

## Stellungnahme vom 12.02.19 des DGB-Kreisverbands Darmstadt-Dieburg zum Entwurf des Dadina-Nahverkehrsplans 2019 – 2025

Vorbemerkung:

**Änderungswünsche sind in fetter Schrift.**

*Erläuterungen und Begründungen sind in kursiver Schrift.*

Der Text enthält Verlinkungen zu Internetseiten, die bitte als weitere Begründungen anzusehen sind. Die Verlinkung bedeutet nicht zwangsweise, dass der DGB mit allen Inhalten übereinstimmt.

Anhang Umsetzungsblanz des NVP 2011-2016

M30 Einrichtung Busbeschleunigung auf der B449 Mühltal – Darmstadt Böllenfalltor – It. Planer „nicht notwendig, kein Bedarf“.

**M 30 Einrichtung Busbeschleunigung auf der B 449 Mühltal – Darmstadt Böllenfalltor wird weiterverfolgt und umgesetzt.**

- *Das Buslinienbündel aus Ober-Ramstadt, Modautal und Mühltal hat in den Dadina-Pünktlichkeitsberichten ständig schlechte Werte. Unplausibel ist, dass die Unpünktlichkeit nur stadtauswärts auftreten soll. Nach Beobachtungen von Fahrgästen werden regelmäßig Anschlüsse an der Umstiegshaltestelle Böllenfalltor verpasst, auch weil die Straßenbahn nur noch im 15-Min-Takt fahren soll. Eine Beschleunigung mit Busspur ist daher weiter notwendig.*

M39 Sofortmaßnahmen für die Bahn-Bus-Strab-Umsteigewege in DA-Kranichstein

**M39 Sofortmaßnahmen für die Bahn-Bus-Strab-Umsteigewege in DA-Kranichstein werden geplant und umgesetzt.**

- *Umgesetzte Maßnahmen sind uns nicht bekannt. Sowohl Sofortmaßnahmen als auch eine Verlegung des DB-Haltepunkts sind weiter zu verfolgen. Da die Stadt die Abfahrtsstelle ihres Verkehrsmittels mit Inbetriebnahme der Tram vom DB-Haltepunkt weg-verlegt hat, ist sie auch für die Wieder-Zusammenführung (finanziell) verantwortlich. Die 2018 bestehenden Fußwege sind zu lang, der Fußweg nur wassergebunden und die Straßenbahnen warten Fahrgäste nicht ab.*

P14 Aufwertung Verknüpfungspunkt Mühltal Bahnhof



( Station Mühltal 2018, Bild: Uwe Schuchmann)

**P 14 Beim DB-Haltepunkt ([oben vor dem Bahnhofsgebäude](#) – nicht an der B 449!) ist eine Bushaltestelle mit Wendemöglichkeit sicherzustellen. Fahrradboxen mit und ohne Lademöglichkeit für Elektroräder sind aufzustellen.**

- *Künftig sollen am DB-Haltepunkt Buslinien beginnen und enden. Für einen attraktiven Umstieg sind Sichtverbindungen und kurze Wege zwischen Zug und Bus erforderlich.*

P17 Aufwertung Verknüpfungspunkt Böllenfalltor

**P17 Die [Umsteigehaltestelle Böllenfalltor](#) (hilfsweise ein anderer Umsteigepunkt Bus/Tram für die Fahrgäste aus Modautal, Mühlal, Ober-Ramstadt) ist für Busse und Straßenbahnen barrierefrei umzubauen.**

- *Der Dadina-Fahrgastbeirat hat eine durchführbare Planung für barrierefreien Umstieg zwischen Bus und Straßenbahn vorgelegt, die von der Stadt gegenüber der Heag Mobilo endlich durch- und umgesetzt werden muss, ersatzweise ist das Grundeigentum von der Stadt zu übernehmen.*

NVP Anhang Dadina Entw.pdf

### 1.3.5 Tariftreue

- **Die Einhaltung der Tarifverträge ist vom ÖPNV-Aufgabenträger regelmäßig zu [kontrollieren](#).**
- **In den Ausschreibungsbedingungen sind Vertragsstrafen bei Nichteinhaltung der Tarifverträge festzulegen.**
- **Bei nachweislicher Verletzung sind den betroffenen Arbeitnehmern die vorenthaltenen Lohnzahlungen in doppelter Höhe nachzuzahlen, rückwirkend bis zu 24 Monate nach der Prüfung.**
- **Ist der Busunternehmer bereit, Arbeitnehmer des vorherigen Konzessionsinhabers zu übernehmen und deren Betriebszugehörigkeit für die Entlohnung anzurechnen, ist das als Bonus im Vergabeverfahren zu berücksichtigen.**
- **Bildet ein Busunternehmer die Arbeitnehmer aus, ist das als Bonus im Vergabeverfahren zu berücksichtigen.**

