

PRO BAHN Starkenburg

Gemeinnütziger Fahrgastverband
Dr. Gottlob Gienger
(1. Vorsitzender)
Berliner Straße 32
64807 Dieburg

E-Mail: info@starkenburg.pro-bahn.de



VCD-Kreisverband Darmstadt-Dieburg e. V.
Rostocker Str. 14
64372 Ober-Ramstadt
VCD.Darmstadt-Dieburg@gmx.de

Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplanes Darmstadt-Dieburg

Sehr geehrter Herr Dr.-Ing. Blees,

auf den folgenden Seiten finden Sie die schriftliche Stellungnahme zum Entwurf des NVP.

Vom VCD gewünschte Änderungen sind in fester Schrift gedruckt; bei allen übrigen Textteilen handelt es sich um Begründungen.

Mit freundlichen Grüßen
Uwe Schuchmann
Zweiter Vorsitzender

Sehr positiv vermerken PRO BAHN und VCD die Einbeziehung aller Maßnahmen für das SPNV-Angebot und die SPNV-Infrastruktur in den lokalen NVP. Wir begrüßen die Abkehr von der bisher geübten (rechtlich nicht haltbaren) Praxis der DADINA, in allen diesen Fragen auf die Unzuständigkeit der lokalen Nahverkehrsgesellschaft und die Zuständigkeit des RMV zu verweisen. Wir begrüßen es, wenn die DADINA die aufgelisteten Maßnahmen im SPNV im Benehmen mit RMV und EVU zügig umsetzt.

Datenquelle: RMV-Zählung von 2004

Dieses Datenmaterial ist veraltet und für die ÖPNV-Planung weitgehend unbrauchbar, v.a. weil die Wünsche der Fahrgäste oder gar der Gesamtbevölkerung bzgl des ÖPNV-Angebots überhaupt nicht ermittelt wurden. Eine komplette Neukonzeption der RMV-Zählungen und Datenerhebungen ist erforderlich, einschließlich einer Haushaltsbefragung, um auch die Mobilitätswünsche der Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger erfassen zu können.

Seite 10 ff.

3.4 Nicht realisierte, weiter zu verfolgende Maßnahmen

Hier fällt zum wiederholten Male die Häufung der nicht realisierten Maßnahmen im Straßenbahn- und SPNV-Bereich negativ auf, die z.T. schon seit 1997 vor sich hergeschoben werden. Nach den relativ schnell und kostengünstig umgesetzten Maßnahmen im Busverkehr müssen jetzt endlich Investitionen in den Straßenbahnverkehr und SPNV umgesetzt werden, die das Rückgrat des ÖPNV bilden.

Seite 10

N-C

Maßnahme:

Prüfung einer normalspurigen Eisenbahnstrecke Darmstadt Ostbahnhof - Darmstadt Hbf

Bemerkung:

Grundsätzliche Systementscheidung ist mit dem Ausbau der Odenwaldbahn und der Reaktivierung der Bahnstrecke Pfungstadt – Darmstadt faktisch gefallen.

Stellungnahme VCD:

Stadt Darmstadt ist bis heute nicht gewillt, die städtische Buslinie Ostbahnhof – Innenstadt auf den Integralen Taktfahrplan anzupassen. Die örtliche und zeitliche Umsteigesituation ist auf dem Stand der früher 90er Jahre, nur der Tarif hat sich verbessert. Die Verlängerung der Odenwaldbahn in die Innenstadt ist eine wichtige Maßnahme zur Gewinnung weiterer Fahrgäste.

Seite 11

I10

Maßnahme:

Aufwertung des ÖPNV-Knotens Darmstadt Ostbahnhof

Bemerkung:

Maßnahme wurde wegen der baulichen Verknüpfung mit der geplanten Nordostumgehung vorläufig zurückgestellt.

Stellungnahme VCD:

Nordostumgehung wird vsl. in den nächsten 5 Jahren nicht realisiert, die Fahrgäste stehen weiterhin vor dem Ostbahnhof im Dreck. Zumindest eine provisorische Befestigung mit Asphalt zur Vermeidung nasser Füße sollte möglich sein, ebenso eine fußgängerfreundliche Ampelschaltung – Wartezeiten heute über 2 Minuten!

