



Fahrgastverband PRO BAHN

Regionalverband Starkenburg e.V.

Steinmetzweg 38 • 64625 Bensheim
Tel.: 01577 9217391
E-Mail: info@starkenburg.pro-bahn.de
www.pro-bahn.de/starkenburg

PRO BAHN Starkenburg e.V. • Steinmetzweg 38 • 64625 Bensheim

Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation
Europaplatz 1
64293 Darmstadt

Wunschgemäß verschickt an
info [at] dadina.de

Regionalvorsitzender: Peter Castellanos
Steinmetzweg 38 • 64625 Bensheim
Tel.: +49(0)721 / 66997061
Mobil: +49(0)157 / 79217391
E-Mail: peter.castellanos@pro-bahn-hessen.de

Bankverbindung:
Volksbank Darmstadt-Südhessen
IBAN: DE83 5089 0000 0000 5713 00
BIC: GENODEF1VBD

26.2.2019

Sehr geehrter Herr Altenhain,

wir bedanken uns dafür, dass uns die Möglichkeit eingeräumt wird zum Entwurf des Gemeinsamen Nahverkehrsplans für die Stadt Darmstadt und den Kreis Darmstadt-Dieburg (NVP) Stellung zu beziehen. Erfreulicherweise haben Sie unsere Abgabefrist verlängert, sodass uns kein Zeitdruck entstanden ist. Dafür danken wir ebenso.

Mit dem NVP-Beirat wurde eigens für den Nahverkehrsplan ein Gremium zur fachlichen Diskussion und Entwicklung der Inhalte geschaffen. Dies halten wir für eine sehr vorbildliche Gestaltung des Prozesses, an dem wir uns gern beteiligt haben. Wir wünschen uns, dass weitere Aufgabenträger dem folgen.

Es ist erfreulich festzustellen, dass das in einem Großteil des Kreises mittlerweile hohe Angebotsniveau im NVP-Entwurf bestätigt und weiterentwickelt wird. Daher ist die fehlende systematische Bearbeitung einzelner Defizite als ein Wermutstropfen unter Weiteren zu nennen. Ebenso begrüßen wir die ausführliche Behandlung des Schienenpersonennahverkehrs – ein Thema, das andere Aufgabenträger mit der Begründung „nicht Bestandteil lokaler Nahverkehrspläne“ bei der Planerstellung beiseiteschieben und damit Entwicklungen blockieren.

Über die Erstellung des Nahverkehrsplans hinaus stehen wir weiterhin für einen konstruktiven Austausch in der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Peter Castellanos
Vorsitzender

Geschäftsführender Vorstand:

Vorsitzender: Peter Castellanos • Steinmetzweg 38 • 64625 Bensheim
Kassenwart: Robert Schäfer • Odenwaldstr. 50 • 64297 Darmstadt
Schriftführer: Marcus Gottsleben • Palleswiesenstr. 152 • 64293 Darmstadt
Vereinsregisternummer: VR 2417 – Amtsgericht Darmstadt

Stv. Vorsitzender: Michael Reuter • Knappenborngasse 5 • 65329 Hohenstein
Stv. Vorsitzender: Thomas Mroczek • Im Rod 4 • 64569 Nauheim
Stv. Vorsitzender: Holger Kalkhof • Am Bessunger Forst 30 • 64347 Mühlthal

Finanzamt Dieburg, Steuernummer 008 250 53449

Stellungnahme zum Entwurf des gemeinsamen lokalen Nahverkehrsplans für die Wissenschaftsstadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg 2019 – 2024

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V., 26.2.2019

0a. Grundlagen des Bewertungsverfahrens

- I. PRO BAHN bewertet als Verbraucherverband die Inhalte von Planwerken grundsätzlich nach ihrem Fahrgastnutzen. Des Weiteren spielt für uns der verantwortliche Umgang mit Steuergeldern eine zentrale Rolle. Ziel eines jeden Aufgabenträgers sollte es sein über eine hohe Nutzerzahl den Subventionsbedarf des ÖPNV möglichst niedrig zu halten.
- II. Im Nahverkehrsplan konkretisiert der Aufgabenträger die „ausreichende Verkehrsbedienungs“ für den ÖPNV in seinem Wirkungsbereich. Neben den aus gesellschaftspolitischer und rechtlicher Sicht für die Aufgabenträger unumgänglichen Ausgestaltung des Schülerverkehrs gehört dazu auch die angemessene Vorhaltung eines Angebotes für Menschen ohne Pkw, ohne Fahrerlaubnis oder anderen Gruppen ohne Entscheidungsfreiheit in der Verkehrsmittelwahl („Captive Riders“). Die unangemessene Einschränkung von Verkehrsangeboten oder das Unterlassen von Verbesserungsmaßnahmen interpretieren wir vor diesem Hintergrund als Einschränkung der Mobilität und damit der gesellschaftlichen Teilhabe dieser Betroffenen (z.B. eingeschränkte Flexibilität in der Zielwahl, Terminfindung, Vollständige Teilnahme an gesellschaftlichen Events usw.).
- III. Der ÖPNV nimmt eine wichtige klimapolitische Funktion zur nachhaltigen Senkung der Umweltbelastungen im Verkehr ein. Als Umweltverband interpretieren wir in einer Vernachlässigung des ÖPNV bzw. alleinigen Beibehaltung eines unzumutbaren Status quo ein Desinteresse der Aufgabenträger eine für künftige Generationen intakte Umwelt zu bewahren.
- IV. Forderungen (F) von PRO BAHN berücksichtigen neben Fahrgastbelangen auch organisatorische Belange der ausführenden Stellen. Basis hierzu bildet der uns bekannte allgemeine Stand der Technik und Erfahrungen aus vergleichbaren Regionen. Bei Forderungen handelt es sich daher ausdrücklich NICHT um „unerfüllbare Wünsche“, sondern um „Muss-Anforderungen“ zur Schaffung von Grundlagen für ein aus unserer Sicht zumutbares ÖPNV-Angebot im Sinne einer menschenwürdigen Daseinsvorsorge.
- V. Vorschläge bzw. Anregungen (V) von PRO BAHN dienen in erster Linie als Hinweise zur Überprüfung. Sie sollen perspektivische Weiterentwicklungen aufzeigen, denen die Aufgabenträger nachgehen können, wenn Sie ein Interesse an einem kundenorientierten ÖPNV verfolgen. Es handelt sich hierbei

um „Kann-Anforderungen“ zur Schaffung von zusätzlichen Qualitäten für einen attraktiven ÖPNV. Eine unbegründete Nichterfüllung deuten wir als Desinteresse an einem attraktiven ÖPNV.

- VI. Als Lob (**L**) von PRO BAHN ist ein Inhalt mit Vorbildfunktion zu verstehen, der für andere Regionen zur Nachahmung empfohlen wird.
- VII. Forderungen (**F**) und Lob (**L**) werden in einem einfachen Punktesystem gewichtet (Faktor 1 für sehr geringes, 2 für geringes, 3 für hohes, 4 für sehr hohes Gewicht). Diese Summe aus Forderungs- und Lobpunkten bildet die für die Bewertung des NVP-Entwurfs wertungsrelevante Gesamtpunktemenge. Anschließend werden Lobpunkte durch die wertungsrelevante Gesamtpunktemenge geteilt. Das Ergebnis bildet den sogenannten „ÖPNV-Planungsindex“ – eine Kennziffer zur Bewertung von ÖPNV-Planwerken hinsichtlich ihrer Kundenfreundlichkeit und politischen Zukunftsfähigkeit nach den durch PRO BAHN festgelegten Maßgaben.

Vorschläge/Anregungen (**V**) sind als neutrale Hinweise aufzufassen und bedürfen daher keiner Gewichtung. Werden diese jedoch umgesetzt, kann der ÖPNV-Planungsindex des Planentwurfs nach Veröffentlichung der Endfassung verbessert werden (Näheres unter Kapitel 9).

Die Gewichtung erfolgt individuell unter Abwägung unserer konkreten Erwartungen über eine „gute ÖPNV-Planung“. Werden unsere Erwartungen aus langjähriger Erfahrung mit der Bewertung und Begleitung von Nahverkehrsplänen in ihrer Umsetzung durch zusätzliche unter Kapitel 0b nicht beschriebene Qualitäten übertroffen, wird dies entsprechend durch Lobpunkte honoriert.

- VIII. Das soeben vorgestellte Bewertungsverfahren ist offen für Optimierungsvorschläge. Falls die an einem Planwerk bearbeitenden Stellen ihre Arbeit als nicht angemessen bewertet empfinden, würden wir uns freuen, wenn Sie uns Ihre Kritik zukommen lassen könnten (Kontaktmöglichkeiten sind dem Einführungsschreiben zu entnehmen).

0b. Anforderungsprofil zum Bewertungsverfahren

Aus Sicht von PRO BAHN sollte ein lokaler Nahverkehrsplan mindestens folgende Themenbereiche des ÖPNV behandeln (nicht notwendigerweise nach der hier dargestellten Reihenfolge/Gliederung):

- I. Bestandsaufnahme:
 - a. Verständliche Darstellung der rechtlichen Rahmenbedingungen auf allen relevanten politischen Ebenen.
 - b. Darstellung aller für den ÖPNV relevanten allgemeinen Ziele der Raumplanung,
 - c. Darstellung der zentralen Orte im und in direkter Nachbarschaft zum betrachteten Planungsraum.
 - d. Ungeschönte Darstellung des ÖPNV im Status quo aus Perspektive seiner Nutzer. Hierbei sollen insbesondere behandelt werden:

- i. Reisezeitvergleiche zwischen MIV und ÖPNV, sowie Umsteigehäufigkeiten auf den in b) ermittelten Relationen zwischen den zentralen Orten innerhalb des Planungsraumes und von diesen zu außerhalb des Planungsraumes nächstliegenden zentralen Orten. Die Reisezeitvergleiche und Umsteigehäufigkeiten sind hinsichtlich ihrer Relevanz für die weitere Planung zu kommentieren.
 - ii. Fahrzeuge und Haltestellen (darunter Verknüpfungspunkte, Barrierefreiheit, Anteil eingesetzter Niederflurfahrzeuge etc.)
 - iii. Tarifsituation (Darstellung aller angewendeten Tarife, deren räumlicher Geltungsbereich, Übergangstarife etc.)
 - iv. Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln (Zuwegung von Haltestellen im Fußverkehr, Integration des Fahrrades, P+R usw.)
 - v. Vorhandene Nachfrage im ÖPNV- und MIV-Netz
 - e. Anforderungen an den ÖPNV vonseiten der Bürgerinnen und Bürger, Kommunen, ÖPNV-Kunden, Verbände, Verkehrsunternehmen, sowie weiteren Akteuren
- II. Anforderungsprofil: Zu den unter Absatz I genannten Themen sind geeignete Soll-Werte durch den Aufgabenträger zu definieren.
- III. Mängelanalyse: Soll-Ist-Abgleich der Bestandsaufnahme mit dem formulierten Anforderungsprofil
- IV. Angebotskonzeption: Konzept zur Beseitigung der beschriebenen Mängel (inklusive Umsetzungskonzept mit Angaben zur Finanzierung und ungefähren Zeiträumen).
- Aus den unter Absatz I.c ermittelten zentralen Orten und übrigen Orten im Planungsraum ist ein Netzkonzept nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung 2008 (RIN 2008)¹ zu entwickeln. Den damit ermittelten Betrachtungskorridoren werden Verbindungsfunktionsstufen zugewiesen, denen wiederum ein differenziertes Bedienungsangebot abhängig von den räumlichen Rahmenbedingungen eines jeden Betrachtungskorridors (Einwohnerpotenzial, Nachfragedaten etc.) zuzuordnen ist.
- V. Planungsdokumentation: Das Verfahren zur Erstellung des Nahverkehrsplans ist so zu dokumentieren, dass nicht am Planungsprozess Beteiligte die Planungsprämissen und Maßnahmenentwicklung im Nachhinein nachvollziehen können. Eine größtmögliche Transparenz sollte angestrebt werden – schließlich werden zur Erstellung des Planwerks Steuergelder aufgewendet.