*Auch wenn das Fahrpersonal nicht direkt bei Kreis, Stadt und RMV angestellt ist, wird es doch im öffentlichen Auftrag tätig. Nur mit attraktiven Beschäftigungsbedingungen wird auch eine attraktive Dienstleistung sichergestellt.*

### 2.1.2.3 Pünktlichkeitsüberwachung Straßenbahn, 2.2.2 Sonstige Maluszahlungen Straßenbahn

- **Bei der Straßenbahn sind mindestens die gleichen Anforderungen anzusetzen wie im Busverkehr.**
- **Auch das Fahrpersonal wird in die Befragung einbezogen, da es berechtigt ist, Fahrscheine zu kontrollieren.**

*Straßenbahnfahrgäste haben den gleichen Qualitätsanspruch wie Busfahrgäste.*

## 2 Rahmenbedingungen zur Fortschreibung,

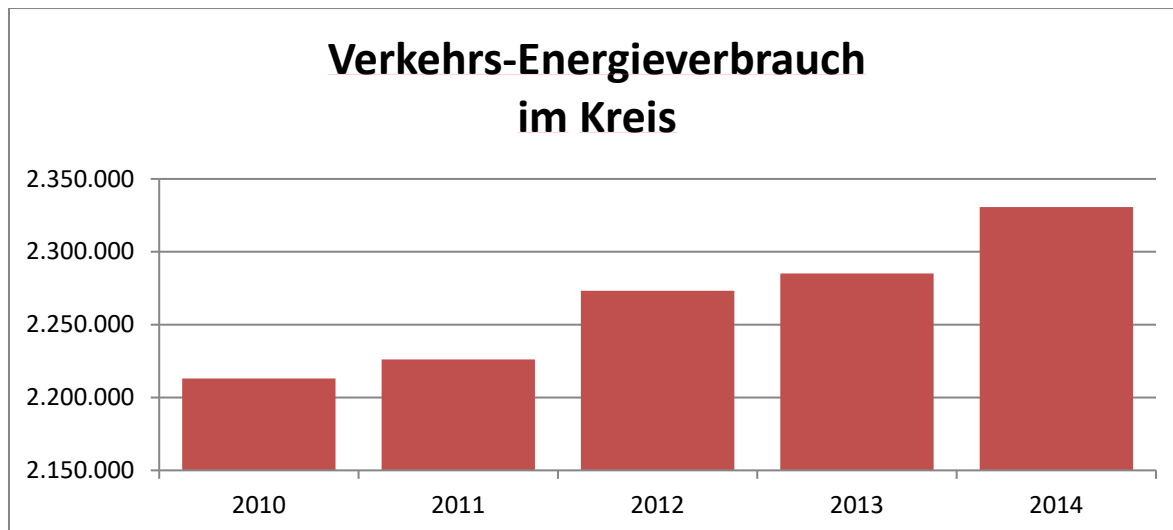
### 2.3.4.2 Integriertes Klimaschutzkonzept für den Landkreis DA-DI und seine Kommunen,

### 2.3.4.3 Integriertes Klimaschutzkonzept für die Wissenschaftsstadt Darmstadt,

### 2.3.4.4 Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Dieburg,

### sowie 9.2 Nachfrageprognose

**Der ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehrsmarkt wird derart gesteigert, dass Verkehrsleistung und Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs max. auf dem Niveau von 2018 gedeckelt bzw. möglichst reduziert wird.**



(Abbildung: Verkehrs-Energieverbrauch im Kreis DA-DI, Zahlen aus dem Klimaschutzkonzept des Kreises, Grafik: Regionales Schienenbündnis)

Eine Steigerung der ÖPNV-Nachfrage um „rund 3-4 % pro Jahr“ bei gleichzeitigem Bevölkerungswachstum zwischen „rund 7 %“ (Stadt DA) und „ca. 3 %“ bedeutet: Der ÖPNV soll zwar mehr Fahrgäste aufnehmen, jedoch dem MIV keine nennenswerten Verkehrsanteile abnehmen. Der MIV würde bei dieser Prognose sogar absolut weiter zunehmen.

Ohne eine starke Verlagerung von 2018 vorhandenem motorisiertem Individualverkehr auf Schiene und Bus können die Klimaziele nicht eingehalten werden.

