

Auszug aus dem gültigen Nahverkehrsplan. **Vorgeschlagene Änderungen oder Ergänzungen in Rot, vorgeschlagene Streichungen nicht dargestellt.** Stand 10.01.24

## 6 Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil definiert Ziele und Standards für die Qualität des ÖPNV. Es dient als Maßstab für die Bewertung des bestehenden ÖPNV-Systems und als Grundlage für die Herleitung des Angebotskonzepts zur Weiterentwicklung des ÖPNV ab 2024.

Das Anforderungsprofil gliedert sich in ein Leitbild, welches allgemein die Schwerpunkte sowie die Handlungsfelder für die Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV beschreibt (Kapitel 6.1) und in Qualitätsstandards, in denen konkrete Kriterien zur Qualität des ÖPNV-Angebotes angegeben sind (Kapitel 6.3)

### 6.1 Leitbild zur Weiterentwicklung des ÖPNV

#### Rolle und Funktion des ÖPNV

Der ÖPNV ist integraler Bestandteil des Verkehrssystems im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt. Er trägt wesentlich dazu bei, die Standortqualität zu sichern und zu verbessern sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Region – Einwohner wie auch Gäste – zu befriedigen.

Zentrale Herausforderungen der kommenden Jahre, die auch das Verkehrssystem betreffen, sind die Stabilität der Wirtschaft, das Bevölkerungswachstum in der Wissenschaftsstadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg, die Berücksichtigung der demographischen Entwicklung sowie der Klima- und Umweltschutz. Der ÖPNV liefert als Teil des so genannten Umweltverbundes gemeinsam mit dem Fußverkehr, dem Fahrradverkehr und weiteren effizienten Mobilitätsangeboten einen entscheidenden Beitrag zur Bewältigung dieser Herausforderungen und der Verkehrswende.

Im Mittelpunkt steht dabei das Ziel einer ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltigen Abwicklung des Verkehrs im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Der Nachhaltigkeitsbegriff beinhaltet hier insbesondere

- die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen sowie
- den Schutz von Menschen und Umwelt vor negativen Folgewirkungen des Verkehrs sowie einen effizienten Einsatz der finanziellen Mittel und der sonstigen Ressourcen, **unter Beachtung der nationalen und international geltenden Klimaschutzgesetze und -ziele.**

Der ÖPNV ist Teil und zugleich Instrument einer integrierten Gesamtverkehrspolitik, die den Landkreis Darmstadt-Dieburg, die Wissenschaftsstadt Darmstadt und die angrenzenden Gebietskörperschaften als zusammenhängendes Verkehrsgebiet versteht. Der ÖPNV ermöglicht nahtloses Reisen in diesem Gebiet und unterstützt das Zusammenwachsen der Region.

Während durch individuelle Verkehrsmittel (Fuß, Fahrrad, Pkw) eine flächendeckende Erschließung des Landkreis- und Stadtgebietes und jede beliebige Verbindung gewährleistet werden, kann der ÖPNV diese Ansprüche nur bedingt befriedigen.

**Für alle Menschen** soll der ÖPNV konsequent in seiner Attraktivität gepflegt und verbessert **sowie zu einer echten Alternative zum eigenen Pkw** werden. **Sofern Angebotsstandards nur mit On-Demand-Angeboten erfüllt werden können, darf es keine Mindestbeförderungstrecke und keine Zuschläge für diese geben.**

## ÖPNV und Kunden

Der ÖPNV ist Partner der Menschen in der Region, der die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse sichert. Dies schließt die Integration der verschiedenen Verkehrsmittel Fuß, Fahrrad und Pkw sowie die Nutzung aller geeigneten Marketinginstrumente ein.

Zentrale Anforderung bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist die leichte, einfache und bequeme Nutzbarkeit für die Menschen. Sie bezieht sich auf Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen, auf das Tarif- und Vertriebssystem sowie auf individuelle Informationen über das Angebot.

Der Partnerschaftsgedanke schließt ein, dass Kunden bei Fragen und Beschwerden unkompliziert und zügig Hilfe und Antwort erhalten und dass Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf Störungen und Probleme angemessen reagieren.

## ÖPNV-Nachfrage

Die Weiterentwicklung des Verkehrssystems im oben genannten Sinne erfordert eine **deutliche** Steigerung des Anteils des ÖPNV am Verkehrsmarkt: Der Anteil der Wege und der Verkehrsleistung, die im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, soll – insbesondere im Vergleich zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) – steigen<sup>20</sup>. Ziel ist es zum einen, den ÖPNV als Hauptverkehrsmittel für möglichst viele Menschen zu etablieren, und zum anderen, den ÖPNV auch für jene Menschen zum selbstverständlichen Bestandteil ihrer Mobilität zu machen, die ihre Mobilitätsnachfrage nicht allein mit dem ÖPNV befriedigen können. **Zum Erreichen der für alle Politikebenen verbindlichen Klimaziele müssen erhebliche, v. a. überörtliche Verkehrsmengen, die bislang vom MIV bewältigt werden, auf den ÖPNV verlagert werden.**

## ÖPNV und Siedlungsstruktur

Die Attraktivität und die Marktfähigkeit des ÖPNV werden wesentlich von der Siedlungsstruktur sowie von der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur bestimmt. Damit der ÖPNV die ihm zugeordnete Rolle und Funktion erfüllen kann,

- gewährleisten Kreis- und Stadtentwicklungsplanung, dass bei räumlichen Entwicklungsvorhaben ein wirtschaftlicher und attraktiver Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht wird; Siedlungsverdichtung genießt Priorität; neue Siedlungsflächen werden ausschließlich im Einzugsbereich von Haltestellen leistungsfähiger ÖPNV-Achsen ausgewiesen **bzw. der ÖPNV wird entsprechend leistungsfähig ausgebaut.**
- **priorisieren** Städte und Gemeinden **den ÖPNV bei ihren** städtebaulichen und verkehrlichen Planungsvorhaben **entsprechend der gültigen** Ziele und Vorgaben des Nahverkehrsplans; dabei stehen die störungsfreie Abwicklung des ÖPNV-Betriebs sowie die Effizienz der Erschließung und Anbindung neuer oder veränderter Siedlungsflächen im Mittelpunkt.
- sind Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger aufgerufen, ihre Beteiligungsmöglichkeiten z. B. in der Bauleitplanung wahrzunehmen, um die vorgenannten Ziele zu erreichen.

## ÖPNV und Wirtschaftlichkeit

Ziel ist die weitere nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Hinblick auf den erforderlichen Finanzierungsbedarf. Wesentliche Strategien sind:

---

<sup>1</sup> Im „Klimaschutzplan 2035“ der Stadt Darmstadt ist eine deutliche Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses vorgegeben.