¹ Richtlinie für integrierte Netzgestaltung 2008, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2008

1. Allgemeines & Bestandsaufnahme

- I. Das Beteiligungsverfahren ist befriedigend dokumentiert. Es ist nicht nachvollziehbar, wie die allgemein formulierten Punkte im Kapitel 3 zu Stande kommen. Im Sinne einer umfassenderen Transparenz bitten wir daher die Protokolle mindestens der NVP-Beirats- und Lenkungsgruppensitzungen in den Anhang aufzunehmen (**F x 1**).
- II. Wir begrüßen die Einrichtung eines NVP-Beirats, der sich eigens mit der Aufstellung des NVP befasst hat (**L x 4**).
- III. Die rechtlichen Rahmenbedingungen wurden ausführlich und plausibel dargelegt und hinsichtlich des Planungsraumes konkretisiert (**L x 2**).
- IV. Aus dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 geht aus Ziel 5.1.3-7 (Z) hervor den Integralen Taktfahrplan als Planungsprinzip zur landesweiten Gestaltung des ÖPNV zu verfolgen („HESSEN-Takt“). Im vorliegenden NVP-Entwurf wird nach unserer Recherche an keiner Stelle darauf Bezug genommen. Es fehlen Anforderungen an bzw. Darstellung von Taktknoten (z.B. Entwicklung des Darmstädter Hbf zu einem sicheren 00- und 30er-Knoten; Maßnahmen zur Ermöglichung kurzer und sicherer Umstiegszeiten). Konkrete Taktnoten und Anschlussrelationen auf diesen Taktnoten sollten daher ergänzt werden (**F x 1**).
- V. Aus dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 geht aus dem Ziel 5.1.3-9 (Z) hervor, dass die Odenwaldbahn eine „überregional bedeutsame Nahverkehrsstrecke“ auf der Relation Hanau/Darmstadt – Eberbach – Stuttgart darstellt. Dies und das ebenda formulierte landesplanerische Ziel diese Relation in das Fernverkehrsnetz einzubeziehen sollte unseres Erachtens im Kapitel 2.3.2. informell vermerkt werden (**V**).
- VI. Es werden nur die zentralen Orte innerhalb des Untersuchungsraums in Kapitel 4.1. als untersuchungsrelevant dargestellt. Auf kleinräumiger Ebene sind jedoch auch Beziehungen von/zu den zentralen Orten der Nachbarkreise relevant. Schließlich geht aus Kapitel 4.8. „Mobilitätsverhalten“ nicht hervor, dass die Bevölkerung sich bspw. ausschließlich innerhalb ihrer Kreisgrenzen orientiere. Darauf wird nur indirekt bei der Angebotskonzeption und der Darstellung der Pendlerverflechtungen im Kartenband Bezug genommen. Eine alleinige Abwägung der Relevanz von Relationen für den ÖPNV durch Darstellung der Berufspendlerverflechtungen halten wir für nicht ausreichend. Nach den selbstzitierten Studien in Kapitel 4.8. und der umfangreichen Studienreihe „Mobilität in Deutschland“ nehmen diese nur rund 20% der Wege bzw. Personenkilometer am Gesamtverkehrsaufkommen ein.

Die hinter der Kreisgrenze nächstgelegenen zentralen Orte müssen daher in den Textteil des Kapitels 4.1. aufgenommen werden (**F x 4**). Das Kapitel 4.8. bzw. 6.1. (oder ggf. an anderer passender Stelle) sollte um einen Absatz „räumliche Orientierung“ beispielsweise wie folgt ergänzt werden:

„Die im Kapitel 4.8. dargelegten Studien zum Mobilitätsverhalten zeigen auf, dass Mobilität von soziodemografischen Rahmenbedingungen abhängig ist. So haben etwa

Eigenschaften, wie das Alter oder das Haushaltseinkommen, Einfluss auf die Mobilität. Jeder Mensch entscheidet ausgehend von seinem Wohnort, seinen persönlichen finanziellen Spielräumen und dem verfügbaren Verkehrsangebot über die für ihn erreichbaren Ziele. Hierbei spielen Abgrenzungen in der Organisation des ÖV in der Regel keine relevante Rolle. Aus diesem Grund muss für die Planung des ÖV in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern ein Verwaltungsgrenzen übergreifender Planungsansatz zu verfolgt werden, der auf die Mobilitätsbedürfnisse nahe der Kreisgrenze lebender Menschen Rücksicht nimmt“ (V).

- VII. Die Pendlerbeziehungen im Berufsverkehr sind vorbildlich relationsbezogen und untergliedert nach Binnenverkehr sowie grenzüberschreitendem Verkehr kartografisch visualisiert (L x 4). Es ist jedoch nicht nachvollziehbar, wie der Wert von 200 Beziehungen (S.75) als „Untergrenze der ÖPNV-relevanten Nachfrage“ zu Stande kommt. Wir bitten darum eine Erläuterung hierzu (insbesondere unter Nennung eines politisch avisierten Anteils des Umweltverbundes am Gesamtverkehrsaufkommen im Kreis Darmstadt-Dieburg; z.B. die im Klimaschutzkonzept des Kreises genannten 20%) nachzuholen (F x 2).

Nach Einschätzung von PRO BAHN sollten die umfangreichen Karten zu den Pendlerbeziehungen ÖPNV-relevante Beziehungen darstellen, damit ersichtlich ist, wo ÖPNV-Verbindungen erforderlich sind. Eine Darstellungsschwelle von 200 Beziehungen im Berufsverkehr halten wir – unabhängig der Tatsache ortsteilunscharfer Daten – für viel zu hoch, da es sich nur um ca. 16% des Verkehrsaufkommens (Quelle: Mobilität in Deutschland 2017) handelt und schon heute Verbindungen im Bestand die Vorgaben für die Zielkonzeption deutlich übertreffen (z.B. Linie MO2 Brandau – Reinheim mit Mo-Fr 60'-Takt, Wochenende 2h-Takt im Bestand => in der Karte „Netzkategorisierung“ dagegen nur „andere Verkehrsbeziehung“, statt eigentlich „Kategorie 4“).

Wir halten einen ÖPNV-Betrieb per Bus in Festbedienung im 2h-Takt ab einer Gesamtnachfrage(!) von rund 400 den Kreis Darmstadt-Dieburg betreffender Beziehungen² für erforderlich. Niedriger nachgefragte Relationen sollen durch bedarfsorientierte Formen bedient werden. Rechnet man von den 400 Beziehungen Gesamtverkehrsnachfrage den Anteil von 16% Berufsverkehr herunter, ergibt sich ein Mindestwert von 64 Beziehungen im Berufsverkehr. Wir schlagen noch 25% auf, um die potenzielle ÖPNV-Nachfrage im Jedermannverkehr nicht über zu bewerten und um zu berücksichtigen, dass Einkaufs- und Freizeitwege i.d.R. vergleichsweise seltener mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Damit resultieren rund 80 Beziehungen im Berufsverkehr als absolute Untergrenze für eine getaktete ÖPNV-Verbindung.

Wir bitten darum den Wert von 80 Berufspendlerbeziehungen als Untergrenze der Kartendarstellungen anzusetzen und bei der Kategorisierung des Zielnetzes zu berücksichtigen, damit für den Leser nicht der Schluss entsteht, dass unterhalb einer Schwelle von 200 Berufspendlern „nichts los“ bzw.

² Wir halten 80 Beziehungen im Gesamtverkehr für ausreichend, um eine Mindestnachfrage für eine Festbedienung zu begründen. Als politische Zielvorstellung für den Kreis Darmstadt-Dieburg rechnen wir hier mit dem im Klimaschutzkonzept des Kreises formulierten ambitionierten ÖPNV-Anteil i. H. v. 20% an allen Wegen einer Relation. Damit ergibt sich ein Gesamtwert von 400 Beziehungen Gesamtverkehrsaufkommen für eine „ÖPNV-relevante-Relation“.

„grundsätzlich kein Bedarf für attraktiven ÖV vorhanden“ sei (F x 2). Ein plakatives Beispiel für die viel zu hoch angesetzte Schwelle ist die nicht dargestellte (aber durch eigenes Erleben in der Praxis nachweislich vorhandene) Nachfrage zwischen Darmstadt und den entlang der Odenwaldbahn liegenden Gemeinden im Odenwaldkreis.

Ggf. ist eine neue „Netzkategorie 5 – hochwertige Daseinsvorsorge“ mit dem Mindeststandard „T60/T120/T120/T120“ einzuführen oder die Kategorie „andere Verkehrsbeziehung“ entsprechend umzufunktionieren, um die unterhalb der gewählten 200-Berufspendler-Schwelle zu Stande kommenden neuen Beziehungen im Angebotskonzept abzubilden (V).

- VIII. Die Aufkommensschwerpunkte im Ausbildungsverkehr sind transparent dargestellt und mit Zahlen inkl. Veränderungen über die Zeit auf S.45f hinterlegt (L x 2).
- IX. Die Planung von ÖPNV-Angeboten muss auf die freie Schulwahl in Hessen Rücksicht nehmen. Wir begrüßen in diesem Zusammenhang zwar den Hinweis auf Seite 75 im Kapitel 6.2.1. (L x 2), vermissen jedoch Schlussfolgerungen hierzu (z.B. aufgabenträgergrenzen übergreifende ÖPNV-Planung, um die freie Schulwahl auch für Bewohner nahe der Kreisgrenze zu berücksichtigen). Wir fordern daher eine kartografische Darstellung der Pendlerbeziehungen im Schülerverkehr und die Formulierung von Anforderungen an den ÖPNV, um die Möglichkeit einer freien Schulwahl glaubwürdig in der ÖPNV-Planung abzubilden (F x 2).
- X. Grundsätzlich gute und differenzierte Darstellung der touristischen Destinationen im Kapitel 4.5 (L x 3) und der für den Berufsverkehr relevanten Aufkommensschwerpunkte im Kapitel 4.3 (L x 3). Allerdings fehlen in der Betrachtung beider Kapitel relevante Ziele außerhalb der Kreisgrenze. Unseres Erachtens sollten regional bedeutsame Ziele, die sich in unmittelbarer Nachbarschaft zur Kreisgrenze befinden – zumindest für den Freizeitverkehr (z.B. Felsenmeer mit Besucherinfozentrum in Lautertal-Reichenbach, Kreis Bergstraße) – ebenfalls in die Erhebung relevanter Standorte aufgenommen werden, um im Anforderungsprofil Aussagen zur Erreichbarkeit aus dem Kreis Darmstadt-Dieburg zu treffen (F x 1). Mobilitätsbedürfnisse enden in der Regel nicht an der Kreisgrenze.
- XI. Wichtige Einkaufs- und Versorgungsstandorte werden im Kapitel 4.6. thematisiert. Eine kartografische Darstellung der Standorte liegt ebenfalls vor (L x 3). Für die Analyse wäre es sicher vorteilhaft, wenn wichtige regional bedeutsame Standorte dieser Kategorie auch tabellarisch dargestellt würden, damit in der Bestandsanalyse leichter darauf Bezug genommen werden kann (V).
- XII. Die Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes auf Straße und Schiene ist sehr ausführlich, enthält alle erforderlichen Angaben (differenziert dargestellte Bedienungshäufigkeiten, Linienführungen, Fahrgastaufkommen, konzeptionelle Untersuchungen etc.) und berücksichtigt auch informelle übergeordnete Planungen (z.B. Klimaschutzkonzepte). Die Inhalte sind gut visualisiert (L x 4)

- XIII. Die Fahrgastnachfrage ist nur sehr sparsam anhand der Gesamtnutzerzahl der lokalen Linien dargestellt. Es fehlen neben ausführlichen Angaben zum regionalen Busverkehr (gleichwohl dieser nicht in die Zuständigkeit des lokalen NVP fällt) Aussagen zum Fahrgastaufkommen auf Linien oder zumindest auf Liniengruppen und eine zusammenfassende kartenbasierte Gesamtdarstellung. Ebenso vermischen wir Angaben zur Fahrgastnachfrage der zahlreichen bedarfsgesteuerten Bedienformen im Kreis Darmstadt-Dieburg. Zumindest eine detailliertere Darstellung der lokalen Linien und der bedarfsgesteuerten Bedienformen sollte nachgeholt werden, um die Bestandsnachfrage und Verbesserungspotenziale in der hier betrachtete Planungsebene valide abschätzen zu können (**F x 2**)
- XIV. In der Bestandsaufnahme fehlt eine Darstellung der Auslastung des Straßennetzes. Hessen mobil stellt Verkehrsmengenkarten kostenlos online bereit. Wenngleich die gegenwärtig verfügbaren Daten aus dem Jahr 2015 möglicherweise etwas veraltet sind, sollten sie dennoch informell erwähnt werden, um erste Grobeinschätzungen zur Verkehrsnachfrage auf bestimmten Korridoren ziehen zu können.
- Um Anforderungen an ein künftiges möglichst wirtschaftliches Angebot abzuleiten, müssen neben angebotsbezogenen Kriterien für ein Mobilitätsgrundnetz auch nachfragebezogene Aspekte berücksichtigt werden. Die ÖPNV-Nachfrage im Bestand allein ist hierzu jedoch unzureichend, da potenzielle Kunden hierin keine Berücksichtigung finden.
- Wenn im Bestand keine attraktive ÖPNV-Verbindung angeboten wird, ist auch nicht zu erwarten, dass diese zumutbar genutzt werden kann (Plakativ: Insbesondere bei Netzlücken im Busnetz oder bei miserablen Anschlussbeziehungen beträgt die Fahrgastnachfrage auf einer Relation höchstwahrscheinlich immer Null, woraus aber nicht eine „fehlende Nachfrage“ für eine Relation im Allgemeinen abgeleitet werden darf).
- Hessen Mobil stellt mit seinen Verkehrsmengenkarten eine öffentlich zugängliche hinreichend detaillierte Datengrundlage für jeden hessischen Landkreis bereit, aus der die Nachfrage im Straßennetz ermittelt und der ÖPNV-Nachfrage gegenübergestellt werden kann. Wir fordern von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen, um – ergänzend zu den dargestellten Daten über Pendlerbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter – zielgerichtete Anforderungen an das künftige ÖPNV-Angebot abzuleiten (**F x 3**).
- XV. Die zukünftige Siedlungsentwicklung ist gut ausgeführt (**L x 2**), dito die Bevölkerungsentwicklung (**L x 3**) und Arbeitsplatzentwicklung (**L x 3**) mit zusätzlicher kartografischer Visualisierung.