Daher beziehen sich unsere Vorschläge darauf, den Modal Split zugunsten des ÖPNV zu verändern. Die im Entwurf enthaltenen Vorschläge sind daher vielfach nicht ausreichend.

Unsere nachstehenden Vorschläge messen sich an den bundesweit erreichbaren Klimazielen sowie dem Versprechen des Bundesverkehrsministers, bis 2030 die Zahl der Bahnfahrgäste zu verdoppeln. Dieses Ziel muss auch im Dadina-Gebiet erreicht werden für Eisenbahn, Bus und Straßenbahn und entsprechende Maßnahmen müssen 2019-2024 eingeleitet und umgesetzt werden.

### 2.3.1 Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (2013)

#### Tabelle 1: Modernisierungsstatus der Bahnhaltdepunkte

Darmstadt Nord: Der beginnende barrierefreie Umbau der Bahnsteige wird von uns begrüßt.

**Wir fordern die Stadt Darmstadt auf, unverzüglich mit DB St&S eine baureife Planung für Treppen und Lifte mit kürzestmöglichen Umsteigewegen zwischen DB-Bahnsteigen**

einander und den Bus- und Straßenbahnhaltstellen andererseits zu entwickeln und bis 2025 umzusetzen.

**Hergershausen:** Während der Laufzeit des NVP wird der Umbau in eine moderne Verkehrsstation geplant und umgesetzt.

*Der Zustand des Haltepunkts wurde schon 1993/94 in Vorträgen des RMV beklagt.*

**Wiebelsbach:** Während der Laufzeit des NVP wird der Umbau des Bahnhofsvorplatzes mit der Bushaltestelle geplant und umgesetzt. Fahrradboxen mit und ohne Lademöglichkeit für Elektroräder sind aufzustellen. Der Bahnhofsvorplatz mit Bushaltestelle befindet sich in unverändert schlechtem Zustand.

Tabelle 2: Relevante Inhalte der Maßnahmenkonzepte des Regionalplans

Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan

**Die Bahnanlagen (Stand: 31.01.19) der Gersprenztalbahn zwischen Reinheim und Groß-Bieberau bis zum Sportzentrum bzw. der Gersprenzbrücke der Bahn sind vollständig zu erhalten. Die Trasse wird gesichert und nicht entwidmet. Aus dem Konzept „[123 km Zukunft für Gersprenztalbahn und Odenwaldbahn](#)“ (der Dadina seit September 2018 vorliegend) wird zumindest der Baustein „Flügelzüge Groß-Bieberau – Reinheim – Frankfurt“ bis 2025 umgesetzt. Gespräche mit dem Odenwaldkreis über eine Weiterführung in diesen sind zu führen.**