- Konsequenter Einsatz von Investitionen zur Weiterentwicklung des ÖPNV nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem. Maßnahmen, die eine nennenswerte Zunahme der Nachfrage **bzw. Verlagerung vom MIV** erwarten lassen oder einen hohen Verkehrswert gewährleisten, sind dabei generell zu bevorzugen;
- Regelmäßiges Monitoring der angebotenen Verkehrsleistungen, des Fahrzeugeinsatzes sowie der Bedienungsform im ÖPNV in Bezug zur Effizienz und zu ihrer Marktausrichtung (d.h. Markterfolg); hieraus folgernd gezielte Optimierung bzw. Anpassung der Bedienungsangebote, die durch eine steigende bzw. zurückgehende Nachfrage und Marktakzeptanz gekennzeichnet sind (auch im Sinne von gegensteuernden Maßnahmen bei zurückgehender Fahrgastakzeptanz, **um diese wieder zu steigern**);
- Steigerung der ÖPNV-Nutzung **auch** außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen und in Bereichen mit nennenswerten Potenzialen außerhalb des Berufs- und Schulverkehrs durch zielgruppenspezifische Angebotsgestaltung; Zielgruppen mit Zuwachspotenzialen liegen insbesondere im Bereich Versorgungs- und Einkaufsverkehr sowie im Freizeitverkehr.
- **Inbesondere in (auch kreisgrenzenüberschreitenden) Korridoren mit geplanten, teils leistungssteigernden Erweiterungen des überörtlichen Straßennetzes muss der ÖPNV bis 2030 erhebliche Mengen heutigen Straßenverkehrs aufnehmen, um die begrenzten Investitionsmittel für klimaschonende Verkehrsarten einsetzen zu können.**

## **ÖPNV und Umwelt**

Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll konsequent das Erfüllen der umwelt- und klimapolitischen Zielsetzungen des Landkreises Darmstadt-Dieburg sowie der Wissenschaftsstadt Darmstadt flankieren, insbesondere die Reduktion der Schadstoff- und Treibhausgasbelastungen durch den MIV. Hierzu ist der wichtigste Ansatzpunkt die Reduzierung des MIV und die Förderung des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs, die Verknüpfung von Verkehrsmitteln sowie Informations- und Beratungsleistungen (Stichwort Verkehrswende).

**Auf lokaler und regionaler Ebene müssen sowohl infrastrukturell, personell und finanziell die von der Bundesregierung am 24.05.23 (Drucksache 20/6944) festgelegten Ziele, welche auch die vorherige Regierung hatte, ermöglicht und erreicht werden im Vergleich zu 2019:**

- **die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr bis 2030 zu verdoppeln.**
- **den Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split bis 2030 auf 25 Prozent zu steigern.**

**Entsprechend muss auch der Tram- und Busverkehr im Dadina-Gebiet deutlich leistungsfähiger werden; die Verkehrsleistung ist also bis 2030 zu verdoppeln.**

**Der Nahverkehrsplan 2025 – 2029 muss also alle - auch infrastrukturellen – Voraussetzungen hierfür und entsprechende Maßnahmen beinhalten; Finanzierungsvorbehalte dürfen nicht das Anforderungsprofil und/oder die Vorschläge zu den hieraus folgenden Maßnahmen hemmen. Sollte sich bei Erstellung des Nahverkehrsplans eine strukturelle Unterfinanzierung des klimapolitisch erforderlichen Angebots herausstellen, ist diese Unterfinanzierung zu quantifizieren und die Füllung der Finanzlücke bei Land und Bund einzufordern, sofern sie nicht durch Wissenschaftsstadt und Kreis gedeckt werden kann. Bei den Maßnahmen ist zu benennen, welche absehbar nur mit deutlich stärkerer Unterstützung von Land und Bund finanziell umsetzbar sind.**

Zur Stärkung des Vorbildcharakters und zur weiteren Akzeptanz des ÖPNV als umweltfreundliches Verkehrsmittel sind die Lärm- und Schadstoff-Emissionen durch den ÖPNV schrittweise, soweit wirtschaftlich in angemessenem Umfang realisierbar, durch umweltfreundliche Antriebstechniken (z. B. auch E-Mobilität) nachhaltig zu vermindern. Dies ist durch technische Maßnahmen in der bestehenden Fahrzeugflotte, durch die Anschaffung von Neufahrzeugen mit

neuestem Standard und emissionsarmen Leistungsmerkmalen und Antriebstechniken sowie weiterer Maßnahmen (z. B. durch Einsatz emissionsarmer Reifen und Schulung des Fahrpersonals für ein emissionsarmes Fahrverhalten) zu erreichen.

## **ÖPNV und Barrierefreiheit**

Eine dauerhafte Aufgabe ist die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur behinderten- und kundenfreundlichen Ausgestaltung des ÖPNV. Hierunter fallen u.a. der barrierefreie und behindertengerechte Ausbau von Haltestellen sowie die Beschaffung und der Einsatz von Fahrzeugen, die den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen entsprechen (siehe Kapitel Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen).

Durch den Einsatz eines „universellen Designs“ kann somit nicht nur mobilitätseingeschränkten, sondern allen Nutzergruppen eine einfache Nutzung des ÖPNV ohne Hürden gewährleistet werden.

Aufgrund der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) nimmt das Themenfeld Barrierefreiheit im ÖPNV eine zentralere Rolle ein. Für mobilitätseingeschränkte Nutzer des ÖPNV ist die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten. Der Nahverkehrsplan übernimmt dabei die zentrale Steuerungsfunktion. Er muss zur konsequenten Wahrnehmung dieser Funktion aufzeigen,

- wie und in welchen Zeiträumen die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll,
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit, als Ausnahme, (noch) nicht erreicht werden kann (beispielsweise ist die Zuwegung zu Haltestellen zu nennen, welche auch Thema der Nahmobilität ist).