2. Anforderungsprofil & Maßnahmen im SPNV

- I. Wir begrüßen es sehr, dass Anforderungen an den lokalen & regionalen ÖPNV im lokalen Nahverkehrsplan der DADINA formuliert werden! (**L x 4**)

- II. Die im Kapitel 8.2 formulierten Forderungen nach einem Infrastrukturausbau zwischen Darmstadt und Langen (L x 4), einem neuen Bahnhofsteppen (L x 4), einem durchgängigen Halbstunden-Takt auf der RB75 (L x 4), erweiterten Bedienungszeiträumen auf der Odenwaldbahn (L x 4) begrüßen wir uneingeschränkt.

Dass die Sicherung des verbliebenen und (noch) verhältnismäßig leicht reaktivierbaren Teils der Gersprenztalbahnen-Trasse (Abschnitt Reinheim – Groß-Bieberau) ebenfalls als Maßnahme geführt wird, ist besonders zu begrüßen (L x 4). Wir fordern einen Prüfauftrag für die Untersuchung einer Reaktivierung in verschiedenen Varianten, bzw. eine explizite Erwähnung dessen im auf S. 145 erwähnten Punkt zum Gutachten „Zukunft der Odenwaldbahn“ (F x 2). Formulierungsvorschlag: „Umsetzung Maßnahmen aus Gutachten „Zukunft der Odenwaldbahn“, einschl. Untersuchung einer Reaktivierung der Gersprenztalbahnen-Trasse Reinheim – Groß-Bieberau – Brensbach“ (V).

Bekanntlich verfolgt die Stadt Groß-Bieberau derzeit (02/2019) eine Entwicklung der Trasse. PRO BAHN wünscht sich, dass sich die Stadt Darmstadt und der Kreis Darmstadt-Dieburg bzw. die DADINA aus strategischen Gründen deutlicher öffentlich zugunsten eines Trassenerhalts positioniert – auch wenn eine sofortige Reaktivierung nicht konkret geplant ist (V). Näheres zu diesem Thema dokumentieren wir auf unserer Themenseite <https://www.pro-bahn.de/starkenburgerbahn-ins-gersprenztal-erhalten/>.

- III. Wir begrüßen einerseits die fachlich korrekten Zielsetzungen für den ÖPNV „Bedürfnisse von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen“ zu berücksichtigen, „nahtloses Reisen“ zu ermöglichen und „das Zusammenwachsen der Region“ zu unterstützen (vgl. S.70; L x 3), vermissen jedoch andererseits Aussagen zugunsten eines systematisierten verwaltungsgrenzen übergreifenden Angebotes:

Für den Kreis Darmstadt-Dieburg, der sich an der Schnittstelle zwischen städtischen und ländlichen Strukturen befindet, ist ein Denken innerhalb von Verwaltungsgrenzen im ÖPNV schädlich und steht einer Ergänzung der gegenseitigen regionalen Stärken (Erholungsmöglichkeiten und Nähe zu Oberzentren) durch eine ungehinderte Mobilität der Bevölkerung diametral entgegen. Insbesondere der Übergang zum Kreis Bergstraße ist mit einer Beschränkung auf eine tägliche (Linie 669), eine montags bis freitags (Linie 676) verkehrende Buslinie und zwei Regionalbahnenlinien in der Rheinebene sowie einer Schulbuslinie Gadernheim – Hoxhohl – Reichenbach – Bensheim im Odenwald mehr als unzureichend.

Kreisübergreifende Relationen im ÖPNV erfordern eine beiderseits der Kreisgrenze ergiebige Kooperation. Wir wünschen uns, dass für den Bereich Lautertal/Modautal/Seeheim-Jugenheim (in dem über 11 000 Pkw/Tag die Kreisgrenze überqueren)³ eine Untersuchung der Verbesserung der ÖPNV-Angebote veranlasst wird, um insbesondere die Mobilität für Menschen ohne Pkw

³ Quelle: Hessen Mobil, Verkehrsmengenkarte Kreis Darmstadt-Dieburg und Offenbach zur Verkehrszählung 2015

zu verbessern. Als konkrete Maßnahmen, die wir gern im Kapitel 8.4 als Prüfaufträge ergänzt sehen würden, bieten sich bspw. eine Verlängerung der Linie O Richtung Gadernheim und der Linie MO2 nach Reichenbach an, wo jeweils gute Anschlüsse zur halbstündlich verkehrenden VRN-Buslinie 665 hergestellt werden können, womit wiederum eine sehr hohe Netzwirkung durch geringen Aufwand erreichbar ist (vorschlagsweise abgebildet in den ANLAGEN 1 und 2). Diese Maßnahmen oder zumindest Prüfaufträge dazu sind zu ergänzen (F x 4).

- IV. Die allgemeinen Anforderungen aus dem hessischen ÖPNV-Gesetz sind gut dargestellt und es wurden im Kapitel 6.1 verständliche Grundsätze für die weitere Planung aufgestellt (L x 2). Die Grundsätze aus dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 (z.B. Ausgestaltung des ÖPNV nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans („HESSEN-Takt“; 5.1.3-7 (G)) sollten jedoch deutlicher, als im Kapitel 6.3.5.1 auf Seite 85 (allgemeine Beschreibung), für die Stadt Darmstadt und den Kreis Darmstadt-Dieburg, z.B. in einer ITF-Grafik (zum denkbaren Stil vgl. ANLAGE 2), konkretisiert werden (V).
- V. Die Anforderungen an die Notwendigkeit eines barrierefreien ÖPNV wurden aus den verschiedenen gesetzgebenden Ebenen ausführlich hergeleitet und konkretisiert (L x 2). Im Kapitel 2.4.2 wird jedoch nur auf eine Barrierefreiheit gezielt, um Menschen mit körperlichen und situativen Beeinträchtigungen (Geh-, Sehbehinderte, mit Kinderwagen/Gepäck etc.; vgl. Kapitel 2.4.2) nicht zu benachteiligen. Zur Herstellung einer Barrierefreiheit für Menschen, die aus der Verwaltung des ÖPNVs (z.B. Netzplanung) benachteiligt werden, wird dagegen nichts ausgeführt (Barrierefreiheit in der Verkehrsmittelverfügbarkeit).

Aus unserer Sicht sollte der aus den übergeordneten gesetzlichen Instanzen hergeleitete Begriff der Barrierefreiheit auch auf die Verkehrsmittelverfügbarkeit als Voraussetzung für die räumliche Mobilität angewendet werden. Die zentrale Frage lautet: Welche elementaren Barrieren in der räumlichen Mobilität hat ein ÖPNV-Zwangskunde ggü. einer Person mit Pkw-Verfügbarkeit?

Ein ÖPNV-Netz, das fahrzeugseitig technisch zwar „vollständig barrierefrei“ nutzbar ist, aber nicht die Überwindung von Kreisgrenzen oder anderer Netzlücken des ÖPNV-Angebots ermöglicht, kann aus unserer Sicht nicht als „barrierefrei“ bezeichnet werden und benachteiligt jene Personengruppen, die aus den beschriebenen körperlichen Gründen, eines fehlenden Pkw-Besitzes oder Umweltbewusstseins betroffen sind.

Die laut §4 BGG zu vermeidende „fremde Hilfe“ bei der Nutzung des ÖPNV ist unseres Erachtens also auch auf die Zielwahl für ÖPNV-Captives zu übertragen („Kann jeder sein Ziel grundsätzlich ohne fremde Hilfe mit dem Verkehrsmittel ÖPNV erreichen?“). Wir fordern daher die Ergänzung einer entsprechenden Textpassage zur Verdeutlichung dieser Grundvoraussetzung (F x 3).

Nachfolgend ein Formulierungsvorschlag für einen Satz, den man z.B. nach dem vierten Absatz des Kapitels 2.4.2 „Ansprüche von Personen mit Mobilitätseinschränkung“ einfügen könnte:

„Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich [...] sein. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Design“ zu orientieren, d.h. die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezifisches Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen ausgerichtet werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt.

Eine weitere Dimension der Barrierefreiheit, die insbesondere die Netzgestaltung betrifft, ergibt sich über die Sicherstellung einer räumlichen Barrierefreiheit durch die Verfügbarkeit eines möglichst lückenlosen ÖPNV-Angebotes als Grundvoraussetzung für dessen Nutzbarkeit. Vor diesem Hintergrund bildet die Schließung von Lücken im ÖPNV-Netz einen wichtigen Grundstein für ein barrierefreies Verkehrssystem.“ (V)

- VI. S.96 Ausnahmen „vollständige Barrierefreiheit“: Die benannten Ausnahmen sind hinreichend dargestellt und begründet (L x 2).

Wir schlagen – zugegebenermaßen radikal und kostspielig – vor, die Schwierigkeit eines barrierefreien Umbaus des Böllenfalltors über Durchbindungen aller dort beginnenden/endenden Buslinien entweder zur nächsten bereits barrierefreien (oder künftig barrierefrei ausbaubaren) Straßenbahnhaltestelle (z.B. Hochschulstadion oder Roßdörfer Platz) zu lösen. Damit könnten als Nebeneffekt nach Fertigstellung der Lichtwiesenbahn künftig auch alle Fahrten der Linie 9 zur TU-Lichtwiese geführt werden. Da am Hochschulstadion bzw. Roßdörfer Platz keine bzw. nur unzureichende Abstellflächen/Wendemöglichkeiten für Busse bestehen, ist zu überlegen, ob die Linien nicht allesamt bis zum Schloß bzw. Kongresszentrum durchgebunden werden sollten (V).

In diesem Zusammenhang ebenfalls interessant wäre eine bessere Erschließung des Paulusviertels (Durchfahrt Jahnstraße oder Heinrichwingertsweg, ggf. z.T. auch Martinstraße) mit einem Busendpunkt an der Ludwigskirche/Wilhelminenplatz. Die Anbindung an die Straßenbahn wäre in diesem Szenario an den Haltestellen Goethe- und Heinrichstraße (Linie 3) möglich. Hierfür bieten sich aufgrund der beengten Platzverhältnisse im zugewinkelten Paulus- und Steinbergviertel mutmaßlich nur Solobusfahrten der Linien N und NE an, während die vor allem durch Gelenkbusse bediente Linie O gemäß dem obigen Vorschlag via Roßdörfer Platz zum Schloß verkehren könnte (V).

- VII. Wir halten folgende Durchschnittswerte für Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen für zumutbar: Max. 500m für Bus außerhalb zentraler Orte, 250m für Bus und Straßenbahn innerhalb zentraler Orte sowie 1000m für SPNV. In diesen Angaben sind zielgruppenspezifische Besonderheiten berücksichtigt. Z.B. deutet eine Untersuchung in einer deutschen Großstadt aus dem Jahr 2017 darauf hin, dass Senioren (60 Jahre oder älter) bereit sind maximal 235m weit laufen, um den ÖPNV zu erreichen⁴. Vor dem Hintergrund einer wachsenden

⁴ CASTELLANOS, SCHUHMANN 2017, Akzeptanz fußläufiger Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen, S.26,

Anzahl dieser Altersgruppe raten wir dringend – unabhängig der unseres Erachtens zu pauschalen Aussagen aus anerkannten Regelwerken, wie der VDV-Schrift 4 – die getroffenen Angaben etwas näher an die tatsächliche Lebensrealität (wie sie in Tabelle 4 schön zielgruppenorientiert dargestellt ist) anzupassen (V).

Die in Tabelle 14 benannten Einzugsbereiche entsprechen mit Ausnahme des Wertes für Straßenbahnen und Busse innerhalb von Zentren den eingangs benannten Zielwerten (L x 1).