Seite 11

I27

Maßnahme:

Verlegung des Bahnhofs Darmstadt-Kranichstein

Bemerkung:

Fehlende Planungskapazitäten, bislang geringe Priorität

Stellungnahme VCD:

DA-Kranichstein ist Zugangsstation für nordöstlichen Landkreis zum Landratsamt. Kurzfristig sollte der Vorplatz asphaltiert werden. In Darmstadt-Kranichstein sollten niveaufreie Bahnsteigzugänge gebaut werden, um Zugkreuzungen mit haltenden Zügen zu ermöglichen und so fahrplantechnische Zwangspunkte zu beseitigen.

Seite 11

I33

Maßnahme:

Neubau eines Schienen-Haltepunkts Sickenhofen

Bemerkung:

Bisher aus betrieblichen Gründen nicht machbar.

Stellungnahme VCD:

Bei Ausschreibung der Linie 75 haben offensichtlich RMV und Dadina nicht darauf hingewirkt, dass im Ausschreibungsfahrplan zwei Minuten Puffer für Sickenhofen eingeplant werden und damit entsprechend spurtstarke Fahrzeuge eingesetzt werden. Bei der nächsten

Ausschreibung ist das zu berücksichtigen, zudem könnte durch eine Anpassung im Knoten Darmstadt schon zuvor der Puffer geschaffen werden.

Seite 11

Maßnahme S6

„Abschaffung der Tariffdifferenzen in den Relationen Dieburg – Darmstadt und Reinheim – Darmstadt“

Erläuterung

„Erst im Zusammenhang mit umfassenderer Tarifreform des RMV realisierbar.“

Stellungnahme PRO BAHN: Offensichtlich will die DADINA das Problem nicht lösen (analog Finanzmarktregulierung oder Kerosinsteuer nur auf europäischer Ebene)

Seite 12

N-A Straßenbahn Darmstadt – Weiterstadt

Das Bussystem nach Weiterstadt wurde mehrfach optimiert. Inzwischen ist zuweilen die Kapazitätsgrenze der Gelenkbusse überschritten. Daher ist eine Systementscheidung für schienengebundenes Nahverkehrssystem im Zeitraum 2010-2015 zwingend.

Seite 12

N-G

Maßnahme:

Einrichtung einer Tangentiallinie am östlichen Stadtrand von Darmstadt (Böllenthal – Ostbahnhof – Nordbahnhof)

Bemerkung:

Fehlende Planungskapazitäten

Stellungnahme VCD:

Durch Nichtbesetzung freierwerdender Stellen bei der Dadina werden sicher die Planungskapazitäten nicht erhöht, sondern eher eingeschränkt.

Nach der Einstellung der Planungen zur NOU sind im Stadtplanungsamt genügend Kapazitäten freigeworden.

Seite 12

N-L

Maßnahme:

Straßenbahnanbindung Darmstadt Ostbahnhof

Bemerkung:

Verträglichkeit mit den Planungen zur Nordostumgehung wurde geprüft. Im Zusammenhang mit Verlängerung nach Roßdorf – Groß-Zimmern weiter zu verfolgen.

Stellungnahme VCD:

Tramverlängerung in Meterspur ist lt. aktueller NKU nicht tragfähig. Tramverlängerung erfordert niveaufreie Querung der Odenwaldbahn, diese wiederum ist teuer.

Lösung:

Normalspurige Stadt-Land-Bahn Groß-Zimmern – Darmstadt Ostbahnhof (DB-Gleise) – Innenstadt – Hauptbahnhof. Dies ermöglicht auch Direktzüge Groß-Zimmern – Ostbahnhof – Frankfurt sowie Erbach – Luisenplatz. Das Traktionsproblem wurde in Zwickau und Kassel bereits gelöst.

Seiten 11, 12 Nordostumgehung

Nachdem die Nordostumgehung wg. der Ablehnung der Bürger und wg. unzureichender Finanzmittel der Stadt gescheitert ist, schlagen wir mit den freigewordenen Finanzmitteln und Planungskapazitäten ein Maßnahmenpaket zur Stärkung des ÖV vor, damit dieser substantielle Anteile des Pkw- und Lkw-Verkehrs aus der Ostregion übernehmen kann:

1. Die DADINA gibt ein Gutachten für ein Stadt-Land-Bahn-System nach dem enorm erfolgreichen Karlsruher Vorbild in Auftrag, insbesondere für eine leistungsfähige Schienenanbindung des Ostkreises via Ostbahnhof in das Stadtzentrum
2. Halbstundentakt auf der Bahnstrecke Darmstadt – Aschaffenburg - Wiesbaden Mo-Sa, Stundentakt So bis 24 Uhr
3. Durch eine zusätzliche Blockstelle zwischen Dieburg und Messel wird die Zugfolgezeit auf dem Streckenabschnitt Darmstadt - Aschaffenburg von 8 auf 4 Minuten herabgesetzt, die immer noch unzureichende Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit verbessert und die Verspätungsanfälligkeit herabgesetzt.
4. Angebotsausweitung auf der Odenwaldbahn an allen Tagen bis 24 Uhr. Durch das nunmehr seit Oktober 2008 komplett in Betrieb gegangene zentrale elektronische Stellwerk verursacht dies nur geringe Mehrkosten.
5. Der Magistrat erarbeitet mit DB Fernverkehr ein Konzept für die Fernverkehrsanbindung Darmstadt Hbf bis zur Inbetriebnahme der NBS.
6. Tägliche Kontrollen des LKW-Verkehrs gem. Feinstaubaktionsplan.
7. Auftrag für ein City-Logistikkonzept und ein Güterverteilzentrum mit Gleisanschluß
8. Dauerhafte Wiederaufnahme des Güterverkehrs auf der Odenwaldbahn (Reifenlager Otzberg, OHI, Caparol, Müllverladung Odenwaldkreis) und Schaffung der dazu notwendigen Infrastruktur. Wie aus gutunterrichteten Kreisen zu erfahren war, prüft DB Railion derzeit die Einstellung des seit 24. Feb. 2010 laufenden Probeverkehrs zu Caparol.
9. Die Stadt Darmstadt baut eine gefahrlos befahrbare innerstädtische Radwegenetz mit Bike und Ride an allen 7 Bahnhöfen
10. Größere Fahrradabteile in den Zügen der VIAS und DB Regio
11. Modernisierung Ostbahnhof, Nordbahnhof, Südbahnhof, Bf Eberstadt, Verlegung Bf Kranichstein im Rahmen des Konjunkturprogramms
12. Einführung einer Citymaut

Seite 13

3.5 Fazit

Bei den vergleichsweise teuren Maßnahmen wurden hauptsächlich Maßnahmen umgesetzt, die bereits vor 2004 beschlossen wurden.

Seite 18

**Absatz beginnend mit „Prüfung zusätzlicher tangentialer Verkehre“ ergänzen:
„Expressbus, meterspurige Straßenbahn, Stadt-Land-Bahn in Normalspur“**

Seite 25

Zitat:

„Dabei haben umsteigefreie Verbindungen Vorrang vor kürzeren Reisezeiten bei Umsteigeverbindungen.“

Stellungnahme VCD:

Diese Passage führt in der Praxis zu schienenparallelen Busverkehren und damit zu einem unwirtschaftlichen Ressourceneinsatz. Wenn auf vorhandenen Linien durch intelligente Fahrpläne und Anschlüsse die Verbindung gesichert werden kann, ist eine schnelle Umsteigeverbindung attraktiver.

Neue Formulierung:

„Umsteigeverbindungen mit kürzeren Reisezeiten sind gleichwertig mit umsteigefreien Verbindungen.“

S. 25, Reisezeit und Umsteigehäufigkeit

S. 135, 1.3.2 Fahrscheinverkauf

Die Abschaffung der Fahrscheinautomaten auf den innerstädtischen Linien H und F der HEAG Mobilo GmbH und das Kassieren beim Fahrer führte zu einer unerwünschten Verlängerung der Fahrzeiten und Attraktivitätsverlust des Busverkehrs. Bereits vor 2 Jahren wurden deshalb die Fahrzeiten dieser Linien um 2-3 min gestreckt.

Wir verweisen auf die Vorgabe aus S. 25 des NVP:

„Das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV soll bei maximal 1,5 liegen“

und schlagen deshalb vor, die Fahrzeiten der innerstädtischen Buslinien festzuschreiben.

Seite 29

Zitat:

„Die Einführung elektronischer, kundenfreundlicher Fahrkarten (z. B. Handyticket) ist vorzusehen.“

Stellungnahme:

Der RMV hat seit 15 Jahren ein historisch gewachsenes Tarifsysteem, dass sich im Vergleich zu benachbarten Tarifverbänden verstärkt am Markt vorbei entwickelt hat. Belege hierfür sind fehlende Tarifangebote für Jedermann, Senioren und Auszubildende (Keine preisgünstige, personengebundene verbundweite Netzkarte). Kurz gefasst: Der RMV knöpft möglichst wenig Fahrgästen pro Kopf möglichst viel Geld ab. Beim Verkehrsverbund Rhein-Neckar ist das umgekehrt, die verbundweiten Netzkarten sind auch ein ökonomischer Erfolg. Diese Erfolge wurden ohne elektronische Fahrkarten erzielt. Auch dem RMV wird es nicht gelingen, der Euro als gesetzliches Zahlungsmittel abzuschaffen.