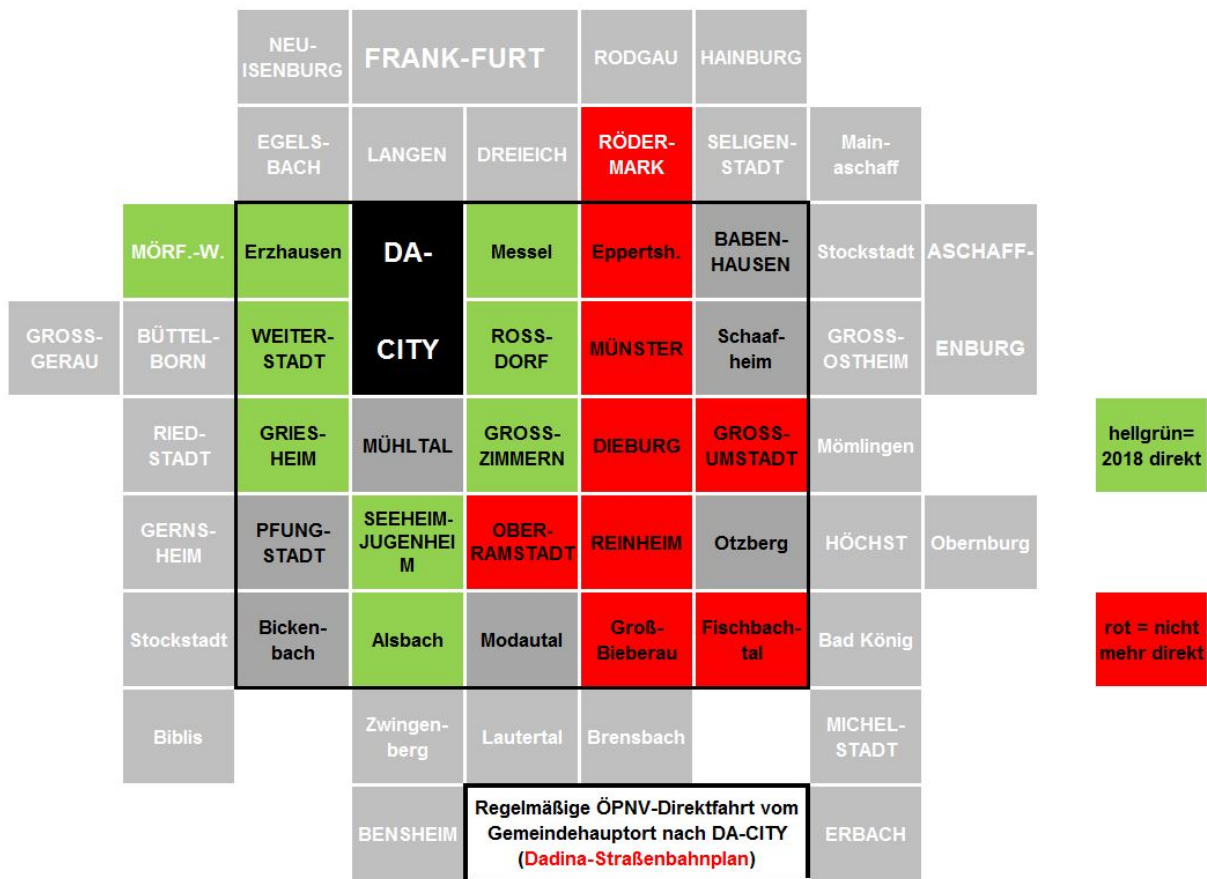
*Bisher gibt es keine „amtlichen“ Untersuchungen mit NKU zur Reaktivierung der Bahnstrecke Groß-Bieberau – Reinheim. Im September 2018 hat das Regionale Schienenbündnis das Konzept „123 km Zukunft für Gersprenztalbahn und Odenwaldbahn vorgelegt“. Wir fordern dessen Umsetzung und damit die Reaktivierung für den Personenverkehr. Erste Ideen mit Direktzügen Groß-Bieberau – Frankfurt haben u. a. Pro Bahn und BUND 1991 im „[Regionalen Schienenkonzept Rhein-Main](#)“ vorgelegt; sie sind also nicht neu. Der Dadina-Fahrgastbeirat hat [2016, 2017, 2018 Beschlüsse zu Erhalt und Reaktivierung](#) gefasst. Nur haben die ÖPNV-Aufgabenträger selbst diese Ideen nicht aufgegriffen, der Stilllegung zugesehen und erst im Herbst 2018 die Trassensicherung in den NVP-Entwurf geschrieben.*

**Sickenhofen:** Der bereits 1948 vorgeschlagene neue Haltepunkt ist **endlich** anzupacken und die infrastrukturellen Voraussetzungen (Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit) sind zu schaffen.

#### 2.3.6.1 Straßenbahnführung bis Groß-Zimmern

Planungen für eine meterspurige Straßenbahn zwischen DA-Innenstadt und Ostbahnhof bzw. darüber hinaus zu einem **[Pendlerparkhaus/„Mobilitäts-Punkt“](#)** oder Richtung Groß-Zimmern werden nicht weiterverfolgt.

- ➔ Das ist **keine „kleine Station**, die leicht zu integrieren ist“
- ➔ **Keine Verbesserung**, sondern Zwangsumstieg für alle Ostkreis-Busfahrgäste aus Ober-Roden, Eppertshausen, Dieburg, Groß-Umstadt, Groß-Zimmern, Roßdorf, Reinheim, Fischbachtal, Modautal, Groß-Bieberau und ... Ober-Ramstadt
- ➔ Ähnlich negativ wirken Sammelbusse.
- ➔ Richtig: **Reaktivierung** der Strecke Groß-Zimmern – Darmstadt Ost in Eisenbahnspurweite, Direktzüge nach Darmstadt Nord und Frankfurt



(Bild: Rote Quadrate sind Kommunen, die mit einer meterspurigen Straßenbahn die Direktverbindung nach Darmstadt-Innenstadt verlieren würden. Nach: ZIV-Straßenbahnstudie für die Dadina 2014)