Die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird für die Benutzer mit Mobilitätseinschränkungen nur dann vollständig sichergestellt, wenn die Wege- und Nutzungskette durchgängig, d.h. ohne Lücken, vollständig barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist. **Daher ist die Barrierefreiheit vorrangig an Umsteigehaltestellen, die vom Fahrgast nicht vermieden werden können, umzusetzen. Sollte die Barrierefreiheit an bestimmten Umsteigehaltestellen absehbar nicht bis 2028 umsetzbar sein, ist das ÖPNV-Netz mit anderen, barrierefreien Linienkonzepten und Umsteigehaltestellen zu planen und zu betreiben.**

## **ÖPNV-Organisation**

Die Attraktivität des ÖPNV-Angebots wird wesentlich von der Qualität bei seiner Planung und Durchführung bestimmt. Um das hohe Niveau dieser Prozesse zu sichern und zu verbessern,

- werden bei (Um-)Baumaßnahmen alle Beteiligten eingebunden,
- arbeiten alle Akteure im ÖPNV – Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, ÖPNV-Infrastruktur-Betreiber, Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörden, Planungsbehörden, **der Fahrgastbeirat** und sonstige Beteiligte – kooperativ und in effizienten Strukturen zusammen,
- werden alle bei der Planung des ÖPNV und bei der Erstellung des ÖPNV-Angebots erforderlichen Prozesse hinsichtlich Zuständigkeiten und Prozessschritten einschließlich der Kommunikation zwischen den Akteuren klar definiert; die Prozesse werden weiter entwickelt, wenn sie sich in der Praxis nicht bewähren oder wenn sich Potenziale zu ihrer Verbesserung zeigen.

## 6.2 Handlungsfelder für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots und der Infrastruktur

Um das Leitbild zu realisieren, werden für die nächsten Jahre folgende Schwerpunkt-Handlungsfelder definiert:

- Pflege und Weiterentwicklung bestehender Bedienungsqualitäten :
  - Der **Zehn**-Minuten-Takt wird in der Stadt Darmstadt als gesamtstädtisches Bedienungsangebot in der Haupt- und Tagesverkehrszeit konsequent umgesetzt. Auf den Achsen mit starker Nachfrage sowie bei Linienüberlagerung verdichtet sich das Angebot. Lediglich in Randbereichen sowie in den Schwachverkehrszeiten wird das Bedienungsangebot entsprechend der geringen Fahrgastnachfrage im 30-Minuten-Takt vorgehalten.
  - Im Landkreis soll **für alle Orte ab mind. 1.000 Einwohner täglich ganztägig** mindestens ein **halbstündliches** Angebot im Bus- und Bahnverkehr vorgehalten werden, das in den Hauptverkehrszeiten weiter verdichtet wird (**angebotsorientiert entsprechend der von der Bundesregierung versprochenen Ziele**). **Auf allen infrastrukturell 2024 vorhandenen Eisenbahnstrecken sind täglich ganztägig im SPNV mind. zwei Fahrten pro Stunde und Richtung anzubieten**. Auf den übrigen Relationen soll an Schul- und Ferientagen in der Tagesverkehrszeit mindestens ein **stündliches** Angebot vorhanden sein.
  - **Zwischen den Hauptorten bzw. Verwaltungssitzen benachbarter Kommunen mit direkter Straßenverbindung sind umsteigefreie Verbindungen umzusetzen.**
  - **Benachbarte Mittelzentren im Landkreis sowie in den umliegenden Kreisen sind mindestens im täglichen ganztägigen Halbstundentakt miteinander zu verbinden; hiervon ist möglichst stündlich eine umsteigefrei umzusetzen; jedoch mindestens im Zweistundentakt umsteigefrei. Benachbarte Oberzentren werden wie Mittelzentren behandelt.**
  - Prüfung zusätzlicher tangentialer Verkehre in der Stadt Darmstadt und im Landkreis, die Ziele außerhalb des Innenstadtbereiches von Darmstadt untereinander auf direktem Wege und mit kurzen Fahrzeiten verbinden, sowie Prüfung des Ausbaus höherwertigerer Verkehrssysteme (z. B. Expressbus/ Expressbus bzw. hochwertige Bussysteme, Straßenbahn, **Eisenbahn**) in Relationen mit hoher Nachfrage und hohem Potenzial.
- Konsequente Weiterführung der Planungen und Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV (z. B. durch Einrichtung von schnellen Verbindungen, Busspuren, LSA-Vorrangschaltungen) und Umsetzung weiterer wirksamer Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität (z. B. zur Reduzierung der Haltestellenaufenthaltszeiten und zur Beschleunigung des Fahrgastwechsels).
- Verbesserung und Ausbau der Umsteigeverknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln an ausgewählten Verknüpfungspunkten im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt (SPFV, SPNV, Straßenbahn, Stadtbuss, Regionalverkehr) mittels Maßnahmen in der Fahrplanung, Anschlussicherungsmaßnahmen im Fahrplan und im Betrieb, transparenter und leicht verständlicher Fußwegführung bei Verknüpfungspunkten, dynamischer Fahrgastinformation, attraktiver baulicher Gestaltung etc..
- Gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für Mobilitätseingeschränkte mit dem zu erreichenden Ziel eines „vollständigen barrierefreien ÖPNV“ in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg; die bestehenden Programme zur barrierefreien Umgestaltung von Haltestellen soll konsequent weitergeführt werden.
- Gezielte Stärkung der Qualität der „Hardware“ entlang der Reisekette: Fahrzeugqualität und Haltestellenausstattung (einschließlich Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen). **An allen SPNV-Stationen sind in ausreichender Zahl wettergeschützte Radabstellanlagen zu schaffen, ggf. ergänzt um abschließbare Einrichtungen, inkl. Lademöglichkeit für elektr. unterstützte Fahrräder.**

- Umfassende Koordination des Betriebsablaufes einschließlich laufender Erfassung betrieblicher und verkehrlicher Qualitäts- und Planungskenngrößen für den Landkreis Darmstadt-Dieburg und die Stadt Darmstadt unter Einbeziehung des SPNV und Flexibler Bedienungsformen mit Hilfe eines Betriebsleitsystems.
- Verbesserung der Fahrgastinformationen, insbesondere an Haltestellen sowie in Fahrzeugen, zur aktuellen Betriebslage (Abfahrtszeiten, Verspätungen), zu Störungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten, zu Sonderverkehren sowie zur Orientierung im Haltestellenumfeld. Als Informationsmedien sind alle Kanäle – Aushänge, Ansagen, dynamische Anzeigen und persönliche Informationen an Haltestellen sowie Printmedien, mobiles und stationäres Internet – in einem einheitlichen Erscheinungsbild zu nutzen. **Die Reiseauskunft soll die Nutzung eigener Fahrräder im Vor- und Nachlauf sowie von Fahrradleihsystemen (unter Berücksichtigung freier Räder) optional berücksichtigen. Auch die Bereitschaft zu günstigen Fußwegen beim Umstieg soll optional möglich sein.**
- Ausbau des allgemeinen sowie zielgruppenorientierten Marketings insbesondere durch attraktive Tarifangebote, leicht zugängliche Mobilitätsinformationen sowie durch die gezielte Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen und Freizeiteinrichtungen (Mobilitätsmanagement).
- Definition und Vereinbarung aller relevanten Planungs-, Betriebs- und Steuerungsprozesse im ÖPNV insbesondere zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Im Fokus stehen dabei das Haltestellenmanagement, die Fahrgastinformation, das Vertriebssystem und das Qualitätscontrolling.