Neue Formulierung:

„Die Einführung preisgünstiger, verbundweiter Netzkarten auf VRN-Preisniveau (absoluter Preis) ist sicherzustellen. Sofern das im RMV bis 2013 nicht erreicht werden kann, ist ein Tarifverbundwechsel von Stadt Darmstadt, Kreis Darmstadt-Dieburg und Odenwaldkreis zum VRN zu prüfen.“

M:

Maßnahme, die bereits in Realisierungsplanung ist oder die ohne erheblichen Planungsaufwand bis zum Jahr 2016 realisiert werden kann.

P:

Maßnahme, für die Realisierungsplanungen überschaubaren Umfangs noch anzustoßen sind, die aber voraussichtlich bis zum Jahr 2016 realisiert werden kann.

U:

Maßnahme/Thema mit größerem Untersuchungs- und Planungsbedarf (z. B. Machbarkeitsstudie, NKU), bei der /dem eine Realisierung voraussichtlich erst nach 2016 möglich ist.

Seite 88/89

Tabelle 40: Hinweise zur ÖV-Erschließung neuer Siedlungsflächen

Diese Hinweise finden unsere volle Unterstützung. Jedoch werden diese und auch die wohlmeinenden Vorgaben der Regionalplanung von den Kommunen regelmäßig ignoriert und damit immer neue Auto-Zwangsnutzer generiert. Hier sollte über planerische und finanzielle Sanktionen bei Verstößen ernsthaft nachgedacht werden. Wenn das Öl 250 Dollar pro Barrel kostet, sind diese Siedlungsflächen ohne ÖPNV-Erschließung weitgehend entwertet.

Seite 93

M16

Zitat:

„Verbesserung einzelner Umsteigeverbindungen am Ostbahnhof in Darmstadt morgens bzw. abends von und zu den Zügen der Odenwaldbahn“

VCD-Stellungnahme:

Da es die Aufgabe der Regionalbuslinien ist, Fahrgäste aus der Region nach Darmstadt zu bringen, sind diese erfahrungsgemäß auf der Strecke Ostbahnhof – Innenstadt voll ausgelastet. Zudem müssen die Regionalbuslinien Rücksicht auf die regionalen Anschlüsse im Landkreis nehmen. Damit sind die Regionalbuslinien für die Beförderung der Odenwaldbahnfahrgäste nicht geeignet. Gerade am Wochenende bestehen unzumutbar lange Wartezeiten zwischen Zug und Bus. Das alles wurde im Fahrgastbeirat bereits umfassend diskutiert und dennoch von der Stadt Darmstadt ignoriert.

VCD-Formulierung:

„Herstellung ITF-gerechter Anschlüsse binnen max. 8 Minuten zwischen allen Zügen aus/in Richtung Odenwald und der Darmstädter Stadtbushaltestelle in die Innenstadt an allen Verkehrstagen.“

Seite 94

P10 Aufbau einer Freizeitlinie (Darmstadt Hauptbahnhof – Mathildenhöhe –) Oberwaldhaus

–

Weltnaturerbe Grube Messel – Jagdschloss/Bioversum Kranichstein

Wir schlagen vor, den Prüfauftrag zu erweitern: Die Verlängerung der Buslinie F vom Oberwaldhaus über die Nebenstrecke bis Dieburg ist zu prüfen und bei positiver Kosten-Nutzen-Analyse umzusetzen. Als Haltestellen werden vorgeschlagen:

- Oberwaldhaus
- Badensee Grube Prinz von Hessen
- Besucherzentrum Weltkulturerbe Grube Messel, Restaurant Einsiedel, Restaurant Schnecken-Schröder
- Messel Bahnhof
- Dieburg Mainzer Berg (Naturfreundehaus Moret)
- Dieburg Freizeitzentrum Spießfeld
- Ortseingang Dieburg
- Dieburg Bahnhof **oder**
- Kath. Kirche St. Wolfgang
- Dieburg Erlenweg
- Dieburg Aubergenviller Allee

HVZ: Halbstundentakt, SVZ: Stundentakt

Begründung:

1. Diese Buslinie erschließt auf ihrem Laufweg zahlreiche stark frequentierte Freizeiteinrichtungen zwischen Darmstadt und Dieburg, die derzeit nur mit Auto oder mit dem Fahrrad zu erreichen sind, nicht jedoch mit dem ÖPNV.
2. Durch diese Buslinie wird auch die Dieburger Weststadt mit zahlreichen Neubausiedlungen durch den ÖPNV erschlossen, die bisher mehr als 500 m von der nächsten

Bushaltestelle oder mehr als 1000 m vom Bf Dieburg entfernt sind und damit gem. Nahverkehrsplan nicht vom ÖPNV erschlossen sind (siehe NVP S 88).