- VIII. Kapitel 6.3.11. Fahrzeugstandards: Die detaillierten Qualitätsanforderungen befinden sich im Anhang. Darauf sollte im Textteil ausdrücklich verwiesen werden (V).

Wir begrüßen die grundsätzliche Festschreibung von Niederflurfahrzeugen auf allen Linien als Grundvoraussetzung für Barrierefreiheit für alle Fahrgastgruppen (L x 4).

- IX. Kapitel 6.3.13, 7.3.12 und 8.9 Tarife: Es wird richtig festgestellt, dass sich die Tarifstruktur „an Grenzen der Gebietskörperschaften“ orientiert (S.100). Aus unserer Sicht ist dies aber keine hinreichende Begründung dafür nur auf eine begrenzte Anpassung der Tarife an Verkehrsströme und Verkehrsbedürfnisse hinzuweisen, wie es im Folgesatz versucht wird (*soll sich der Kunde wie bisher nach der Verwaltung, oder nicht doch besser die Verwaltung nach dem Kunden richten?*).

Die Tarifstruktur kann und muss unseres Erachtens stärker an die Kundenbedürfnisse ausgerichtet werden. Ansätze bzw. ein Teil der Problemlage hierzu – z.B. fehlende Kompatibilität der bedarfsgesteuerten Bedienformen zum üblichen ÖPNV-Angebot – wird im Kapitel 7.3.12. thematisiert (L x 2).

Dass ungeachtet von Verwaltungsgrenzen auch auf regionaler Ebene viel möglich ist, zeigen Beispiele, wie der „Westfalen-Tarif“, einer 2017 abgeschlossenen Fusion von fünf Verkehrsverbänden in Nordrhein-Westfalen. Weitere Möglichkeiten zeigen Pauschalangebote, wie das hessische Landesbediensteten- bzw. Schülerticket oder preiswerte Verbundnetz Karten, wie das Rhein-Neckar-Ticket im VRN (1046,40€/Jahr) auf. Allein die Sicherstellung bestehender Übergangstarife als Anforderung für die künftige Tarifgestaltung festzuschreiben halten wir für unzureichend – ebenso die sehr sparsamen Ausführungen im Absatz „Weiterentwicklung des Tarifs“ auf S. 194 (Kapitel 8.9).

Aus diesem Grund fordert PRO BAHN die Stadt Darmstadt und den Kreis Darmstadt-Dieburg dazu auf kundenorientierte Anforderungen an die Weiterentwicklung der Tarife in ihrem NVP zu formulieren, die ggü. dem RMV als zuständiger Stelle vertreten werden sollten (Details und Bewertung siehe Kapitel 6, II dieser Stellungnahme). Wir schlagen hierzu vor:

- „Das ÖPNV-Tarifsystem soll insbesondere durch günstige Zeit- und Tageskarten einen Anreiz zum Umstieg vom Privat-Pkw auf den ÖPNV ermöglichen und die systematischen Nachteile des ÖPNV (Umsteigevorgänge, meist längere Reisezeiten etc.) kompensieren.“ (V)

- *„Das ÖPNV-Tarifsysteem muss einen Großteil der Jahresmobilität von im DADINA-Gebiet wohnhaften Bürgerinnen und Bürgern sowie mindestens 90% aller Einpendlerrelationen mit einer Fahrkarte abbilden. Ausgehend vom Wohnort des Kunden sollen Angebote in verschiedenen Preisstufen angeboten werden, die eine Preisstufen abhängige (teil-)netzweite Mobilität in alle Himmelsrichtungen ermöglicht. Hierzu sind ggf. vorhandene Übergangstarife räumlich auszuweiten.“ (V)*

Insbesondere für die Menschen, die im Korridor zwischen Darmstadt und Mannheim leben, bestehen keine Tarifangebote, die die Jahresmobilität hinreichend abdecken (z.B. regelmäßiges Pendeln in beliebigen Ort im RMV und Möglichkeit einer zuschlagsfreien Freizeitmobilität in beliebigen Ort im VRN). Ein ubiquitär verfügbares Straßennetz ermöglicht Pendlerrelationen und Freizeitmobilität, die in alten Denkschablonen der ÖPNV-Organisation entweder gar nicht oder nur unzureichend vorkommen. Daher fordern wir als Maßnahme einen Prüfauftrag, der sich mit der Optimierung der Tarifsituation zwischen Darmstadt/Rhein-Main und Rhein-Neckar beschäftigen sollte (z.B. durch bessere Kooperationsregelungen mit deutlich erweiterten Übergangstarifgebieten in beide Verbundräume hinein) unter Berücksichtigung einer Bezahlbarkeit für alle betroffenen Aufgabenträger (Bewertung & Details unter Kapitel 6, II dieser Stellungnahme).

Dieser Prüfauftrag sollte durch die DADINA an den für Tarife zuständigen RMV herangetragen werden. Aufgrund der aktuellen unterschiedlichen Entwicklung der E-Ticket-Strategien in den beiden Verbänden sehen wir nicht, dass das Problem auf lange Sicht automatisch durch die Digitalisierung/das E-Ticketing gelöst wird. Allein durch den bereits möglichen Kauf von Verbundzeitkarten über die App „DB-Navigator“ sind die Alltagsprobleme der Kunden aus unserer Sicht nicht hinreichend zu lösen. Hierbei kann es sich nur um einen ersten Schritt handeln.

Abschließend weisen wir darauf hin, dass PRO BAHN in dieser komplexen Frage seit geraumer Zeit mit der OREG zusammenarbeitet und sich über jede Unterstützung dieser Initiative freut (V).

- X. Kapitel 7.3.12. Tarif: Es fehlen Angaben zu den Verkaufszahlen der verschiedenen Fahrkartenarten, z.B. um grobe Anhaltspunkte über den Wahl-/Zwangskundenanteil im ÖPNV und der Akzeptanz des ÖPNV zu treffen (z.B. anhand der Größe „verkaufte Zeitkarten pro Einwohner im DADINA-Gebiet“). Diese Angaben sind zu vervollständigen (F x 2).
- XI. Es wurden differenzierte und zumutbare Anforderungen an Umsteigevorgänge definiert (L x 2; Kapitel 6.3.6). Besser hätten wir es gefunden, wenn im Sinne einer Verwaltungsgrenzen übergreifenden Planung auf die Erreichbarkeit „aller benachbarten Zentren“ abgezielt würde, und nicht nur auf „das nächste Zentrum“ (das in der Regel innerhalb der Kreisgrenzen vermutet wird). Letzteres Denkmodell geht in der Regel davon aus, dass eine ausreichende Anbindung an ein einziges Zentrum ausreicht, um die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung abzudecken. Dies halten wir für eine sehr aufoktroyierende Aussage darüber, wie die Bevölkerung sich in ihrer Zielwahl

zu verhalten habe; folglich nicht besonders zukunftsweisend. Wir bitten daher um entsprechenden Austausch der Begriffe (V).

- XII. Kapitel 2.4.1., S.31 Schülerverkehr: Die Mobilitätsanforderungen von Schülern werden unseres Erachtens zu stark auf den Weg von/zur Schule reduziert. Neben der schulischen Bildung spielt gerade in dieser Altersgruppe auch die Freizeitmobilität (z.B. von/zu Vereinsaktivitäten oder Begegnung mit Freunden etc.) eine nicht zu unterschätzende Rolle, die eigentlich tagesdurchgängige Angebote in jeden Ort erfordert, um dem flächendeckend gerecht zu werden („Mobilitätsgrundnetz“). Wir bitten daher diesen Aspekt zu ergänzen (F x 1)

Um diesem Ziel ansatzweise nahe zu kommen, sollte der gesamte ÖPNV nach einem Integralen Taktkonzept ausgerichtet werden (vgl. Kapitel 6.3.2; Visualisierungsbeispiel im ANHANG 2) und die Schulzeiten entsprechend darauf ausgerichtet werden (ggf. Überarbeitung der pädagogisch nicht unumstrittenen Bismarck'schen Stundenplan-Systematik, bei der eine Schulstunde 45 Minuten dauert), um auch die mittäglichen Taktabweichungen vom Regeltaktsystem möglichst zu eliminieren (V).

S.68 und 75: Mit freier Schulwahl verbundene Herausforderungen: Trotz der korrekten Feststellung, dass die freie Schulwahl die Verflechtungen zu benachbarten Gebietskörperschaften verstärken wird (Bewertung siehe Kapitel 1, IX dieser Stellungnahme), werden aus unserer Sicht im vorliegenden NVP-Entwurf keine Konsequenzen in der Netzplanung gezogen. So bleibt beispielsweise die Gemeinde Lautertal (Kreis Bergstraße) nach den hier formulierten Netzkonzeption weiterhin vom Kreis Darmstadt-Dieburg abgehängt. Und die Verbindungen in den Kreis Groß-Gerau weiterhin an der Straßenbahn in Griesheim (bis auf wenige Ausnahmen in der HVZ) gebrochen.

Vor diesem Hintergrund erneuern wir nochmals unser Plädoyer für eine kreisübergreifende Vernetzung der ÖPNV-Angebote mit einem kontinuierlichen Taktangebot auf definierten Hauptachsen in alle Nachbarkreise des Kreises Darmstadt-Dieburg (F x 4). Die Stärken der Region sollten interkommunal genutzt werden können, der Qualitätswettbewerb zwischen den Schulen weiter gefördert und nicht durch vermeintliche ÖPNV-Organisationsschwierigkeiten ignoriert werden. Es gibt Lösungen für diese Herausforderungen, wenn man gewillt ist diese ernsthaft anzupacken.

- XIII. Die betrieblichen und fahrzeugseitigen Anforderungen sind gut und ausführlich dargestellt (L x 4). Besonders hervorheben möchten wir unser Lob für eine engagierte Anschlusssicherung mithilfe von Echtzeitdaten. So werden gute Voraussetzungen für einen integrierten ÖPNV geschaffen.
- XIV. Kapitel 6.3.9, Fahrgastgarantien: Die bestehende 10'-Garantie des RMV, die wir ausdrücklich begrüßen (L x 1) sollte aus unserer Sicht um eine Fahrtzielgarantie ergänzt werden, die unter festzulegenden Voraussetzungen in Anspruch genommen werden kann (vgl. „Fahrtzielgarantie“ im Odenwaldkreis oder „Mobilitätsgarantie“ im VRN) (V).
- XV. U.a. im Zuge des Prüfauftrags „LK-P-4“ (S.159) sollte auch die Einrichtung eines neuen Bahnhaltdepotkes „Dieburg Hochschule/Rodgaustraße“ für die

RB75 (mit Zugang zur Straße „Am Schlangensee“) untersucht werden. Damit erhielten Studierende, die zum Campus Dieburg pendeln müssen, eine Möglichkeit die vollen Busse zu umgehen (womit möglicherweise eine weitere kostspielige Verdichtung des Angebots entfallen könnte) (F x 2).

- XVI. Im Rahmen der Modernisierungsüberlegungen für die Odenwaldbahn sollte in Darmstadt auf Höhe Schwarzer Weg/Flotowstraße die Einrichtung eines neuen Bahnhalt punktes „Darmstadt Ziegelbusch/Komponistenviertel“ untersucht werden. Dadurch würde die Erreichbarkeit der sehr dichten Wohnbebauung (einschl. Studierendenwohnheim Karlshof) und des eher abseitig gelegenen Komponistenviertels schlagartig verbessert. Ein solcher Bahnhof ist daher in den NVP-Entwurf zumindest als Prüfauftrag aufgenommen werden. (F x 1).
- XVII. Einerseits wird im Kapitel 6.3.3 auf S. 82 korrekt postuliert, dass eine attraktive Vernetzung der Verkehrsmittel die Einzugsbereiche des ÖV auf 2-3 km erweitern kann, andererseits wird die Einrichtung eines Bahnhalt es Harreshausen für die Rhein-Main-Bahn (welche nur 600-700m vom 1 000 Einwohner starken Harreshausen entfernt liegt und direkt an die Oberzentren Darmstadt und Aschaffenburg anbindet) nicht mehr weiterverfolgt (S. 22). Mit dieser Distanz von 600-700 m läge ein Bahnhof sogar noch locker innerhalb des selbst formulierten Einzugsbereichs von 1000m. Im Zuge des Zukunftskonzepts für die Odenwaldbahn sollte zusätzlich ein Bahnhof „Harreshausen West“ an der Odenwaldbahn (Fußweg nach Harreshausen 400-500m) untersucht und daher in den NVP-Entwurf wiederaufgenommen werden. (F x 1).
- XVIII. In Weiterstadt Ost (westlich der A67) sollte ein neuer Bahnhalt epunkt eingerichtet werden, um abseits des Bahnhofs gelegenen Siedlungsteilen einen schnellen Zugang nach Mainz und zum Darmstädter Hauptbahnhof zu ermöglichen (F x 1).
- XIX. Um die Anbindung der westlichen Lincoln-Siedlung an den Hauptbahnhof zu verbessern, schlägt PRO BAHN die Untersuchung eines Bahnhalt es „Lincoln-Siedlung West“ an der Main-Neckar-Bahn vor. Ob alle Züge, oder lediglich die Pfungstadtbahn dort halten sollen, soll die betriebliche Machbarkeit zeigen. (V)

PRO BAHN ist bewusst, dass zusätzliche Haltepunkte unter Beibehaltung des jetzigen Wagenmaterials mit Fahrzeitverlängerungen verbunden sind, mit Blick auf die teilweise Eingleisigkeit der Odenwaldbahn, der hoch belasteten Main-Neckar-Bahn und der knappen Anschlusssituation der RB75 an ihren Verknüpfungspunkten betrieblich abbildbar sein müssen. Daher sind alle Vorschläge für zusätzliche Haltepunkte - ähnlich wie die Forderung nach einem Bahnhof Sickenhofen - vor dem Hintergrund einer strategischen Planung, die eine Erweiterung des heutigen Bahnangebots auf der RB75 (u.a. Schnell-Langsam-Konzept), moderne beschleunigungsstarke E-Triebwagen auf der Odenwaldbahn und eine die Main-Neckar-Bahn entlastende Neubau-strecke Rhein/Main - Rhein/Neckar zum Gegenstand hat, zu betrachten.

