverkehr wird vorzugsweise in den Taktfahrplan des öffentlichen Verkehrs integriert, ggf. sind Zusatzfahrten vorzusehen, die (bei regelmäßigem Verkehr) im Fahrplan zu veröffentlichen und zur allgemeinen Nutzung freizugeben sind. In Zusammenarbeit mit den Schulträgern ist auf eine Anpassung der Schulanfangs- und endzeiten auf die Taktzeiten hinzuwirken, um kostenträchtige Zusatzfahrten zu vermeiden.

8.2 Zu Großveranstaltungen *und anderen Ereignissen (Wintersport auf der Neunkircher Höhe)* sollen besondere Angebot vorgesehen werden.

9. Marketing

9.1 Für das ÖPNV-Angebot, insbesondere für die Einführung von Neuerungen, wird zeitgemäße Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt.

9.2 Das Marketing unterschiedlicher Verkehrsunternehmen wird gemeinsam koordiniert und vermarktet; auf einheitliche Erscheinungsmerkmale ist zu achten.

9.3 Es werden regelmäßige *Nachfrageermittlungen der ÖPNV-Verkehrsströme und der Gesamtverkehrsströme durchgeführt. Auf Relationen mit unterdurchschnittlichem Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen ist das ÖPNV-Angebot vorrangig zu verbessern.*

9.4 Eine umfassende, verkehrsträgerübergreifende Information ist sicherzustellen (z. B. Mobilitätszentrale, *adreßscharfe Fahrplanauskunft im Internet und per Telefon*).

10. Qualitätssicherung

- 10.1 Sofern ein vertragliches Verhältnis zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vorliegt, das über eine Einnahmearbeitung bzw. Tarifierung hinausgeht, sind Zielkriterien für
- maximale Anteile der ausgefallenen Leistungen
 - Pünktlichkeit
 - Sauberkeit
 - Kundeninformation
- vertraglich festzulegen.
- 10.2 Werden die Zielkriterien vom Verkehrsunternehmen übertroffen, wird ein Bonus gewährt; werden sie verfehlt, wird eine Vertragsstrafe fällig.
- 10.3 Die durch den Aufgabenträger vereinnahmten Vertragsstrafen sind zu mindestens 80 % in geeigneter Form an die Jahreskartenkunden (Vollzahler) weiterzugeben.
- 10.4 Es werden regelmäßige Qualitätskontrollen der Zielkriterien vorgenommen. Die Ergebnisse werden – entsprechend der britischen „Passenger’s Charter“ – an allen Bahnhöfen und wichtigen ÖPNV-Knotenpunkten veröffentlicht.
- 10.5 Wichtigster Qualitätsmaßstab ist die Zufriedenheit der ÖPNV-Kunden. Zur Erfassung, Bearbeitung und Umsetzung von Kundenwünschen und –beschwerden ist ein einfach handhabbares System zu entwickeln, das die Erfassung von Kundenwünschen sowohl mittels Webbrowser als auch mittels Papier-Vordruck ermöglichen. PRO BAHN Starkenburg hat unter www.pro-bahn.de/starkenburg, Rubrik Aktionen, ein einfaches und funktionsfähiges Online-System zur Erfassung der Pünktlichkeit auf allen Bahnstrecken zwischen Main, Neckar und Odenwald installiert.