3. Deshalb bietet diese Buslinie auch für die Berufspendler aus dem Dieburger Westen eine attraktive Alternative zum Pkw.

Dieburgs Bürgermeister Dr. Werner Thomas unterstützt diesen Vorschlag.

Mögliches Problem:

Derzeit ist die Nebenstrecke von Darmstadt nach Dieburg für Fahrzeuge über 7,5 t gesperrt, ausgenommen Anlieger. Bei Einsatz eines Standard- oder Gelenkbusses ist eine Genehmigung erforderlich. Bei Einsatz eines Midibusses sollte dies kein Problem sein.

Seite 94

U7

Zitat:

„Überprüfung Bedienungsangebot und Bedienungssystem Darmstadt – Roßdorf – Groß-Zimmern“

VCD-Stellungnahme:

Wurde bereits ca. 2001/2002 untersucht, es wurden jedoch nicht alle Möglichkeiten einbezogen. Bereits im Juli 2003 hatten das Planungsbüro (StetePlanung) in der Roßdorfer Rehberghalle klargestellt, daß ein optimiertes Bussystem allenfalls ca. 5% Fahrgastzuwachs erreichen kann. Seit 2003 wurden das Bus-System in die Ostregion mehrfach optimiert. Inzwischen ist auf dieser Relation die Kapazitätsgrenze der Gelenkbusse überschritten. Daher ist eine Systementscheidung für schienengebundenes Nahverkehrssystem im Zeitraum 2010-2015 zwingend. Mit der Planung ist spätestens 2011 zu beginnen.

VCD-Forderung:

U7 streichen.

Neue P11a:

„Überprüfung Korridor Darmstadt Hbf – Innenstadt – Ostbahnhof – Roßdorf – Groß-Zimmern, wobei auch eine normalspurige Stadt-Land-Bahn mit Nutzung der DB-Gleise im Ostbahnhof und Hybridschienenfahrzeuge einzubeziehen sind.“

Seite 94

P30

Zitat:

„Neubau eines Schienen-Haltepunkts Sickenhofen“

VCD-Stellungnahme:

War bereits als Maßnahme im NVP 1997 und im VEP Babenhausen enthalten, an dem Dr. Blees ebenfalls mitwirkte. Seitdem sind 13 Jahre vergangen.

VCD-Forderung:

P30 streichen.

Neue Maßnahme M36a:

„Neubau eines Schienen-Haltepunkts Sickenhofen mit entsprechender Fahrplananpassung der R 75.“

S. 94/95 10.2.1 Maßnahmen SPNV-Angebot

RMV-Linie 75

Seit Sommer 2008 bedient die DB-Regio AG die RMV-Linie 75 Aschaffenburg - Darmstadt - Wiesbaden i.d.R. mit folgenden Doppelstock-Zuggarnituren:

- E-Lok Baureihe 143
- Doppelstockwagen 37 Plätze 1. Klasse, 72 Plätze 2. Klasse
- Doppelstockwagen 139 Plätze 2. Klasse
- Doppelstock-Steuerwagen 93 Plätze 2. Klasse, Mehrzweckabteil 12 Fahrradplätze.

Von 24.2. bis 25.3.2010 haben wir die Besetzung des 1. Klasse-Abteils zwischen Dieburg und Darmstadt Hbf über den Tag verteilt gezählt, siehe Anlage RMV-Linie75_Erste_Klasse.xls.
Resultat:

- Die Besetzung des Erste-Klasse-Abteils liegt zwischen 0 und 6 Fahrgästen in der HVZ.
- Das 1. Klasse-Abteil ist mit 37 Plätzen völlig überdimensioniert.
- Demgegenüber stehen in der 2. Klasse zu wenig Sitzplätze zur Verfügung, so dass z.B. in der morgendlichen HVZ die Fahrgäste in der RB15706 6:40 ab Aschaffenburg und RB15744 7:16 ab Aschaffenburg stehen müssen.