3. Angebotskonzeption

- I. S.75 Entwicklung Netzhierarchie: Es wird ein hierarchisches Verbindungskonzept definiert, welches räumlich den Relationen dem Planungsgebiet zugeordnet wird (**L x 3**). Jedoch wird nicht deutlich, welche konkreten Voraussetzungen vorliegen müssen, damit eine Relation einer bestimmten Kategorie zugeordnet wird. Als Merkmale werden zwar richtigerweise Einwohnerzahlen, zentralörtliche Funktion, Pendlerbeziehungen genannt, allerdings nicht durch konkrete Werte (Einwohnerzahl, Mindeststandards für Verbindungen einer bestimmten Stufe, Grenzwerte für Pendlerbeziehungen) unterfüttert. Folglich ist die auf Abbildung 30 (S.78) und Tabelle 15 (S.84) dargestellte Netzkategorisierung nur schwer nachvollziehbar (wieso wird z.B. die Relation Darmstadt – Griesheim [Oberzentrum – Mittelzentrum] als „Kategorie 0“ klassifiziert, die Verbindungen Darmstadt – Pfungstadt, Darmstadt – Mörfelden oder Darmstadt – Dieburg [ebenfalls jeweils Oberzentrum – Mittelzentrum] jedoch nur als „Kategorie 1“ bzw. gar „Kategorie 3“?)

Im Geiste der Transparenz („Niemand soll jemanden für dumm verkaufen, indem Informationen vorenthalten werden“) fordern wir zugunsten einer Nachvollziehbarkeit für alle Leser des Nahverkehrsplans eine Konkretisierung der Zuordnung von ortsspezifischen Merkmalen und den festgelegten Angebotsstandards:

- Raum- und Siedlungsstruktur mit Verkehrsachsen: Welchen Einwohnerzahlen/Verbindungskorridor Typen sind welchem Standard (Kategorie 1/ 2/ 3/ ...) zuzuordnen?
- Ab welchem Pendleraufkommen wird welcher Standard für erforderlich gehalten?

Da dies nach unserer Einschätzung aus den Ausführungen nicht deutlich wird, fordern wir eine Konkretisierung der Voraussetzungen für die in Abbildung 30 dargestellte Netzkategorisierung (**F x 4**).

Unseres Erachtens muss sich das ÖPNV-Netz in aller erster Linie an Nachfrage- und Strukturdaten orientieren und erst in zweiter Linie am historisch gewachsenen Strukturen. Aus im DADINA-Gebiet und in seiner unmittelbaren Nachbarschaft liegenden zentralen Orten(!) sollten folglich Verbindungskorridore entwickelt werden, auf deren Basis abhängig von räumlichen Gegebenheiten, der Nachfrage im Straßennetz⁵ und Fahrgastaufkommen Angebotsstandards abgeleitet werden. Nur so ist aus unserer Sicht eine angemessene und Verwaltungsgrenzen unabhängige Netzplanung im Sinne der Mobilitätsanforderungen der Bevölkerung möglich.

- II. Die Netzebenen und zentralen Orte sind in einer kartografischen Gesamtdarstellung (Abbildung 30) gut visualisiert (**L x 2**).
- III. Die unmittelbar angrenzenden zentralen Orte in den Nachbarkreisen sind nur unzureichend in der Netzkonzeption berücksichtigt. Zu jedem außerhalb der Grenze des Kreises Darmstadt-Dieburg liegenden zentralen Ort sollten ebenso

⁵ Hierzu bieten die Verkehrsmengenkarten von Hessen Mobil eine gute Informationsbasis. (<https://mobil.hessen.de/%C3%BCber-uns/downloads-formulare/stra%C3%9Fenverkehrs%C3%A4hlung-2015>)

Verbindungsstandards definiert werden, wie das für Binnenrelationen im DADINA-Gebiet grundsätzlich gut gemacht wurde (**F x 2**).

- IV. Im Kapitel 6.3.1. wird nicht auf das für den (potenziellen) Kunden wesentliche Qualitätsgefälle zwischen fahrplan- und/oder liniengebundenen bedarfsgesteuerten Bedienformen einerseits sowie einer Festbedienung andererseits hingewiesen (Vorbestellpflicht und dadurch eingeschränkte Spontanität bei bedarfsgesteuerten Bedienformen; erheblich höherer Kommunikations-/Erklärungsaufwand für Gelegenheitskunden).

In bestimmten Situationen kann es sinnvoll sein auch in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage stabile Verbindungen zu bzw. zwischen Zentren anzubieten, anstelle eine separate Rufbedienung vorzuhalten (z.B. wenn Spielräume in Fahrplanumläufen von Buslinien bestehen, die zur Anbindung von peripheren Gebieten genutzt werden können). Daher sollte der zweite Absatz im Kapitel 6.3.1. dahingehend ergänzt werden, dass bedarfsgesteuerte Bedienformen nur dann in Frage kommen, wenn in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage keine Spielräume bestehen eine getaktete Festbedienung mit wenig Aufwand zu realisieren (**V**).

- V. Zwischen schädlichen und unschädlichen Schienenparallelverkehren wird in Kapitel 6.3.2. und 7.3.2. gut differenziert. (**L x 3**).
- VI. Wir begrüßen die differenzierte Darstellung der Betriebs- und Verkehrszeiten nach den Kategorien Nacht-, Schwach-, Neben-, Tages- und Hauptverkehrszeit (Kapitel 6.3.4) und die darauf aufbauende Definition der Angebotsstandards in Tabelle 16 (**L x 1**). Gleichwohl fehlt für eine konsequente Umsetzung dieser Systematik in den Tabellen 16 und 17 die Kategorie „Nachtverkehrszeit“ (Näheres hierzu unter Punkt X.).
- VII. Zwar wird in Kapitel 6.3.1. auf das Qualitätsmerkmal „Verkehrsmiteinsatz“ hingewiesen, jedoch sehen wir dieses nicht in der Netzkategorisierung umgesetzt. Unseres Erachtens fehlt z.B. eine Aussage bzw. Zielvorstellung darüber, welche Verbindungskategorien mit welchem Verkehrsmittel zu bedienen sind (z.B. „Kategorie 0 mit Schiene, ggf. zusätzlich mit Bus“) (**V**).
- VIII. Karte „Netzkategorisierung“: Für uns ist nicht ersichtlich, weshalb Groß-Gerau, Langen, Mörfelden und Rödermark als zentrale Orte außerhalb des DADINA-Gebiets als Quellen/Ziele relevanter Relationen dargestellt sind, nicht jedoch die Unterzentren Reichelsheim und Fürth (Odw), aus denen (und den dazwischenliegenden Orten) nicht unerhebliche Pendlerströme ins DADINA-Gebiet bestehen dürften. Diese Unterzentren Reichelsheim und Fürth (Odw) sind in der entsprechenden Darstellung zu ergänzen (**F x 2**).
- IX. Karte „Netzkategorisierung“: Wir können nicht nachvollziehen, weshalb die Relation Alsbach – Bensheim/Heppenheim nur der „Kategorie 4“ zugeordnet wird, die maximal einen 60'-Takt vorsieht. Schon heute fährt die Linie 669 dort im tagesdurchgängigen 30'-Takt (Wochenende 60'-Takt), womit in der Kartendarstellung für den Zielzustand eine Verschlechterung definiert wird. Wir fordern daher die Relation „Alsbach – Bensheim/Heppenheim“ der Kategorie 2 (heutiger Standard) zuzuordnen (**F x 2**).

- X. Wir halten die in Tabelle 16 und 17 dargestellten Bedienstandards für angemessen und gut differenziert (**L x 2**). Unseres Erachtens fehlt jedoch in Tabelle 16 eine „Kategorie 5“ mit dem Standard HVZ 120 + Verstärker / TVZ 120 / NeVZ 120 / SVZ 120 für die Sicherstellung einer hochwertigen Daseinsvorsorge (die mit 5 Fahrten/Tag wohl kaum zu erreichen ist). Der Sprung von der Kategorie 4 zur Kategorie „Bereiche > 200 EW“ halten wir für zu stark.

Eine neue Kategorie 5 sollte so definiert werden, dass Mo-Sa ein Angebot in Festbedienung zu gewährleisten ist und zur SVZ und an Sonn- und Feiertagen bedarfsgesteuerte Bedienformen zum Einsatz kommen können. Sie soll die bereits unter Kapitel 1, VII dieser Stellungnahme ausgeführte Funktion erfüllen.

Weder in Tabelle 16, noch in Tabelle 17 werden Aussagen zur „Nachtverkehrszeit“ (vgl. Abbildung 32) getroffen. Wenn schon keine detaillierten Bedienstandards festgelegt werden, sollten wenigstens an anderer Stelle Grobausagen (ggf. mit Netzentwurf) über die Nachtmobilität ausgeführt werden (**F x 1**). Andernfalls ist die Definition einer nicht weiter erwähnten Kategorie obsolet.

In Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage sollten auch kleinere Orte nachts bzw. mindestens bis spät abends erreichbar bleiben. Eine Zubring- und Abbringmöglichkeit zu Verbindungen höherer Kategorien sollte gewährleistet werden. Wir fordern daher die Festschreibung einer Erreichbarkeit aller Orte des DADINA-Gebiets bis mindestens 22 Uhr (an Wochenenden bis mindestens 00 Uhr) (**F x 3**). Dies ist mithilfe bedarfsgesteuerter Bedienformen keine unrealistische Option und in vielen Orten schon heute der Fall.

- XI. Kapitel 6.3.6, Verbindungsqualität: Es wurden in Tabelle 18 angemessene Standards für zumutbare Umsteigezeiten dargestellt (Bewertung siehe Kapitel 2, XI dieser Stellungnahme). Gut gefällt uns außerdem die Forderung ab einer Taktfolge von 30' und länger eine Anschlusssicherung zu gewährleisten (**L x 3**). Wenn dies in der Praxis auch flächendeckend funktioniert wären wir wunschlos glücklich.

Für die Fälle, an denen trotz Anschlusssicherung kein Anschluss zu Stande kommt, wünschen wir uns über die 10'-Garantie des RMV hinausreichende umfassendere Kundengarantien (vgl. Kapitel 2, XIV dieser Stellungnahme).

- XII. Kapitel 6.3.7, Intermodale Verknüpfung: Einerseits sind die zweifellos richtigen Ausführungen im Kapitel 6.3.7 zu unterstützen, andererseits fehlen unseres Erachtens bodenständige Ergänzungen:

- Die bessere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel stellt (insbesondere aus Gründen der Barrierefreiheit) keinen vollständigen Ersatz für eine ausreichende Verkehrsbedienung (ÖPNV-Grundversorgung) bisher unerschlossener Gebiete sicher (**V**).
- Schätzungsweise über 80% der ÖPNV-Kunden (insbesondere im Busverkehr) gehen zu Fuß von/zur Haltestelle. Insofern sollten ggf. erforderliche Verdichtungen des Haltestellen- und Fußwegenetzes nicht durch bessere Verknüpfungsangebote unterlassen werden (**V**).

- XIII. Kapitel 6.3.8, Mobilitätsmanagement: Im Grunde ist „Mobilitätsmanagement“ – egal ob in Schule, Arbeitsstelle oder in einem Verwaltungsgebiet – ein

hübscheres Modewort für „zielgerichtete Verkehrspolitik innerhalb einer abgegrenzten Zielgruppe“ (Schüler, Lehrer, Angestellte, Bürger einer Gemeinde/eines Kreises).