**Auf der unverändert als Eisenbahnfläche gewidmeten Trasse wird die Eisenbahnstrecke Darmstadt Ost – Roßdorf - Groß-Zimmern in Normalspur 1.435 mm wiederaufgebaut, reaktiviert und nach Odenwaldbahn-Vorbild mit Direktzügen nach Frankfurt und/oder Pfungstadt betrieben. Alle Stationen werden mindestens von zwei Fahrten pro Stunde und Richtung bedient, ggf. in Verbindung mit Stadt-Land-Bahnen. Planungen zu Stärkungen/Schwächungen der Odenwaldzüge in Darmstadt Ost von/nach Groß-Zimmern werden ebensowenig weiterverfolgt wie meterspurige Planungen auf der Trasse.**

Der „Ohnefall“ mit Kappung aller Ostkreisbuslinien am Darmstädter Ostbahnhof ist schon aufgrund des dort nicht vorhandenen Platzes für den Umstieg Kreisbus/Stadtsammelbus unrealistisch und die im NVP-Entwurfstext genannten Fahrgastgewinne von 25 bis 55 % damit unseriös. Alle Mitfälle sehen die Kappung der Ostkreis-Buslinien an einer Straßenbahnhaltestelle bei Groß-Zimmern oder Roßdorf vor. Ober-Roden, Eppertshausen, Münster, Dieburg, Groß-Umstadt, Reinheim, Groß-Bieberau, Fischbachtal, Modautal, Ober-Ramstadt verlieren damit die Direktverbindung nach Darmstadt. Daher kommen im Vergleich zum Fahrplanstand 2012 nur wenige Fahrgäste hinzu, entsprechend gering ist der tatsächlich höhere Nutzen. Würde tatsächlich das Standardisierte Bewertungsverfahren geändert, profitierten hiervon alle ÖPNV-Projekte in Deutschland. In der Reihenfolge läge die Meterspurstraßenbahn nach Groß-Zimmern weit hinter anderen Projekten. Eine Meterspurstraßenbahn wäre im Ostkreis mit seinen ans normalspurige Eisenbahnnetz angeschlossenen Kommunen ein Fremdkörper. Die Straßenbahn könnte nie nach Frankfurt



fahren. Die Straßenbahn wäre schon am ersten Betriebstag an der Kapazitätsgrenze, da sie weniger Sitzplätze bietet als 2012 die Busse. Die erforderlichen Fahrgaststeigerungen lassen sich so nicht erreichen. Daher befürworten wir ausschließlich die Reaktivierung nach Groß-Zimmern in Eisenbahnspurweite 1.435 mm.

Erzhausen	<b>DARM</b>	Messel	Eppertshausen	BABENHAUSEN
WEITERSTADT	<b>STADT</b>	ROSSDORF	MÜNSTER	Schaafheim
GRIESHEIM	SEHEIMJUGENHEIM	<b>MÜHLTAL</b>	GROSSZIMMERN	DIEBURG
PFUNGSTADT		OBERRAMSTADT	REINHEIM	Otzberg
Bickenbach	Altbachhählein	Modautal	Groß-Bieberau	Fischbachtal
Zeichenerklärung (2017):				
Schiene, Normalspur (1.435 mm)		GROSSCHRIFT: mehr als 10.000 Ew.		
(weißer Hintergrund: keine Schienen)		Normalschrift: weniger als 10.000 Ew.		
<b>Schiene, Schmalspur (1.000 mm)</b>		Kursive Schrift: früher Personenverkehr Normalspur		

(Bild: [Spurweiten des Schienenverkehrs](#) im Kreis Darmstadt-Dieburg. Vorherrschend im Kreis ist die Normalspur 1.435 mm, im Ostkreis gab und gibt es gar keine meterspurigen Schienen. Bild: Regionales Schienenbündnis)

### 2.3.6.2 Untersuchung einer Kombi-Lösung nur Neugestaltung des ÖPNV im Korridor Darmstadt – Roßdorf – Groß-Zimmern (2016)

Die Planung eines [normalspurigen Stadt-Land-Bahn-Systems](#) für den [Raum Darmstadt-Dieburg](#) ist zu beginnen unter Beteiligung externen Sachverständs aus Städten, in denen Zweisystem-Bahnen bereits erfolgreich verkehren (z. B. Kassel, Karlsruhe, Heilbronn, Chemnitz, [Vösendorf](#), [Baden bei Wien](#), Bad Wildbad, Saarbrücken). Darmstadt wird Modellstadt und Vorreiter als erste Stadt, die das mit einem Dreischiengleis (Normalspur/Meterspur) rund um Friedensplatz und Schloss gemäß den Vorschlägen von VKT umsetzt. In einer ersten Ausbaustufe soll das Stadt-Land-Bahn-System eine zweigleisige [normalspurige](#) „Stammstrecke“ westlich des Schlosses bis zum Ostbahnhof mit Systemverknüpfung zur Eisenbahn erhalten, auf der diese Linien fahren (welche zusätzlich zum RE-/RB-Zugsystem verkehren):