In Ergänzung zu diesen Schwerpunkt-Handlungsfeldern werden die nachfolgenden spezifischen Zielsetzungen verfolgt:

- Konsequente Einbindung des Nahverkehrs im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt in die umweltpolitischen Zielsetzungen der Gebietskörperschaften zur Verringerung der Schadstoffemissionen im Verkehr (Weiterentwicklung einer umweltfreundlichen Fahrzeugflotte sowie Steigerung des Anteils von ÖPNV-Nutzern am gesamten Verkehrsgeschehen).
- Die Lärm- und Schadstoffemissionen im ÖPNV sollen bis zum Jahr 2025 deutlich gesenkt werden. Ziel ist die Verringerung des Feinstaubausstoßes sowie eine Verringerung der CO<sub>2</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionswerte.
- **Priorisierung** der Belange des ÖPNV bei allen verkehrs- und stadtplanerischen Entwicklungen und Veränderungen, insbesondere hinsichtlich der Erreichbarkeit relevanter Ziele sowie der Wirtschaftlichkeit des Betriebsablaufs, z. B. bei der Umgestaltung von Straßen/-abschnitten oder bei der Einrichtung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.
- Unmittelbare Bedienung von Stadt- und Gemeindeerweiterungsgebieten und Gewerbeentwicklungsgebieten sowie der ÖPNV-relevanten Einkaufs- und Freizeitziele, um den dortigen (potenziellen) Fahrgästen direkt bei Ansiedlung eine attraktive Anbindung an den ÖPNV gewährleisten zu können; dabei auch Überprüfung der bestmöglichen Bedienungsform im Schienen, Straßenbahn- und Busverkehr für eine möglichst hochwertige ÖPNV-Qualität in diesen Gebieten.
- Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit.
- Prüfung von städtebaulichen und weiteren planerischen Entwicklungsvorhaben und deren Ein- bzw. Anbindung in und an den Schienen- bzw. Busverkehr.

## 6.3 Entwicklung der Netzhierarchie

### 6.3.1 Netzkategorisierung Landkreis Darmstadt-Dieburg

Wesentliche Grundlage für die Erarbeitung von Qualitätsstandards für das kreisweite ÖPNV-Angebot und dessen räumliche Differenzierung ist die Gliederung des Kreisgebietes nach einheitlichen raum- und siedlungsstrukturellen Kriterien. Damit wird insbesondere die unterschiedliche verkehrliche Bedeutung der Städte und Gemeinden und die Beziehungen zwischen diesen Städten und Gemeinden untereinander berücksichtigt.

Folgende Kriterien werden bei der Netzentwicklung berücksichtigt:

- Einwohnergröße und -entwicklung: Auf kommunaler Ebene wird die räumliche Verteilung der Bevölkerung dargestellt. Die Einwohnerzahl der Kommunen und ihrer einzelnen Ortsteile gibt erste Anzeichen für die Mobilitätsnachfrage im Landkreis. Darüber hinaus geben Bevölkerungsprognosen und Planungsvorhaben Aufschluss über die Einwohnerentwicklung der Kommunen.
- Zentralörtliche Funktion: Grundlage hierfür ist der Gliederungsansatz aus dem letzten Nahverkehrsplan des Landkreises Darmstadt-Dieburg und der Wissenschaftsstadt Darmstadt (2011-2016). In Anlehnung an die zentralörtliche Gliederung des Regionalplan Südhessen 2010 werden die Städte und Gemeinden in vier Gemeindetypen unterteilt:
  - Oberzentren
  - Mittelzentren
  - Grundzentren
  - Unterzentrum
- Pendlerbeziehungen: Hier werden die Pendlerrelation zwischen zwei Orten mit mehr als 200 Pendlern (Hin- und Rückrichtung) betrachtet. Die Pendlerangaben beziehen sich immer auf die gesamte Kommune. Daher können keine ortsteilspezifischen Angaben bzw. quantitativen Aussagen zu den Binnenpendlern innerhalb einer Gemeinde geliefert werden.
- Raumstruktur (relevante Ziele, wie Versorgungs-, Schul-, Arbeits- und Freizeitstandorte): Es werden alle wichtigen Einrichtungen (soweit bekannt) von weiterführenden Schulen über Krankenhäuser und Einkaufsstandorten bis zu Arbeitsplatzstandorten im Kreis abgebildet. Hinweis: Durch die freie Schulwahl in Hessen ist es nicht möglich klare Grenzen des Einzugsgebiets einer Schule zu ziehen. Nach dem Prinzip der nächstgelegenen Schule können jedoch Verbindungen der Schülerbeförderung abgeleitet werden.
- Aktuelle Nachfrage: Die gewachsene Struktur der ÖPNV-Verbindungen findet unter Berücksichtigung der bestehenden Nachfrage ebenfalls Einzug bei der Netzentwicklung.

Als weitere Rahmenbedingungen zur Entwicklung einer Netzkategorisierung im Landkreis Darmstadt-Dieburg gelten folgende Anforderungen:

Zu gewährleisten ist die **möglichst umsteigefreie** Bedienung im ÖPNV/SPNV zwischen

- jeder Kommune innerhalb des Landkreises mit dem Oberzentrum Darmstadt bzw. Aschaffenburg; **Umsteigehaltstellen am Stadtrand (Ausnahme: Hbf) gelten nicht als umsteigefreie Anbindung**
- benachbarten Mittelzentren außerhalb des Kreisgebietes und dem Oberzentrum Darmstadt
- dem Oberzentrum Darmstadt zu den Oberzentren **Frankfurt, Offenbach, Aschaffenburg, Heidelberg, Mannheim, Mainz, Wiesbaden**

- Mittelzentren und deren benachbarten Kommunen
- benachbarten Unterzentren
- benachbarten Kommunen (sofern Verkehrswege bestehen) innerhalb und außerhalb des Landkreises darüber

hinaus ist sicherzustellen, dass

- alle Ortsteile (>200 EW) an die ortsverbindenden Korridore angebunden werden
- eine Mindestbedienung von Orten mit mehr als 200 Einwohnern vorzuhalten ist

Aufbauend auf den Ergebnissen der Raumstrukturanalyse (Einwohnerentwicklung, relevante Ziele, wie Versorgungs-, Schul-, Arbeits- und Freizeitstandorte), der siedlungsstrukturellen Gliederung und den Pendlerrelationen wird die Netzhierarchie im ÖPNV abgeleitet, die für die Formulierung der Standards der Bedienungsqualität des ÖPNV-Angebots von Bedeutung ist.