Bevor die Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Landkreis Darmstadt-Dieburg in die Versuchung kommen, glaubwürdig Externen ggü. Mobilitätsmanagement-Konzepte anzubieten, auszuweiten oder gar einzufordern, müssen grundlegende Strategien für den ÖPNV als tragende Säule für eine „nachhaltige Mobilität“ – deren Konkretisierung wir im Nahverkehrsplan nicht gefunden haben – auf größeren Distanzen (v.a. Schnittstelle zwischen Stadt und Land) entwickelt werden. Hierzu schlagen wir eine über den Mittelfristcharakter des NVP hinausgehende strategische Planung unter breiter Beteiligung der Gesellschaft vor. Dies ist als Maßnahme/Prüfauftrag im NVP darzustellen (**F x 2**).

Insbesondere mit Blick auf die Leistungsfähigkeit und die Attraktivität des ÖV muss hier mehr möglich gemacht und nicht totdiskutiert werden. Aus unserer Erfahrung stellen wir fest, dass ergebnisoffene und wirksame Konzepte zur Weiterentwicklung des ÖV (Nah- und Fernverkehr) auf sich warten lassen bzw. wir bei deren Aufstellung nicht angemessen beteiligt werden. Wir bitten dringend darum dieses Verhalten für die Zukunft zu ändern (**V**). Wir sehen in der Prozessgestaltung dieses Nahverkehrsplans, dass es auch anders funktionieren kann und blicken insofern in eine glücklichere Zukunft.

- XIV. S.43 Berufspendler: Im fünften Absatz wird zwar schön dargestellt, dass zwischen Weiterstadt und Griesheim ausgeprägte Pendlerbeziehungen bestehen, in der Angebotskonzeption wird jedoch überhaupt kein Bezug darauf genommen. Wie ist sonst zu erklären, dass bei 600 Pendlerbeziehungen zwischen Weiterstadt und Griesheim (allein im Berufsverkehr!) existieren, daraus aber nicht die Schlussfolgerung einer attraktiven Direktverbindung gezogen wird?

Wir hoffen nicht, dass der Kreis Darmstadt-Dieburg ÖPNV-affinen Gruppen zumutet von Weiterstadt aus erst nach Darmstadt reinzufahren, um anschließend nach Griesheim weiterzufahren (Umweg + Umstieg sind immer eine schlechte Kombi und Hemmschuhe für eine gute ÖPNV-Nachfrage). Wir fordern daher die Schaffung einer Direktverbindung der Kategorie 3 zwischen Weiterstadt und Griesheim (**F x 4**). Dies würde auch zum auf Seite 73 formulierten Postulat zugunsten einer Prüfung „zusätzlicher Tangentialer Verkehre“ passen.

- XV. Prüfauftrag „DA-P-1“, S. 147: Im Absatz „Verkehrliche Bewertung“ fehlt die Tatsache, dass im Falle eines Linienbruchs aller Buslinien am Ostbahnhof ein Umsteigezwang (ggf. mit Reisezeitverlängerung) zu Stande kommt. Dies ist zu ergänzen (**F x 2**).
- XVI. Es ist zu begrüßen, dass auch der Oberleitungsbus als seit über einem Jahrhundert bekannte und erprobte (folglich im Vergleich zu anderen alternativen Technologien deutlich weniger riskante) Elektrifizierungstechnologie für den Busverkehr in die Überlegungen zur umweltfreundlicheren Ausgestaltung der Buslinien im Bereich Weiterstadt einbezogen wird (**L x 2**).

4. Haltestelleninfrastruktur

- I. Die Anforderungen an Bushaltestellen allgemein, sowie Vorgaben zur Barrierefreiheit sind sehr ausführlich und nachvollziehbar dargestellt (**L x 4**), allerdings suchen wir hier vergeblich nach Grenzwerten. Es stellen sich folgende Fragen:

- Was bedeutet „hohe Anzahl Umsteiger“ oder „sehr hohes Fahrgastaufkommen“?
- Ab welcher Anzahl bzw. Fahrgastmenge liegen „viele Umsteigeverbindungen“ oder „hohes bis mittleres Fahrgastaufkommen“ vor?

Wir bitten darum die obigen Fragen zu konkretisieren, damit eine eindeutige Zuordnung der Kategorien zu den Haltestellen im DADINA-Gebiet möglich wird. Sofern von einer Konkretisierung abgesehen wird, bitten wir um Ergänzung einer Begründung im Kapitel 6.3.10 (**F x 2**).

- II. Die Anforderungen an attraktive Haltestelleninfrastruktur wurden zwar ausgeführt, es fehlt jedoch ein detaillierter Soll-Ist-Abgleich zwischen Bestand und Zielzustand (Tabelle 20). Ein Umsetzungskonzept zur Behebung eventueller Mängel im Haltestellenbestand in Zusammenarbeit mit den Kommunen wäre ebenfalls wünschenswert.

Uns ist bewusst, dass eine solche ausführliche Analyse über alle Haltepositionen vermutlich nicht in angemessener Zeit leistbar wäre; zumindest für eine wichtige Teilmenge der Haltestellen (z.B. Kategorien A bis C) halten wir eine solche Analyse jedoch für dringend erforderlich, um glaubhafte Aussagen über die Aufenthaltsqualität zu treffen und einen Mindestkomfort für einen Großteil der Fahrgäste zu gewährleisten (**F x 2**). Die durchgeführte beispielhafte Darstellung halten wir nicht für ausreichend.

- III. Die Ausnahmetatbestände für Barrierefreiheit wurden detailliert ausgeführt und liegen in einem angemessenen Rahmen (Bewertung: Siehe Kapitel 2, VI dieser Stellungnahme).

Um die Problematik der Barrierefreiheit am Böllenfalltor zu lösen, bieten sich nach Einschätzung von PRO BAHN folgende Optionen an, die im NVP an passender Stelle zu ergänzen sind (vgl. auch Kapitel 2, VI dieser Stellungnahme):

- Komplette Neugestaltung der bestehenden Anlage (ggf. unter Abriss der heutigen Wartehalle mit Pausen-/Vorführraum)
- Beibehaltung der heutigen Anlage: Um die Barrierefreiheit für aus Richtung Mühlthal/Alice-Hospital kommende Reisende, sollte die Weiterführung aller Buslinien zur nächsten bereits barrierefreien bzw. künftig barrierefrei ausbaubaren Haltestelle erfolgen (Details unter Kapitel 2, VI dieser Stellungnahme).

5. Finanzierung

- I. Die Kosten- und Finanzstrukturen, wurden im Kapitel 7.1 und 9 gut dargestellt. Interessierte Leser erhalten durch diese Transparenz einen Einblick in die Bestandteile der Kosten- und Einnahmearten (**L x 2**). Wir regen jedoch an auszuführen, woher der Wert 0.65€/Fahrgast im Kapitel 9.3 herkommt? (**V**)
- II. Wir vermissen die Festschreibung einer anteiligen Finanzierung von Innerortsverkehren in den Klein- und Mittelstädten im Kreis Darmstadt-Dieburg unter der Voraussetzung einer attraktiven Ausgestaltung selbiger (quasi als kreiseigenes Förderprogramm für attraktive Stadtverkehre) (**F x 1**).

Die Verantwortung des Landkreises für die Mobilität seiner Bürger sollte nicht am Bahnhof oder an Haltestellen entlang von Hauptstraßen in Klein- und Mittelstädten enden. Im Sinne einer integrierten Verkehrsgestaltung, sollte der Landkreis (nur unter den von ihm festgesetzten Mindeststandards) Stadtverkehre in kreisangehörigen Städten finanziell unterstützen (sofern er dies nicht bereits tut). Als Vorbild kann der Odenwaldkreis herangezogen werden, der 30% zum Citybus Erbach/Michelstadt beiträgt.

6. Sonstiges

- I. Eine gute und nachvollziehbare Planung lebt von einer Bestandsaufnahme und Mängelanalyse des ÖPNV hinsichtlich bestimmter Kenngrößen. Wir stellen fest, dass eine Mängelanalyse durchgeführt wurde, die über eine Rückschau der formulierten Maßnahmen des letzten NVP (Anhang „Umsetzungsbilanz“) hinausreicht. Dies halten wir für ausreichend, wenngleich wir in Fragen der Tarif- und Netzgestaltung noch großen Nachhol-/Untersuchungsbedarf sehen (**L x 3**).

Dagegen wurden die planerischen Aspekte aus der Raumplanung und den rechtlichen Rahmenbedingungen sehr gut und ausführlich dargestellt, jedoch verkehrsplanerische Kenngrößen zur Bewertung des ÖPNV-Bestands im DA-DINA-Gebiet kaum bis gar nicht erfasst. Dazu zählen:

- Reisezeitvergleiche mindestens zwischen jedem Hauptort einer Gemeinde und allen benachbarten Zentren höherer zentralörtlicher Kategorie. Für das Gebiet der Stadt Darmstadt sind die räumlichen Bezugsgrößen die Quartiere, Stadt-/Stadtteilzentren und andere verkehrsrelevante Ziele.
- Umsteigehäufigkeiten im Bestand mindestens zwischen jeder Gemeinde und allen benachbarten Zentren höherer zentralörtlicher Kategorie zur Beurteilung, ob bzw. wo die aufgestellten „Ziel-Umsteigehäufigkeiten“ nicht eingehalten werden.

Unseres Erachtens ist es nur so möglich Angebotsmängel (insbesondere im Vergleich zum MIV) plausibel zu erfassen und konkrete Anforderungen an einen künftigen Zielzustand abzuleiten. Wir fordern daher ggf. erfasste jedoch nicht dargestellte Reisezeitvergleiche (**F x 4**) und Umsteigehäufigkeiten (**F x 4**) in den NVP als Anlage mit Erläuterung im Berichtsteil aufzunehmen.

- II. Anforderungen an Tarife (S. 100): Es ist sehr bedauerliche festzustellen, wie politisch resigniert und undetailliert über Verbesserungspotenziale zur Tarifstruktur berichtet wird: „Die Tarifstruktur orientiert sich an Grenzen der Gebietskörperschaften. Daher ist der Einfluss der Verkehrsströme und der Verkehrsbedürfnisse auf die Tarifstruktur nur begrenzt möglich.“

Dass gegebene Verwaltungsstrukturen also wichtiger sind, als Kundenbedürfnisse bestätigt nur das Leitmotiv fehlender Kundenorientierung im ÖPNV-System, das sich etwa auch bei der Netzgestaltung (Stichwort „Netzlücken über die Kreisgrenzen“) teilweise durch diesen NVP-Entwurf zieht. Die Idee durch Innovationen, Tarifreformen oder intensiveren Kooperationen mit Nachbarverbänden Besserungen zu erzielen, scheint nicht in Frage zu kommen(?)

Wir fordern die Perspektive des eigenen Kirchturms zu verlassen und grundlegende Mängel am aktuellen Tarifsystem im Kapitel 8.9. zu thematisieren. Entsprechende Prüfaufträge als denkbare Maßnahmen sind im Kapitel 8 darzustellen (**F x 4**). Einige Vorschläge:

- Prüfauftrag für eine Reform des RMV-Tarifs zugunsten weniger intensiver Preissprünge. Im Zeitalter der Digitalisierung dürfte die Einrichtung zusätzlicher Zonen zur Preisdifferenzierung kein Problem darstellen und moderne Fahrkartenautomaten nicht überfordern. Dass hier der RMV zuständig ist, sollte die Stadt Darmstadt und den Kreis Darmstadt-Dieburg als Aufgabenträger für den ÖPNV laut hessischem ÖPNV-Gesetz nicht davon abhalten auf den RMV einzuwirken und diese Absicht im Nahverkehrsplan festzuhalten (**V**).
- Prüfauftrag zur Untersuchung eines vollständigen Übergangstarifs zwischen RMV und VRN: Es muss möglich sein mit einer Fahrkarte z.B. von Alsbach zum Mannheimer Luisenpark oder von der Heidelberger Altstadt zum Darmstädter Schloß zu gelangen. Derzeit braucht man für solche Strecken bis zu drei Fahrkarten(!). Bestehende netzweit gültige Angebote der Verbände sollten im erweiterten Übergangsbereich des jeweils anderen Verbundes ebenfalls zur Fahrt berechtigen (**V**).
- Prüfauftrag, um den Bedarf einer Integration des Fernverkehrs in den Nahverkehrstarif zu untersuchen. Dies halten wir mit Blick auf das für den Zulauf auf das Oberzentrum Darmstadt unzureichende Gesamtangebot im SPNV zwischen Bensheim und Darmstadt für dringend erforderlich (**V**).Sdsd

- III. Wir begrüßen, dass die Stadt Darmstadt und der Landkreis Darmstadt-Dieburg der erfolgreichen Tradition einer gemeinsamen Fortschreibung des Nahverkehrsplans folgen (**L x 3**). Andere ähnlich gelagerte Regionen (wie z.B. Stadt Fulda + Landkreis Fulda) sollten sich ein Vorbild daran nehmen.