- Darmstadt Friedensplatz – Jugendstilbad – Ostbahnhof – DA Lichtwiese – Mühlal Waldstraße – Mühlal – Ober-Ramstadt – Reinheim – Groß-Bieberau (Täglicher Stundentakt, HVZ morgens 2 Fahrten pro Stunde in der Lastrichtung)
- Darmstadt Friedensplatz – Jugendstilbad – Ostbahnhof – Edelsteinviertel – Bess. Forsthaus – Roßdorf Nordost – Roßdorf Bf – Roßdorf Südost – Gundershausen – Groß-Zimmern Ponthierry-Platz – Groß-Zimmern Bahnhof (Täglich mindestens Stundentakt, auf [Teilstrecken 2 Fahrten pro Stunde](#), lastrichtungsbezogen morgens verstärkt)

- Die in Kurzfassung im NVP-Entwurf aufgeführten Punkte sind entweder wissenschaftlich nicht haltbar bzw. durch Umsetzung in anderen Städten widerlegt:
- Die bauliche Umsetzung einer Stadt-Land-Bahn-Haltestelle ist städtebaulich verträglich am Friedensplatz durch Nutzung des von der Stadt vorgesehenen kniehohen Podests möglich, ebenso eine zweigleisige normalspurige Straßenbahnstrecke zwischen Ostbahnhof und Friedensplatz.



(Visualisierung des umgebauten Friedensplatzes in Darmstadt. Die Podeste sind höher als eine Stadt-Land-Bahn-Haltestelle mit Hochbahnsteig an gleicher Stelle.

Bild: Stadt Darmstadt, ca. 2017)

- Das Konzept „123 km Zukunft für Gersprenztalbahn und Odenwaldbahn“ (2018) weist die Durchführbarkeit von Stadt-Land-Bahn-Fahrten auf der Odenwaldbahn zusätzlich zum RE-Angebot Darmstadt Hbf - Erbach nach.
- Eigene Vorschläge zur Verdichtung des normalspurigen Schienenverkehrs Groß-Zimmern – Darmstadt haben die von der Dadina beauftragten Gutachter nicht vorgelegt.
- 66 Mio. Investitionskosten kritisiert der Gutachter als zu hoch für den Eisenbahnteil der Kombi-Lösung, doch wird sie auch für die laufende Untersuchung zur Streckenreaktivierung erforderlich.
- Ein Stadt-Land-Bahn-System für den Ostkreis Darmstadt-Dieburg ist wie in Karlsruhe, Kassel, Chemnitz, Saarbrücken der preiswerteste Weg zur Erweiterung des Schienenverkehrs mit umsteigefreien Direktfahrten in die Darmstädter Innenstadt.



(Reisegruppe bei der Regiotram Kassel. Ähnliche Fahrzeuge könnten für die Stadt-Land-Bahn von Darmstadt in den Ostkreis eingesetzt werden.

Bild: Regionales Schienenbündnis 2016)

### 2.3.6.3 Untersuchung eines „Sammelbussystems“ als Verbindung zwischen Darmstadt und dem östlichen Landkreis Darmstadt-Dieburg (2016)

**Das Sammelbussystem wird nicht weiterverfolgt. Die Busbeschleunigung nahe des Darmstädter Ostbahnhofs wird umgesetzt, sofern die Flächen nicht für die Systemverknüpfung Eisenbahn / normalspurige Straßenbahn benötigt werden.**

		NEU-ISENBURG	FRANK-FURT		RODGAU	HAINBURG		
		EGELSBACH	LANGEN	DREIEICH	RÖDERMARK	SELIGENSTADT	Mainaschaff	
	MÖRF.-W.	Erzhausen	DA-CITY	Messel	Eppertsh.	BABENHAUSEN	Stockstadt	ASCHAFF-
GROSSGERAU	BÜTTELBORN	WEITERSTADT		ROSSDORF	MÜNSTER	Schaafheim	GROSSOSTHEIM	ENBURG
	RIEDSTADT	GRIESHEIM	MÜHLTAL	GROSSZIMMERN	DIEBURG	GROSSUMSTADT	Mömlingen	hellgrün= 2018 direkt
	GERNSHEIM	PFUNGSTADT	SEEHEIMJUGENHEIM	OBERRAMSTADT	REINHEIM	Otzberg	HÖCHST	Obernburg
	Stockstadt	Bickenbach	Alsbach	Modautal	Groß-Bieberau	Fischbachtal	Bad König	rot = nicht mehr direkt
	Biblis		Zwingenberg	Lautertal	Brensbach		MICHELSTADT	
			BENSHEIM	Regelmäßige ÖPNV-Direktfahrt vom Gemeindehauptort nach DA-CITY (Dadina-Sammelbusplan)			ERBACH	