Die Netzebenen unterteilen sich auf Grundlage der vorangestellten Analyse in folgende Kategorien:

■ **Tabelle 11: Definition der Netzkategorien im Landkreis**

<b>Netzkategorie</b>	<b>Charakterisierung</b>
Kategorie 0	Relationen zwischen Orten mit ausgeprägter Quelle-/Zielbeziehung und in direkter Beziehung zum Oberzentrum Darmstadt, im Sinne einer Weiterführung städtischer Strukturen in den Landkreis
Kategorie 1	Relationen zwischen Orten mit ausgeprägter Quelle-/Zielbeziehung Verbindungsfunktion steht im Vordergrund; Verbindungen können ggf. in angrenzenden Bereichen in Teilabschnitten Erschließungsfunktion übernehmen Verbindungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial
Kategorie 2	Relationen zwischen Orten mit bedeutender Quelle-/Zielbeziehung Verbindungsfunktion steht im Vordergrund; Verbindungen können ggf. in angrenzenden Bereichen in Teilabschnitten Erschließungsfunktion übernehmen Verbindungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial



Netzkategorie	Charakterisierung
Kategorie 3	Relationen zwischen Orten mit moderater Quelle-/Zielbeziehung Gemeindeübergreifende Verbindungen mit Erschließungsfunktion Verbindungen mit moderatem Nachfragepotenzial bzw. moderater Quelle-/Zielbeziehung
Kategorie 4	Relationen zwischen Orten mit geringer Quelle-/Zielbeziehung Gemeindeübergreifende Verbindungen mit Erschließungsfunktion Verbindungen mit moderatem Nachfragepotenzial bzw. moderater Quelle-/Zielbeziehung
grau	Relationen begründet durch zeitliche und/oder örtliche Sondernachfrage (bspw. Schulverkehre sowie Arbeits-, Schicht- oder Werkverkehre)

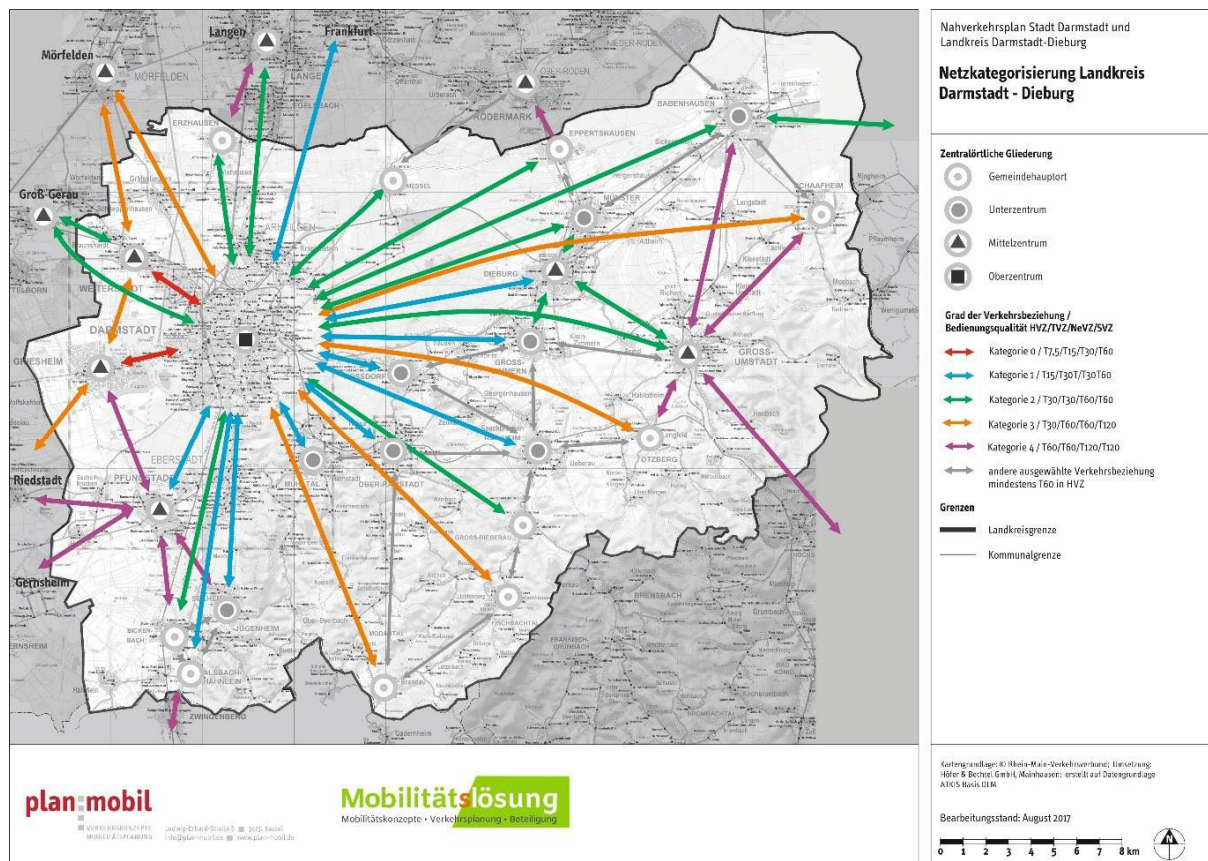
In Ergänzung zur Definition der Relationen die als Verbindung zwischen unterschiedlichen Orten zu sehen sind, bedarf es einer Charakterisierung der verschiedenen Siedlungsbereiche, um hierauf aufbauende Aussagen zu den Verkehren mit verflechtender bzw. erschließendem Charakter ableiten zu können, worüber letztendlich die Verfügbarkeit des ÖPNV in der Fläche beschrieben werden kann.