7. Bemerkungen & Fragen

Fundstelle	Bemerkung	Frage(n)
S.22, Tabelle 2	„Als weitere Variante zur verbesserten Anbindung des Ostkreises mit der Stadt Darmstadt wird ein Ausbau des Straßennetzes über den Ostbahnhof bis zur B26 inkl Errichtung einer Mobilitätsstation geprüft“	Wie kommt eine „verbesserte Anbindung des Ostkreises“ durch die Errichtung einer Mobilitätsstation zu Stande? Nach unserem Verständnis und unseren eigenen Erfahrungen hassen Fahrgäste es wie die Pest umzusteigen, weshalb eher von Verschlechterung, als Verbesserung die Rede sein müsste(?)
S.22, Tabelle 2	Zur im Regionalplan formulierten Zielsetzung zur Weiterentwicklung des Straßenbahn- und U-/Stadtbahnnetzes (dritte Zeile) ist in der Spalte „Status“ keine Aussage zu finden	Weshalb ist keine Verlängerung der Straßenbahn über Alsbach (Am Hinkelstein) hinaus zum Bahnhof Zwingenberg in Untersuchung? Dies würde uns dem Ziel „Netzverbindung zu den anderen Trägern des ÖPNV“ näher bringen.
S.27, Kap. 2.3.6.2.	<p>Die Aussage „Diese Variante [„Stadt-Land-Bahn“ mit Führung bis in die Darmstädter Innenstadt] wurde jedoch von den Gutachtern vor allem im Hinblick auf die bauliche Gestaltung der Strecke vom Darmstädter Ostbahnhof bis ins Stadtzentrum als hoch problematisch angesehen.“ halten wir für „hoch problematisch“.</p> <p>Wer die VKT-Studie aufmerksam liest, wird feststellen, dass eine normalspurige Trasse vom Ostbahnhof zum Schloß – wie eine Meterspur-Trasse – technisch unproblematisch realisierbar ist. Lediglich an der Tragfähigkeit der mutmaßlich nicht für Stadt-Land-Bahn-Fahrzeuge ausgelegten Tiefgarage am Schloss und an der politischen Realisierbarkeit eines städtebaulich attraktiven Umfeldes mit einer Stadt-Land-Bahn-Station am Friedensplatz (in dieser Frage war die Darmstädter Stadtpolitik mehr als schlecht informiert) wurden seitens der Gutachter Probleme festgestellt.</p> <p>Wir hätten uns gewünscht die Idee einvernehmlich zu einem betrieblich und konzeptionell sinnvollen Ansatz weiterzuentwickeln, anstatt die ehrenamtliche Ausarbeitung „Kombilösung“ derart unsachlich abzumoderieren ohne über den Tellerrand hinaus zu denken. Dadurch wurde eine Lösung der Darmstädter Verkehrsprobleme auf unbestimmte Zeit verzögert!</p>	
S.31	Der hochmobilen Altersgruppe wird die Eigenschaft „Nutzung des ÖPNV für alle Wegezwecke“ zugeschrieben, nicht jedoch den SchülerInnen	Weshalb werden die Mobilitätsbedürfnisse von Schülern fast allein auf den Massentransport zu schulverkehrsrelevanten Zeiten reduziert? Sollte man nicht gerade dieser Zielgruppe, die eine viel umfangreichere Freizeitmobilität mit spezifischen Anforderungen hat einen attraktiven ÖPNV anbieten => Aus Zwangskunden über die Zeit Wahlkunden generieren.
S.36	In Abbildung 5 werden die Beteiligungsgremien definiert. In der Lenkungsgruppe, die für die Projektabstimmung auf Fachebene zuständig ist, sind Fahrgastverbände und die Vertretung des Fahrgastbeirats (Sprecher) nicht aufgeführt.	Wieso sind Verkehrsunternehmen Bestandteil der Lenkungsgruppe gewesen, nicht jedoch die interessierten Kunden des ÖPNV (z.B. in Vertretung durch Fahrgastverbände und den Sprecher des Fahrgastbeirats)?

S.43	Bei der Auflistung der zusammen arbeitenden Akteure im ÖPNV fehlen die ÖPNV-Kunden bzw. ihre politischen Vertreter	Weshalb wird bei der Auflistung der Akteure im ÖPNV auf die Nennung von „ÖPNV-Kunden“ verzichtet? Ist ÖPNV etwa ein Selbstzweck, bei dem Fahrgäste nichts zu suchen haben? ☺
S.75	<u>Frage/Hinweis:</u> Im Kapitel 6.2.1. wird zwischen „Grundzentrum“ und „Unterzentrum“ differenziert. Unseres Wissens sind das synonyme Begriffe, oder?	
S.76f	In Tabelle 11 werden verschiedene Begriffe verwendet, die nicht weiter erläutert werden.	Worin liegt der Unterschied zwischen „ausgeprägten“ oder „bedeutenden Quelle-Ziel-Beziehung“. Wann liegt ein „erhöhtes“ oder „moderates“ Nachfragepotenzial vor? Sofern Grenzwerte verwendet wurden, bitten wir um Begründung.
S.77	Im letzten Absatz heißt es: „ <u>Auf Grundlage verfügbarer quantitativer Basisdaten [...] werden die Relationen [...] innerhalb des Landkreises Darmstadt-Dieburg und der Stadt Darmstadt sowie zu ausgewählten Zielen außerhalb des Kreises bewertet und kategorisiert.</u> “	Welche Anforderungen muss ein Ziel außerhalb des Kreises erfüllen, um als planungsrelevantes Ziel ausgewählt zu werden? Wieso wird z.B. das im Freizeitverkehr relevante Felsenmeer in Reichenbach nicht in der Netzplanung berücksichtigt?
S.83	In Kapitel 6.3.3 wird eine Mindestbedienun von 5 Fahrten je Tag als Standard festgeschrieben.	Weshalb gerade 5 Fahrten? Wenn man eine halbwegs attraktive tagesdurchgängige Erreichbarkeit im durchgängigen 2h-Takt zwischen 6 und 20 Uhr anbieten will, muss man mit mindestens 8-9 Fahrten ins Rennen gehen.
S.100	Im Kapitel 6.3.14 steht geschrieben, dass die Ergebnisse des Qualitätsmanagements (Verfahren und Ergebnisse der Kontrollen) den Verkehrsunternehmen bekannt gemacht werden.	Weshalb werden die Ergebnisse nicht auch dem Fahrgastbeirat und Fahrgastverbänden bekannt gemacht?
S.103	Im Kapitel 7.3.1. ist die Rede von einem „transparentem Liniennetz“.	Was ist ein „transparentes Liniennetz“? Bzw. wo ist der Begriff im NVP erklärt?
S.106	Es fehlt ein „hat“ im Satz: „ <i>Seit dem letzten Nahverkehrsplan hat die Stadt Pfungstadt durch die Reaktivierung der Pfungstadtbahn ebenfalls einen SPNV-Anschluss erhalten.</i> “	
S.200ff	<u>Bemerkung:</u> In der Tabelle 34 werden noch alte Linienbezeichnungen verwendet.	

8. Ermittlung ÖPNV-Planungsindex

Kapitel + Absatz	Thema/Inhalt	Aussagen- typ F = Forderung V = Vorschlag L = Lob	Gewich- tung 1 = Sehr gering 2 = gering 3 = hoch 4 = sehr hoch	
1.	I	Dokumentation Beteiligungsverfahren	F	1
	II	Frühzeitige Beteiligung	L	4
	III	Darstellung rechtliche Rahmenbedingungen	L	2
	IV	Berücksichtigung Ziel „HESSEN-Takt“ aus LEP	F	1
	V	Einbindung Odenwaldbahn in Fernverkehrsnetz	V	0
	VI	Darstellung zentrale Orte hinter Kreisgrenze	F	4
			V	0
	VII	Visualisierung der Berufspendlerbeziehungen	L	4
		Nachvollziehbarkeit ÖPNV-relevanter Nachfrage	F	2
		Grenzwert für ÖPNV-relevante Nachfrage	F	2
	VIII	Aufkommensschwerpunkte Ausbildungsverkehr	L	2
	IX.	Berücksichtigung freie Schulwahl in Hessen	L	2
		Kartografische Darstellung Schülerpendler	F	2
	X	Darstellung touristischer Destinationen & Aufkommensschwerpunkte im Berufsverkehr	L	3
			L	3
			F	1
	XI	Darstellung Einkaufs- & Versorgungsstandorte	L	3
			V	0
	XII	Bestandsaufnahme ÖPNV auf Straße & Schiene	L	4
	XIII	Darstellung Fahrgastnachfrage im Bestand	F	2
XIV	Darstellung Auslastung Straßennetz	F	3	
XV	Darstellung Prognose zur Siedlungs-, Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung	L	2 + 3 + 3	
Zwischensumme Kap. 1. Allgemeines & Bestandsaufnahme				
F = 18 • L = 35 • V = 3 x 0				
2.	I.	Anforderungen an lokalen & regionalen ÖPNV	L	4
	II	Aussagen zu Angebotsausweitung des SPNV	L	4+4+4+4+4
		Nennung Gersprenztalbahn	F	2
		Formulierungsvorschlag	V	0
	III	Fachliche Zielsetzungen für ÖPNV	L	3
		Untersuchung kreisübergreifender Relationen	F	4
	IV	Darstellung rechtlicher Rahmenbedingungen & Ableitung von Anforderungen an die Planung	L	2
			V	0
	V	Darstellung Notwendigkeit barrierefreier ÖPNV	L	2
		Vermeidung von Fremdhilfe bei Netzgestaltung	F	3
		Formulierungsvorschlag	V	0
	VI	Ausnahmen von vollständiger Barrierefreiheit	L	2
		Herstellung Barrierefreiheit Böllenfalltor	V	0
		Bessere Erschließung Paulusviertel	V	0
	VII	Einzugsbereiche ÖPNV-Haltestellen	L	1
			V	0
	VIII	Fahrzeugstandards	L	4
			V	0
	IX	Anforderungen an Tarife	L	2
		Formulierungsvorschläge & Angebot f. Zusammenarbeit	V	3 x 0

X	Verkaufszahlen der Fahrkartenarten	F	2
XI	Anforderungen an Umsteigevorgänge	L	2
	Austausch Begriffe Erreichbarkeit von Zentren	V	0
XII	Mobilitätsanforderungen von Schülern	F	1
	Eliminierung mittäglicher Taktabweichungen	V	0
	Kreisübergreifende Vernetzung d. ÖPNV-Angebote	F	4
XIII	Anforderungen an Betrieb & Anschlusssicherung	L	4
XIV	Fahrgastgarantien	L	1
		V	0
XV- XIX	Zusätzliche Bahnhaltepunkte	F	2+1+1+1
		V	0

Zwischensumme Kap. 2. Anforderungsprofil & Maßnahmen im SPNV

F = 21 • L = 47 • V = 14 x 0

3.	I.	Entwicklung Netzhierarchie	L	3
		Voraussetzungen für Netzkategorisierung	F	4
	II.	Visualisierung Netzebenen & zentrale Orte	L	2
	III.	Berücksichtigung zentrale Orte hinter Kreisgrenze	F	2
	IV.	Qualitätsgefälle Festbedienung ↔ bedarfsgest. Bed.	V	0
	V.	Differenzierung zwischen schädlichen & unschädliche Schienenparallelverkehren	L	3
	VI.	Differenzierung Verkehrszeiten	L	1
	VII.	Verkehrsmiteinsatz in Angebotskonzeption	V	0
	VIII.	Ergänzung Unterzentren Reichelsheim und Fürth	F	2
	IX.	Hochstufung Relation Alsbach – Bensheim/HP	F	2
	X.	Mindestbedienstandards	L	2
		Aussagen zur Nachtverkehrszeit	F	1
		Standards für Mindestreichbarkeit	F	3
	XI.	Anschlusssicherung für Taktfolgen > 30'	L	3
	XII.	Intermodale Verknüpfung	V	2 x 0
	XIII.	Strategische Planung für Mobilitätsmanagement	F	2
Angemessene Beteiligung bei konkreten Vorhaben		V	0	
XIV.	Neue Verbindung Weiterstadt – Griesheim	F	4	
XV.	Verkehrliche Bewertung Straßenbahn bis DA-Ost	F	3	
XVI.	Technologieoffenheit bei Elektrifizierung der Weiterstädter Buslinien	L	2	