(Bild: Rote Quadrate sind Kommunen, die mit einer meterspurigen Straßenbahn die regelmäßige Direktverbindung Mo-Fr ab 9 Uhr sowie ganztags am Wochenende nach Darmstadt-Innenstadt verlieren würden. Nach: ZIV-Sammelbusstudie für die Dadina 2016)

Das System sieht ähnlich wie die meterspurige Straßenbahn die Kappung der meisten Ostkreisbuslinien an einer Sammelbushaltestelle bei Groß-Zimmern oder Roßdorf vor, auch wenn Mo-Fr vor 9 Uhr einzelne Direktbusfahrten bleiben sollen. Ober-Roden, Eppertshausen, Münster, Groß-Bieberau, Fischbachtal, Modautal, Ober-Ramstadt verlören damit ab 9 Uhr die Direktverbindung nach Darmstadt. Daher ist das Sammelbussystem ungeeignet.

### 2.3.7 Restriktionen Luisenplatz

Maßnahme 1.2 (Bündelung von Fahrgastströmen auf die neue Straßenbahnlinie 2) erscheint unrealistisch, da lt. NVP-Entwurf die Linie 2 in der HVZ eine Taktverdoppelung auf 7,5-Min.-Takt vorsieht und weiterhin Busse aus Weiterstadt am Luisenplatz ankommen sollen; nur fahren diese nicht mehr zur Lichtwiese.

**Maßnahme 5 (Linienwegänderung und Wegfall Halt WBP für Linie L) wurde vom Dadina-Fahrgastbeirat empfohlen und wird auch von uns befürwortet.**



### 2.4.1 Personengruppen im ÖPNV

Berufstätige Bevölkerung (25 – 60-jährig)

**Die Gruppe geht bis 67 entsprechend der Gesetzeslage. Sie hat weitere Bedarfe:**

- **Ganztägige Taktverkehre (mindestens alle 30 Minuten) Mo-Sa, Grund: Flexibilisierung der Arbeitszeiten**
- **Sitzplatzverfügbarkeit in den Fahrzeugen, Grund: Im Auto immer Sitzplätze vorhanden.**
- **Radmitnahme auch in Hauptverkehrszeiten**

### 6 Anforderungsprofil

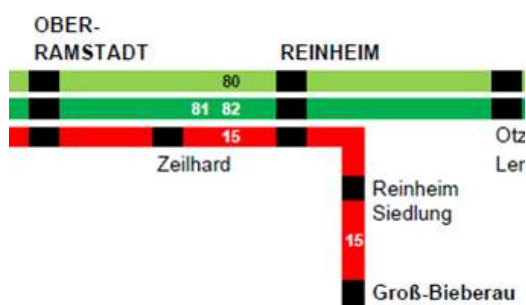
#### 6.1 Leitbild zur Weiterentwicklung des ÖPNV

##### ÖPNV-Organisation

**Wir fordern als Grundtakt für alle im Fahrplan 2018 bedienten Straßenbahn-Haltestellen (ohne Mittelschneise, inkl. Böllenfalltor) sowie den Haltestellen der Buslinien F, H, K auf dem Gebiet der Stadt Darmstadt und Griesheims Mo-Sa zwischen 06:00 und 20:00 als Mindesttakt den 10-Minuten-Takt, welcher durch bedarfsorientierte Verstärkungsfahrten verdichtet werden muss, z. B. in der HVZ.**

*Der schon seit mind. Mitte der 1970er Jahre eingeführte 15-Min-Takt auf den innerstädtischen Hauptlinien ist im Wesentlichen unverändert, es wurden lediglich schon damals vorhandene HVZ-Fahrten in den Tagesverkehr übernommen und teilweise als Schnelllinien geführt. Jedoch ist die Bevölkerung in Stadt und Region gewachsen.*

**Alle heutigen und zu reaktivierenden Eisenbahnstrecken ([Groß-Zimmern – Darmstadt](#), [Groß-Bieberau – Reinheim](#)) im Kreis sollen Mo-Sa mit mindestens 2 Fahrten pro Stunde**