■ **Tabelle 12: Definition der Siedlungsbereiche im Landkreis**

Siedlungsbereiche	Charakterisierung
Siedlungsbereiche über 10.000 Einwohnern	Verdichteter, multifunktionaler Kern innerhalb der Mittelzentren (hohe Wohn-, Bebauungs- und Arbeitsplatzdichte) mit vielfältigen Quelle-/Zielbeziehungen in der Binnenbeziehung
Siedlungsbereiche 1.000 – 10.000 Einwohner	Bereiche mit geschlossener, verdichteter Bebauung; Innenstadt sowie angrenzende Wohn- und Gewerbegebiete mit moderatem Binnenverkehr
Siedlungsbereiche 200 – 1.000 Einwohner	Siedlungsränder, Siedlungsflächen und Ortsteile mit eingeschränkten Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen  Solitär liegende Gewerbegebiete

Auf Grundlage verfügbarer quantitativer Basisdaten (siehe oben) werden die Relationen zwischen den Städten und Gemeinden innerhalb des Landkreises Darmstadt-Dieburg, der Stadt Darmstadt sowie zu ausgewählten Zielen außerhalb des Kreises bewertet und kategorisiert. Im Ergebnis werden die Relationen wie der Abbildung Netzkategorisierung Landkreis Darmstadt-Dieburg zu entnehmen ist, den Kategorien zugeordnet.

■ **Abbildung 30: Netzkategorisierung Landkreis Darmstadt-Dieburg (Karte ist entsprechend zu überarbeiten)**



## 6.3.2 Netzkategorisierung Stadt Darmstadt

Innerhalb der Stadt Darmstadt gelten für die Entwicklung der Netzstruktur folgende Anforderungen:

Für die Stadt Darmstadt wird für die Netzkategorisierung ein differenziertes Vorgehen aufgegriffen. Hierbei nehmen jedoch neben den benannten Kriterien im Besonderen auch die Entwicklungsperspektiven innerhalb der Stadt eine zentrale Rolle ein. Die prognostizierten Arbeitsplatz- und Einwohnerentwicklungen in den verschiedenen Stadtteilen sowie das gewachsene Straßenbahnnetz werden vor dem Hintergrund der bestehenden Nachfrage im Rahmen der Netzentwicklung zugrunde gelegt.

Zu gewährleisten ist die ÖPNV-Bedienung zwischen den Stadtteilen und dem Darmstädter Innenstadtbereich sowie den wichtigen Verknüpfungspunkten zum SPNV (insbesondere Hauptbahnhof).

Die Erreichbarkeit folgender Ziele ist sicherzustellen:

- Innenstadt Darmstadt (Luisenplatz, Willy-Brandt-Platz, Mathildenplatz, Schloss) einschließlich TU Darmstadt
- Hauptbahnhof Darmstadt
- Weitere Bahnhöfe (Nordbahnhof, Ostbahnhof, Südbahnhof, Bahnhof DA-Eberstadt, Bahnhof DA-Kranichstein, S-Bahnhof DA-Arheilgen, S-Bahnhof DA-Wixhausen, **Lichtwiese** (aus den benachbarten Gebieten/Bezirken))
- Arbeitsplatzschwerpunkte Pallaswiesenviertel, Europaviertel (Bereich Robert-Bosch-Straße/Hauptbahnhof West), Am Kavalleriesand (Bereich Hilpertstraße/T-Online-Allee), An den Lichtwiesen (Universität), Darmstadt Nord (Fa. Merck), **Wixhausen (GSI)**, Weiterstadt-Riedbahn/Im Rödling
- **Schulen und weitere Bildungseinrichtungen,**
- Stadtteilzentren Arheilgen, Eberstadt, Kranichstein (aus den benachbarten Gebieten/Bezirken).

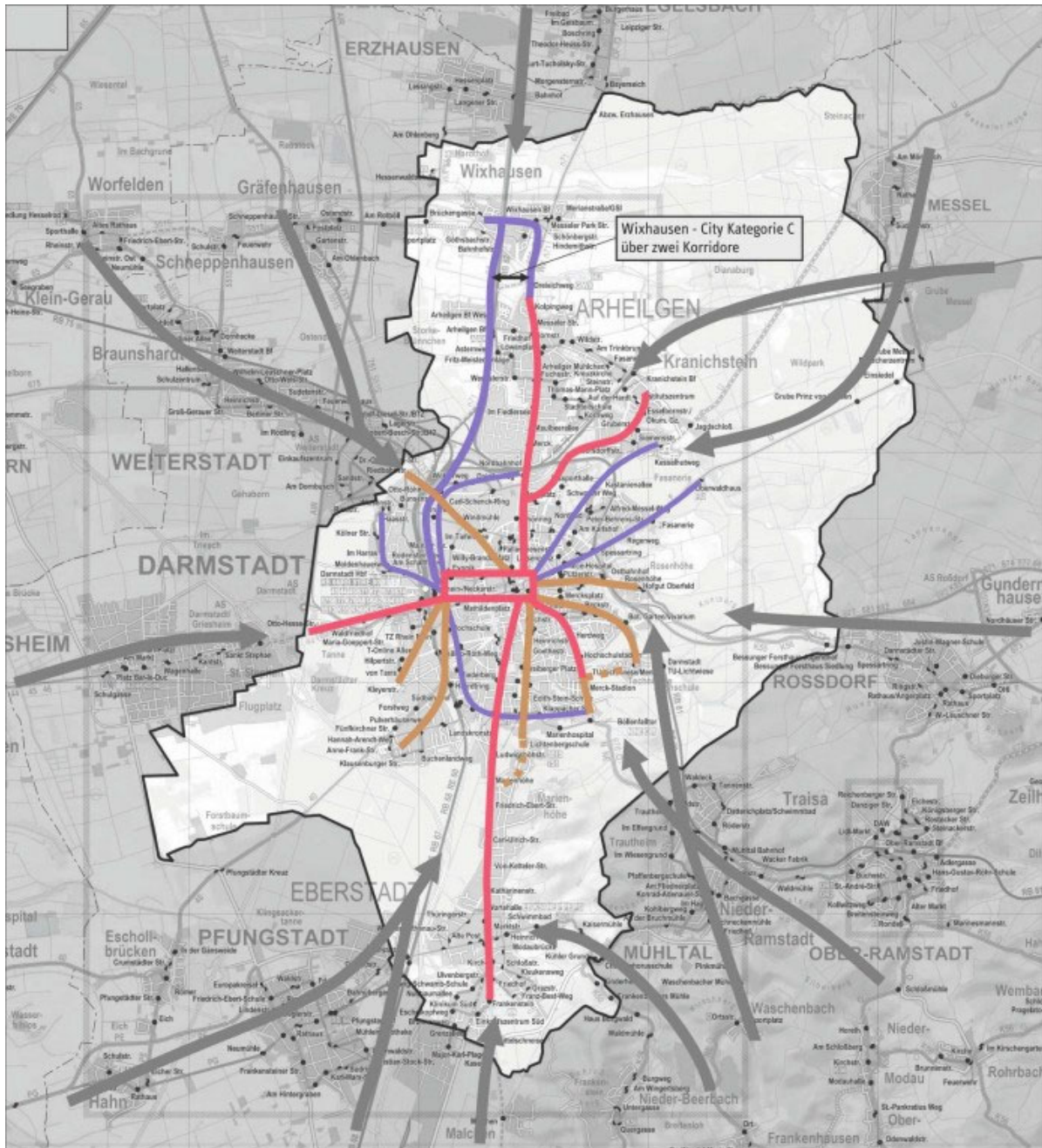
Entsprechend den sich ändernden Rahmenbedingungen sind Angebotsausweitungen in der Stadt Darmstadt vorzunehmen. Die bestehenden infrastrukturellen Engpässe (beispielsweise an den Knotenpunkten Luisenplatz und Hauptbahnhof) könnten zur Herausbildung weiterer tangentialer Korridore führen. Unter Berücksichtigung der Anbindung relevanter Ziele im Stadtgebiet ergeben sich Korridore mit den nachfolgenden Kategorien:

■ **Tabelle 13: Definition der Netzkategorien in der Stadt**

<b>Netzkategorie</b>	<b>Charakterisierung</b>
Kategorie A	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Relationen zwischen Orten mit ausgeprägter Quelle-/Zielbeziehung</li> <li>■ Verbindungen können in Teilabschnitten Erschließungsfunktion in angrenzenden Bereichen übernehmen</li> <li>■ Verbindungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial</li> </ul>
Kategorie B	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Relationen zwischen Orten mit bedeutender Quelle-/Zielbeziehung</li> <li>■ Verbindungen können in Teilabschnitten Erschließungsfunktion in angrenzenden Bereichen übernehmen</li> <li>■ Verbindungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial</li> </ul>
Kategorie C	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Relationen zwischen Orten mit moderater Quelle-/Zielbeziehung</li> <li>■ Gemeindeübergreifende Verbindungen mit Erschließungsfunktion</li> <li>■ Verbindungen mit moderatem Nachfragepotenzial bzw. moderater Quelle-/Zielbeziehung</li> </ul>
Weiteres Stadtgebiet (ohne Bezug zu Kategorie A-C)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Sicherstellung der Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete in der Stadt Darmstadt</li> <li>■ Anbindung an die Hauptkorridore in der Stadt Darmstadt</li> </ul>

Die Abbildung „Netzkategorisierung Stadt Darmstadt“ verortet die Korridore mit den jeweiligen Kategorien. Die Verbindung zwischen den umliegenden Kommunen und der Stadt Darmstadt wird über die am Stadtrand bzw. im Stadtzentrum liegenden Verknüpfungspunkte sichergestellt.

■ **Abbildung 31: Netzkategorisierung Stadt Darmstadt (Karte ist entsprechend zu überarbeiten)**



Nahverkehrsplan Stadt Darmstadt und  
 Landkreis Darmstadt-Dieburg  
**Netzkategorisierung Stadt Darmstadt**



Kartengrundlage: © Rhein-Main-Verkehrsverbund; Umsetzung:  
 Höfer & Bechtel GmbH, Mainhausen; erstellt auf Datengrundlage  
 ATKIS Basis DLM

Bearbeitungsstand: Juli 2017



**Grad der Verkehrsbeziehung - Hauptachsen**

- Kategorie A
- Kategorie B
- Kategorie C
- - - - pot. Erweiterung der Korridore
- ➔ Einzpendlerströme

- Grenzen**
- Stadtgrenze

## 6.4 Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebote

Nach §§ 3 und 4 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes ist der ÖPNV Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Das Angebot des ÖPNV ist leistungsfähig und effizient zu gestalten. Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.

Der Nahverkehrsplan soll dazu beitragen, das erreichte Angebotsniveau des ÖPNV im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt zu erhalten, zu pflegen und auszubauen. Eine wesentliche Aufgabe des Nahverkehrsplanes ist es daher, die Qualitätsziele für das ÖPNV-Angebot konkret festzulegen. Anhand dieser „Qualitätsstandards“ soll das ÖPNV-Angebot im Untersuchungsraum im Bestand und in der Weiterentwicklung gemessen und bewertet werden.

Die Qualitätsstandards sind bei Neuvergaben für alle im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt in der Ist-Situation und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der von den Aufgabenträgern angestrebten ÖPNV-Entwicklung.

### Übersicht über die Qualitätskriterien

Im Rahmen der Analyse des Nahverkehrsplans wird das bestehende ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum untersucht und bewertet. Im Mittelpunkt der Bewertung steht die Qualität des Bedienungsangebotes aus Sicht des Nutzers. Es werden in erster Linie die Qualitätsmerkmale berücksichtigt, die von Seiten der Fahrgäste an das ÖPNV-Angebot gestellt werden:

- Verkehrsmiteinsatz,
- Netz- und Fahrplangestaltung,
- Erschließungsqualität,
- Betriebs-/Verkehrszeiten, Sonderverkehre,
- Bedienungsqualität,
- Verbindungsqualität (Reisezeit und Umsteigehäufigkeit), Verknüpfung und Anschlüsse
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, 10-Minuten-Garantie
- Qualitätsanforderungen an Haltestellen,
- Qualitätsanforderungen an Fahrzeuge,
- Betrieb, Leitstelle und Störungsmanagement,
- Marketing, Fahrgastinformation, Vertrieb und Tarif,
- Fahrpersonal und soziale Standards

#### 6.4.1 Verkehrsmiteinsatz

Kriterien für die Wahl des Verkehrssystems und Fahrzeugeinsatzes sind in der Regel

- das Beförderungsaufkommen und damit einhergehend die erforderliche Bereitstellung von Beförderungskapazitäten sowie
- die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur (Befahrbarkeit der Strecken, Wendemöglichkeiten etc.)

Auf nachfragestarken Relationen, die bislang nicht im Schienenverkehr bedient werden, sind anhand von Potenzial- und Machbarkeitsstudien Möglichkeiten zu prüfen, den ÖPNV auf die Schiene zu bringen<sup>21</sup>. Wo eine Schienenbedienung nicht sinnvoll oder aufgrund räumlicher Bedingungen nicht zu verwirklichen ist, soll alternativ eine hochwertige Busbedienung (z. B. BRT-Systeme oder Expressbuslinien) geprüft werden. Auch neuen Technologien und alternativen Verkehrsträgern, wie beispielsweise Seilbahnsystemen, wird offen gegenübergestellt.