Zwischensumme Kap. 3. Angebotskonzeption

F = 23 • L = 16 • V = 5 x 0

4.	4.	Anforderungen an Haltestellen	L	4
		Mängelanalyse für Teilmenge von Haltestellen	F	2
5	5.	Transparenz über Kosten- & Finanzstrukturen	L	2
			V	0
		Beteiligung des Landkreises Darmstadt-Dieburg an Finanzierung von Innerortsverkehren	F	1

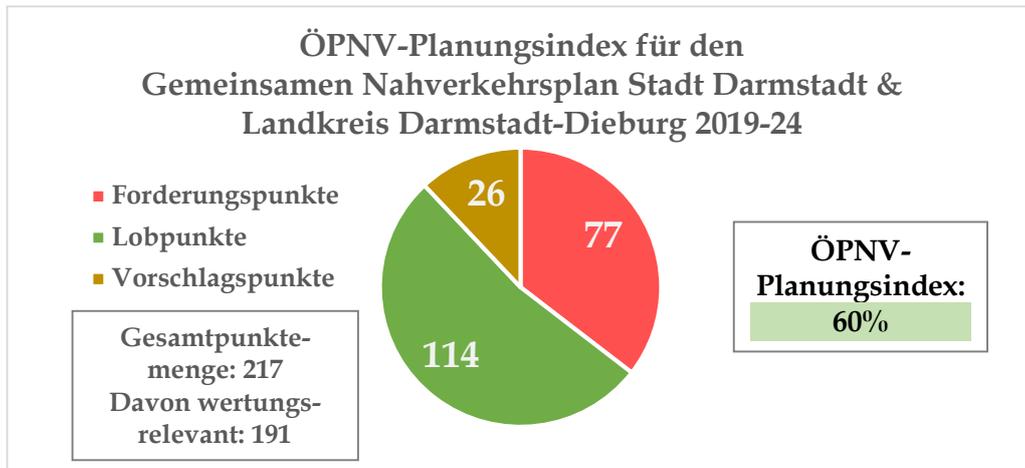
Zwischensumme Kap. 4. Haltestelleninfrastruktur und 5. Finanzierung

F = 3 • L = 6 • V = 1 x 0

6.	I.	Umfang der Mängelanalyse	L	3
		Analyse Reisezeitvergleiche	F	4
		Analyse Umsteigehäufigkeiten	F	4
	II.	Mängelanalyse Tarifsystem	F	4
		Prüfauftrag RMV-Tarifreform	V	0
		Vollständiger VRN/RMV-Übergangstarif	V	0

	Integration Fernverkehr in Nahverkehrstarif	V	0
III.	Gemeinsame Fortschreibung eines NVP für Stadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg	L	4
Zwischensumme Kap. 6. Sonstiges			
F = 12 • L = 7 • V = 3			

GESAMTERGEBNIS



$$PI = \frac{(191 - 77)}{191} = \frac{114}{191} = 0,597 = \mathbf{60\%}$$

Bewertungsskala:	
< 25%	Mangelhafte, wenig zukunftsfähige Planung. Eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV ist auch bei Umsetzung aller Maßnahmen sehr unwahrscheinlich. Die Bevölkerung wird nahezu ausnahmslos auf einen eigenen Pkw angewiesen sein.
25 - 49%	Ausreichende, jedoch wenig innovative Planung. Eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV ist eher unwahrscheinlich. Die Bevölkerung wird größtenteils auf einen eigenen Pkw angewiesen bleiben.
50 - 75%	Gute Planung mit punktuellen innovativen Ansätzen. Eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV scheint auf einigen Korridoren realistisch zu werden; es bleibt jedoch eine Restabhängigkeit von einem eigenen Pkw. Die Vorhaltung eines Zweitwagens in einem Haushalt scheint in Teilen des Planungsgebiets wenig erforderlich.
> 75%	Sehr gute Planung mit flächendeckenden Innovationen für gesamtes Planungsgebiet. Eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV scheint nahezu flächendeckend möglich zu werden. Ein Haushalt wird bei Umsetzung aller Maßnahmen mindestens problemlos auf einen Zweitwagen verzichten können.

9. Abschließende Gesamtbewertung

PRO BAHN Starkenburg e.V. zertifiziert hiermit den Planentwurf für den gemeinsamen Nahverkehrsplan der Stadt Darmstadt und des Kreises Darmstadt-Dieburg Odenwaldkreises 2019-24 (Stand 15.11.2018) nach Maßgabe der hier verwendeten Anforderungen mit dem Prädikat

„Gute Planung mit punktuellen Innovationen und wahrscheinlicher Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV auf einigen Korridoren“

Der vorliegende Planentwurf für den ÖPNV der nächsten fünf Jahre weist viele Innovationen auf, die ein Umsteigen vom privaten Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel in einem Großteil des Planungsgebiets wahrscheinlich erscheinen lassen. Für einen flächendeckend attraktiven ÖPNV, für den glaubhaft flächendeckend bei der Bevölkerung geworben werden kann, müssen jedoch unbedingt weitere Aktivitäten folgen; dafür steht PRO BAHN in Zukunft gerne mit Rat und Tat zur Seite.

Die vorliegende Bewertung stellt unsere Stellungnahme zum uns vorgelegten Planentwurf dar. Mit unseren als „**Vorschläge**“ deklarierten Aussagen besteht die Möglichkeit einer Verbesserung des Planungsindex. Sofern unsere Vorschläge in der Endfassung berücksichtigt werden, wird der Planungsindex wie folgt verbessert:

- Ein in der Endfassung berücksichtigter Vorschlag (**V**) wird mit einem Lobpunkt (**L x 1**) bewertet.
- Die wertungsrelevante Gesamtpunktemenge verändert sich um die Menge hinzugekommener Lobpunkte.
- Unter der Annahme, dass alle 26 Vorschläge berücksichtigt werden, kann der Planungsindex für die Endfassung um 5% auf **65%** gesteigert werden (26 Lobpunkte + 114 Lobpunkte = 140 Lobpunkte → $140/217 = 0,645$).

Wird eine **Forderung** in der Endfassung umgesetzt, werden Forderungspunkte (**F**) entsprechend ihrer Gewichtung 1:1 in Lobpunkte (**L**) überführt.

Gerne kann eine nachträgliche Bewertung der Endfassung gemeinsam mit Ihnen als ÖPNV-Aufgabenträger öffentlichkeitswirksam publiziert werden. Kommen Sie hierzu gerne zeitnah nach Veröffentlichung der Endfassung auf uns zu.

10. Anlagen

ANLAGE 1: Mobilitätsgrundnetz für Region Bergstraße-Odenwald

Vorschlag für ein Mobilitätsgrundnetz (Netzebenen 1 und 2 in Festbedienung) in der „Region Bergstraße-Odenwald“. Das dort dargestellte Grobnetz wurde aus Verbindungskorridoren abgeleitet. Die Linienführungen wurden gemäß den jeweiligen Einwohnerschwerpunkten eines Verbindungskorridors gelenkt, sodass nicht immer die direkteste Linienführung zu Stande kommt. Wo sinnvoll, sollten zusätzlich zu den dargestellten Führungen Schnellbusverbindungen auf Korridoren für regionale Hauptlinien eingerichtet werden. Aus dem in ANLAGE 1 dargestellten Grobnetz ist ein konkretes Fahrplankonzept abzuleiten (vgl. ANLAGE 2).

ANLAGE 2: Linienkonzeption für Region Bergstraße-Odenwald

Vorschlag für Fahrplankonzept in der „Region Bergstraße-Odenwald“ nach der Logik des Integralen Taktfahrplans. Es handelt sich lediglich um einen Entwurf bzw. eine denkbare Variante, die unter der Prämisse einer Anschlussmaximierung und Herstellung von Verbindungen auf Basis des in ANLAGE 1 beschriebenen Mobilitätsgrundnetzes aufgestellt wurde. Der Entwurf dient in erster Linie als Diskussionsgrundlage, und stellt keine Forderung zur Umsetzung dar.

Impressum

An der Erarbeitung dieser Stellungnahme haben mitgewirkt:

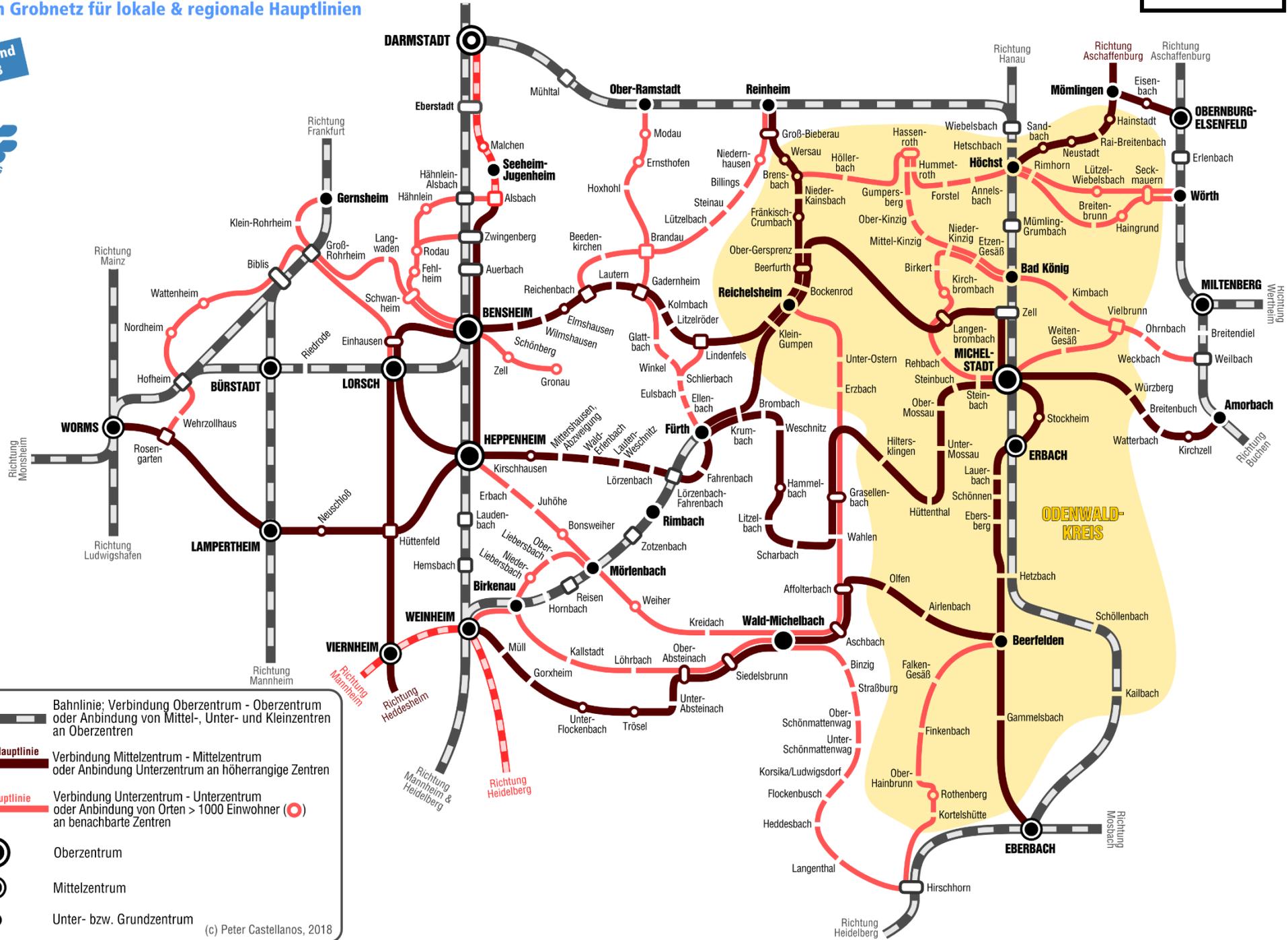
Peter Castellanos (V.i.S.d.P.) unter Beteiligung aller im Kreis Darmstadt-Dieburg aktiven PRO BAHN-Mitglieder

Mobilitätsgrundnetz für Region Bergstraße-Odenwald

Konzeption Grobnetz für lokale & regionale Hauptlinien

ANLAGE 1

Planungsstand
30.4.2018



	Bahnlinie; Verbindung Oberzentrum - Oberzentrum oder Anbindung von Mittel-, Unter- und Kleinzentren an Oberzentren
	Regionale Hauptlinie Verbindung Mittelzentrum - Mittelzentrum oder Anbindung Unterzentrum an höherrangige Zentren
	Lokale Hauptlinie Verbindung Unterzentrum - Unterzentrum oder Anbindung von Orten > 1000 Einwohner (○) an benachbarte Zentren
	Oberzentrum
	Mittelzentrum
	Unter- bzw. Grundzentrum

(c) Peter Castellanos, 2018