Unsere Forderungen:

- Das 1. Klasse-Abteil sollte umgehend auf max. 12 Sitzplätze verkleinert werden. Zwei Vierer-Sitzgruppen und zwei Zweier-Sitzgruppen ergeben auch in der HVZ eine max. 50-prozentige Platzbelegung und ermöglichen ungestörtes Arbeiten.
- Dies kann z.B. durch Verschieben bzw. Einsetzen einer Glas-Trennwand kostengünstig bewerkstelligt werden.
- Dadurch erhöht sich die Sitzplatzzahl in der 2. Klasse um mindestens 25 Plätze, die in der HVZ dringend benötigt werden.
- Insbesondere bei der einzelnen Zweiwagengarnitur
 - E-Lok Baureihe 143
 - Doppelstockwagen 37 Plätze 1. Klasse, 72 Plätze 2. Klasse
 - Doppelstock Steuerwagen 93 Plätze 2. Klasse, Mehrzweckabteil 12 Fahrradplätze würde so das krasse Missverhältnis zwischen 2. und 1. Klasse normalisiert.

Seite 95

P32

Zitat:

„Einführung eines schnellen Airport-Shuttle Darmstadt Hbf – FRA (- Wiesbaden)

VCD-Stellungnahme:

Schnelle Verbindung Darmstadt Hbf – Flughafen besteht bereits mit Air-Liner, zusätzliche Zug-km im Regionalverkehr werden auf anderen Strecken dringender benötigt.

Planungskapazität kann woanders sinnvoller eingesetzt werden.

VCD-Forderung: P32 streichen.

Neue Formulierung M33:

„Linie 60: Beibehaltung der RB Frankfurt – Darmstadt – Heidelberg im täglichen Stundentakt, Ausweitung des RE-Verkehrs Frankfurt – Darmstadt – Mannheim auf täglichen Zweistundentakt zwischen 6 und 22 Uhr.“

Seite 95

P29

Zitat:

„Linie 75: Angebotsausweitung im Abendverkehr nach 21 Uhr: Stundentakt bis etwa 24.00 Uhr, Angebotsausweitung am Wochenende auf Stundentakt bis etwa 24.00 Uhr, Einrichtung schneller Verbindungen zwischen Wiesbaden – Mainz – Darmstadt – Dieburg – Aschaffenburg.“

VCD-Stellungnahme:

Sinnhaftigkeit der Maßnahmen sind nachgewiesen (u. a. fordert das Anforderungsprofil einen 30-Minuten-Takt Babenhausen – Darmstadt), Prüfung daher nicht erforderlich, nur die Finanzierung ist (wie bei anderen Maßnahmen auch) sicherzustellen.

VCD-Forderung:

P29 streichen.

Neue M36b:

„Linie 75: Angebotsausweitung im Abendverkehr nach 21 Uhr: Stundentakt bis etwa 24.00 Uhr, Angebotsausweitung am Wochenende auf Stundentakt bis etwa 24.00 Uhr, Einrichtung täglicher zweistündlicher RE-Verbindungen zwischen Wiesbaden – Mainz – Darmstadt – Dieburg – Aschaffenburg.“

S. 95

10.2.2 Prüfaufträge SPNV-Angebot

P34 neu: Zusätzlicher Haltepunkt der RMV-Linie 75 Weiterstadt Ost in Höhe der "Arheilger Straße" Hierdurch verbesserten sich die Reisezeiten deutlich, da die Bewohner im Ostteil von Weiterstadt einen guten Zugang zu der Bahnlinie Wiesbaden-Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg erhalten würden. In nur 6 Minuten Fahrzeit erreicht man von diesem Haltepunkt ein- bis zweimal pro Stunde den Darmstädter Hauptbahnhof mit seinen zahlreichen Verknüpfungen zu Stadt und Region.

Seite 96

Linie 60 (DB-KBS 650)

„S-Bahn Frankfurt-Stadtmitte – Darmstadt Hbf im 30-Minuten-Takt täglich von 4:30 bis 01:30“

„RB Frankfurt – Darmstadt Hbf – Heidelberg im 60-Minuten-Takt täglich von 04:30 bis 01:30“

„RB Darmstadt Hbf – Bensheim Mo-Fr zusätzlich im 60-Minuten-Takt von 06:00 bis 09:00 und 15:00 bis 19:00, so dass sich für alle RB-Stationen in der Hauptverkehrszeit ein 30-Minuten-Takt ergibt.“