**und Richtung bedient werden. In den direkt an Darmstadt grenzenden Kommunen (Stationen: Messel, Erzhausen, Weiterstadt, Pfungstadt, Bickenbach, Mühlthal, Ober-Ramstadt, Roßdorf, Groß-Zimmern) sowie Reinheim, Groß-Bieberau, Wiebelsbach, Groß-Umstadt, Babenhausen, Hergershausen, Altheim, Dieburg sind ganztägig zwei Schienenhalte pro Stunde und Richtung vorzusehen. Für Gersprenztalbahn und**

*Odenwaldbahn ist dies in „[123 km Zukunft](#)“ nachweisbar möglich, wobei z. B. in Mühlthal und Lichtwiese RE-Züge nicht halten und die Stadt-Land-Bahn die Vorort-Bedienung sicherstellt und die RE-Züge kapazitiv entlastet.*

**Zusätzlich zum Eisenbahn-Angebot ist auf den Hauptrelationen ein mindestens halbstündliches Angebot im Busverkehr vorzuhalten, das in der HVZ weiter verdichtet wird. Auf den übrigen Relationen soll an Schul- und Ferientagen in der Tagesverkehrszeit ein mindestens stündliches Angebot vorhanden sein.**

## 8.9 Marketing, Vertrieb und Tarif

### Weiterentwicklung des Tarifs

**Der Jahreskartenpreis für Erwachsene während der Gültigkeit dieses Nahverkehrsplans (2019-2025) darf nicht überschreiten:**

**400 Euro für ein A-Tarifgebiet des RMV 400 Euro (z. B. Darmstadt mit Messel, Erzhausen, Weiterstadt, Griesheim, Pfungstadt, Mühlthal, Ober-Ramstadt, Roßdorf).**

**800 Euro für das Dadina-Gebiet (Stadt und gesamter Landkreis)**

**1200 Euro für den gesamten RMV.**

*Damit läge der Preis einer Gesamtnetz-Jahreskarte noch immer über dem [VRN-Preisniveau 2019](#).*

### Weitere Hinweise

Die [Schnelllinie](#) ist zumindest [zwischen Alsbach und Rhein-/Neckarstraße als solche zu führen](#); zwischen Luisenplatz und Arheilgen kann an allen Haltestellen gehalten werden.

- *Während beim Sammelbus-Konzept um wenige Minuten gerungen wird, um die Förderfähigkeit zu erreichen, werden leichtfertig nachfragestarke Straßenbahnlinien verlangsamt. Indem die [Schnelllinie](#) während ihrer Betriebszeit die einzige Linie zwischen Alsbach und Arheilgen wird und keine überall haltende Linie die Gesamtstrecke befährt, kann ein Auflaufen vermieden werden. Die Linienäste Eberstadt – Innenstadt und Innenstadt – Arheilgen werden zusätzlich zur Schnelllinie von getrennten Linien bedient, um die gewünschte Bedienungshäufigkeit sicherzustellen.*

**In Weiterstadt Ost soll ein zusätzlicher Eisenbahn-[Haltepunkt](#) die Erschließungswirkung der Regionalbahnlinie 75 verbessern und von allen Zügen bedient werden.**

- *Der Weiterstädter Osten in Eisenbahnnähe kann auch mit einer Straßenbahn nicht räumlich erschlossen werden. Die Fahrzeitverlängerung von 2 Minuten beeinträchtigt die Wendezeit und Anschlüsse in Darmstadt Hbf nicht: Aus Wiesbaden würde die Ankunft 2 Minuten später erfolgen (Minuten 22/52, Weiterfahrt Minuten 32/00), nach Wiesbaden würde die Abfahrt 2 Minuten früher abfahren (Minuten 08/38 statt 10/40, Ankunft Minuten 00/27).*

**Die Kapazitäten der Eisenbahn-Infrastruktur müssen ausreichen bemessen sein, um auch verstärkt Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern zu können.**

- *Z. B. müssen auf der Odenwaldbahn genügend Bahnhöfe und [zweigleisige Abschnitte](#) zur Verfügung stehen, um Teile des Verkehrs der OHI Groß-Bieberau, DAW Ober-Ramstadt und den Wirtschaftsstandorten des Odenwaldkreises wieder auf die Schiene zu holen. Entsprechend gilt dies auch für die anderen Bahnstrecken.*

**Eine Straßenbahnanbindung von Weiterstadt (ohne Spurweitenfestlegung) soll die wesentlichen Industrie- und Handelsstandorte anbinden.**