„RE Frankfurt – Darmstadt Hbf – Mannheim im 60-Minuten-Takt täglich von 06:00 bis 22:00, Systemhalte: Frankfurt Hbf, Langen, Darmstadt Hbf, Bickenbach, Bensheim, Heppenheim, Weinheim, Ladenburg, Mannheim Hbf. Halt in MA-Friedrichsfeld nur, wenn dort binnen 10 Minuten Anschluss nach Heidelberg besteht.“

Linie 75

„RB Wiesbaden – Mainz – Darmstadt – Babenhausen – Aschaffenburg im 60-Minuten-Takt täglich von 06:00 bis 24:00, Mo-Fr ab 04:30“

„RE Wiesbaden – Mainz – Darmstadt – Babenhausen – Aschaffenburg im 120-Minuten-Takt täglich von 07:00 bis 20:00, Systemhalte: Wiesbaden Hbf, Mainz Hbf, Mainz-Bischofsheim, Groß-Gerau, Darmstadt Hbf, Darmstadt Nord, Dieburg, Babenhausen, Stockstadt, Aschaffenburg.“

„RB Wiesbaden – Mainz – Darmstadt – Babenhausen – Aschaffenburg zusätzlich im 120-Minuten-Takt Mo-Fr von 06:00 bis 09:00 und 15:00 bis 19:00, so dass sich in Kombination mit der stündlichen RB und dem zweistündlichen RE für die RE-Systemhalte ein halbstündliches Angebot ergibt.“

Seite 100

Linie L

Zitat: Verbesserung einzelner Umsteigeverbindungen am Ostbahnhof in in Darmstadt morgens bzw. abends von und zu den Zügen der Odenwaldbahn durch zusätzliche Fahrten der Linie L (Sa: eine Fahrt; So: zwei Fahrten)

VCD-Formulierung:

„Herstellung ITF-gerechter Anschlüsse binnen max. 8 Minuten zwischen allen Zügen aus/in Richtung Odenwald und der Darmstädter Stadtbuslinie in die Innenstadt an allen Verkehrstagen.“

Seite 104:

Linie K56 (626)

Die Geschäfte in Darmstadt schließen mehrheitlich um 20 Uhr, die letzte Fahrt erfolgt jedoch bereits um 19 Uhr.

Im Fahrplan 2010 gibt es eine Taktwechsel sonntags.

VCD-Formulierung:

„Mo-Fr 4:45 – 20:45“ und

„Eine zusätzliche Fahrt Mo-Fr ab Darmstadt Hbf um 20:00 bis mindestens Rohrbach.“

S. 111

M25 Aufwertung Verknüpfungspunkt DA-Eberstadt Bahnhof sollte präzisiert werden (Kosten 4,6 Mio. Euro):

Sanierung Bahnsteige, niveaufreie Bahnsteig-Zugänge, Aufzüge, Bahnsteigdächer, Unterstände, Bushaltestellen, gepflasterte und begrünte P+R-Plätze, Empfangsgebäude, Service-Store.

Die viel zu niedrigen Bahnsteige in DA- Eberstadt sind ein seit Jahrzehnten bekanntes Unfallrisiko. Zitat des ehem. DB-Bahnhofsmanagers: „Ich wünsche mir, daß sich mal jemand die Knochen bricht und die DB verklagt, damit ich endlich etwas unternehmen kann.“

Seite 112

10.4.2 Prüfaufträge ÖPNV-Infrastruktur und Betriebsabwicklung

P 12 Aufwertung Verknüpfungspunkt Weiterstadt Bahnhof sollte erweitert werden:

Sanierung der Bahnsteige, niveaufreie Bahnsteig-Zugänge, Aufzüge, Bahnsteigdächer, Unterstände, Bushaltestelle, gepflasterte und begrünte P+R-Plätze, Empfangsgebäude, Service-Store. Dass die durch ihre Gewerbesteuererinnahmen reichste Kommune im Kreis Darmstadt-Dieburg ihren Bahnfahrern ein derart heruntergekommenes Ambiente zumutet, zeigt eine vollkommen verkehrte Prioritätensetzung in der Verkehrsplanung. Weiterstadt hätte das schon längst komplett aus Eigenmitteln durchführen können.

Seite 112

P16, P17, P18

Zitat:

„Aufwertung Verknüpfungspunkt DA Ostbahnhof, Nordbahnhof, Südbahnhof“

VCD-Forderung:

Die Aufwertung ist erforderlich, keine weitere Prüfung.

VCD-Formulierung

P16, P17, P18 streichen.

Neue M32a, b, c

„Aufwertung Verknüpfungspunkt DA Ostbahnhof, Nordbahnhof, Südbahnhof“

Seite 112

10.4.2 Prüfaufträge ÖPNV-Infrastruktur und Betriebsabwicklung

Neu: Aufwertung Bahnhof Messel

Zur gegenwärtigen Situation siehe Darmstädter Echo vom 9.7.2010:

<http://www.echo-online.de/suedhessen/darmstadt-dieburg/messel/Buergermeister-Bahnhof-ist-blamabel;art1291,996537>

Um den betrieblichen Zwangspunkt des ebenerdigen Zugangs zu Gleis 2 zu beseitigen und die Zugfolge auf der Strecke erhöhen zu können, ist der Bau einer Fußgängerunterführung zum Gleis 2 erforderlich. Behinderte sollten nach wie vor ebenerdig über eine personalbediente Schranke zum Gleis 2 gelangen können.

Das Überholgleis 3 sollte dauerhaft für die Überholung von Güterzügen in Betrieb bleiben und nicht nur für Bauarbeiten. Die umfangreichen Gleisanschlüsse sollten reaktiviert werden.

Seite 116

Zitat:

„Bahnhöfe, Verknüpfungspunkte, Straßenbahn- und Bushaltestellen mit mehr als 500 Einsteigern je Werktag ...“

VCD-Forderung:

Alle Stationen des regionalen SPNV sowie alle Straßenbahnhaltestellen sind mit diesen Informationen auszustatten.

VCD-Formulierung:

„Alle Stationen des SPNV, alle Straßenbahnhaltestellen sowie weitere Verknüpfungspunkte und Bushaltestellen mit mehr als 500 Einsteigern je Werktag ...“

Seite 119

Zitat:

„Elektronisches Ticketing ist entsprechend den Vorgaben des RMV einzuführen und zu betreiben.“

VCD-Stellungnahme:

Die Einführung des E-Ticket erfordert hohe Investitionen, die für Angebotsverbesserungen fehlen, ist aus Datenschutzgründen fragwürdig und kann den Euro als gesetzliches Zahlungsmittel auch nicht ablösen.

VCD-Forderung:

Absatz streichen und durch folgende Formulierung ersetzen:

„Die DADINA setzt sich auf allen Ebenen des RMV dafür ein, einen raschen und geordneten Ausstieg aus dem E-Ticketing durchzuführen und stattdessen preisgünstige verbundweite Netzkarten wie im Verkehrsverbund Rhein-Neckar einzuführen.“

Seite 129

Zitat

„1.1.2 (1) Die Fahrzeuge sind mit einer weißen Grundlackierung zu versehen und mit den RMV-Designelementen ...“

VCD-Stellungnahme:

Die Fahrzeugfarbe ist unwichtig. Auch grüne und rote Busse befördern Fahrgäste.

VCD-Formulierung:

„Die Fahrzeuge sind mit den RMV-Designelementen ...“

Zitat

„(2) Werbeanbringungen am oder im Fahrzeug sind nur zulässig ...“

VCD-Forderung:

Keine Autowerbung an Bussen und Straßenbahnen. Keine Türfensterbeklebung.

VCD-Formulierung:

Die ersten beiden Sätze unverändert. Dann: „Die Beklebung von Türfenstern ist nicht gestattet. Autoreklame ist nicht zulässig.“

S. 130

Rollstuhlstellplatz Bus/Straßenbahn

Die geringe Grundfläche von mind. 750x1300 mm hat zur Folge, dass es kaum möglich ist, auf dem Rollstuhlstellplatz ein oder zwei Fahrräder unterzubringen, ohne dass diese weit in den Gang hineinragen und den Fahrgastfluss behindern. Hier empfiehlt sich ein Praxistest. Fahrräder benötigen mehr Länge.

Seite 131/132 Abgasnormen

VCD-Stellungnahme:

Busse sind per se umweltfreundlicher als Autos. Über die gesetzlichen Grenzwerte hinausgehende Normen verteuern den Betrieb. Es ist auch umweltverträglicher, moderne Busse länger einzusetzen statt ständig auszutauschen. Das Fahrzeugalter wird über Punkt 1.1.6 sichergestellt.

VCD-Forderung:

„Einhaltung der Emissionsgrenzwerte und Partikelgrenzwerte entsprechend der zum Zulassungszeitpunkt gültigen Euro-Norm.“

Alle weiteren Formulierungen streichen.