In Zeiten und Räumen schwacher Fahrgastnachfrage ist eine Umstellung auf / Einrichtung von bedarfsgesteuerte und flexible Bedienungsformen (z. B. AST oder On-Demand mit erforderlicher Voranmeldung) zu überprüfen, sofern keine Spielräume für getaktete Festbedienung mit geringem Aufwand möglich sind. Diese Verkehre dürfen nur als Ergänzung zum etablierten ÖPNV-System eingerichtet werden, z. B. in Räumen und Zeiten disperser oder schwacher Fahrgastnachfrage in Form von Zubringerverkehren zu den Hauptachsen des ÖPNV-Angebotes im Schienen- und Busverkehr. Für bedarfsgesteuerte Bedienformen sind genauso wie für den Regelverkehr eine barrierefreie Beförderung herzustellen, dazu zählt auch die Bestellung (Buchung per Telefon und digital). **Sofern Angebotsstandards nur mit On-Demand-Angeboten erfüllt werden können, darf es keine Mindestbeförderungsstrecke und keine Zuschläge für diese geben.**

## 6.4.2 Netz- und Fahrplangestaltung

Linienwege und Streckenführungen sind möglichst einheitlich und systematisch zu gestalten. Der Fahrplan einer Linie soll eine möglichst geringe Anzahl unterschiedlicher Linienwege aufweisen. Parallele Verkehre insbesondere zwischen Bus und SPNV, aber auch zwischen verschiedenen Buslinien sind zu vermeiden, sofern die jeweiligen Linien die gleichen verkehrlichen Funktionen abdecken. Bei Taktverkehren sollen die Abfahrtszeiten an den Haltestellen in allen Bedienungszeiträumen gleich sein.

Ziel ist, ein übersichtliches und leicht zu begreifendes Liniennetz im ÖPNV vorzuhalten, in dessen Ausgestaltung auch eine verkehrliche Klassifizierung des Bedienungsangebotes deutlich wird, die z. B. durch eine Unterscheidung der Linienbezeichnungen (z. B. für Expressbusverbindungen oder Verwendung spezifischer Bezeichnungen) erkennbar wird. Diese Differenzierung ist als Bestandteil der Fahrgastinformation auch entsprechend zu vermarkten.

## 6.4.3 Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV- Haltestellen. Dabei werden in Anlehnung an die Empfehlungen des VDV die nachfolgenden Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche (Radius um eine Haltestelle; Luftlinie) herangezogen:

- **Bus und Straßenbahn in Darmstadt und in den Kernstädten der Mittelzentren: 300 m**
- **Bus und Straßenbahn in allen übrigen Bereichen: 500 m**
- **SPNV: 1.000 m**

Ein Siedlungsbereich gilt als erschlossen, wenn er in dem Einzugsbereich einer Haltestelle **mit täglich mindestens 16 Abfahrten pro Fahrtrichtung** liegt. Die Größe dieses Einzugsbereichs wird durch die bedienende Angebotsform und Lage der Haltestelle in der Siedlungsstruktur bestimmt (s. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

---

<sup>21</sup> ~~Fußnote gestrichen.~~

Als nicht erschlossen gelten Bereiche, die als Teil einer Siedlung mit mehr als 200 Einwohnern außerhalb der Erschließungsradien liegen.

Eine möglichst direkte Erschließung ist für folgende Bereiche vorzusehen:

- Stadtzentren und Haupteinkaufsbereiche
- Berufs- und Ausbildungsstandorte sowie
- Wichtige Infrastruktureinrichtungen mit hoher Bedeutung für den Publikumsverkehr (z. B. Krankenhäuser und Behörden)

Die Erschließungsqualität ist in Zusammenhang mit der Bedienungsqualität zu betrachten. Eine Haltestelle gilt demnach nur dann als erschlossen und „ÖPNV-bedient“, wenn eine Mindestbedienung **von 16 täglichen Fahrtenpaaren** (auch durch bedarfsgesteuerte Bedienungsformen) angeboten wird.

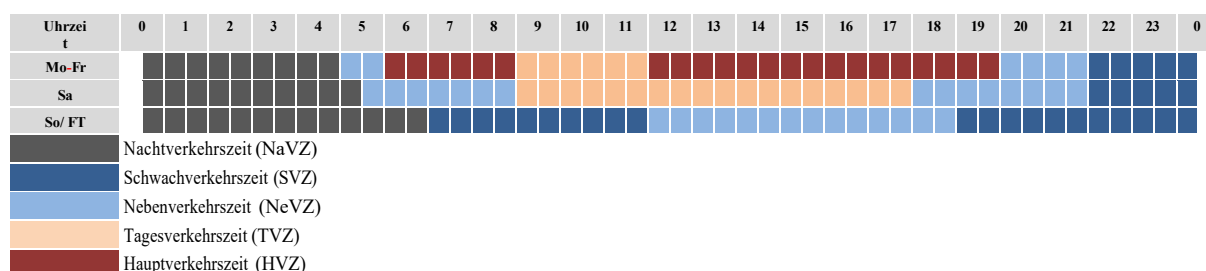
Abweichungen von den dargestellten Standards können im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen festgelegt werden.

## 6.4.4 Betriebs-/Verkehrszeiten und Sonderverkehre

Der definierte Betriebszeitraum sowie die einzelnen Betriebszeitfenster der Verkehrszeiten für den ÖPNV berücksichtigen

- die typischen Fahrtenanlässe (z. B. Beruf, Ausbildung, Einkauf, Freizeit) für bestimmte Zeitabschnitte,
- die aktuellen Ladenöffnungszeiten sowie
- die Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im MIV und im ÖV.

### ■ Abbildung 32: Definition der Verkehrszeiten im Tagesverlauf



Die Ausprägung der HVZ kann auf einzelnen Achsen in Abhängigkeit der tatsächlich bestehenden Nachfrage auch kürzer sein. Eine Ausdehnung der Hauptverkehrszeiten über 20:00 Uhr hinaus aufgrund verlängerter Ladenöffnungszeiten ist ggf. im Einzelfall und für bestimmte Relationen zu prüfen. Grundsätzlich ist das Bedienungsangebot in der abendlichen Neben- und Schwachverkehrszeit montags bis samstags auch auf den Bedarf der Beschäftigten im Einzelhandelsgewerbe sowie Schichtbetriebe z. B. am Flughafen oder im Krankenhaus) auszurichten. Zu berücksichtigen sind hierbei Anschlüsse von (über-) regionalen Verkehrsmitteln (SPFV und SPNV), insbesondere die jeweils letzten Anschlüsse an einem Verkehrstag.

An den Verkehrstagen Montag bis Freitag besteht für bestimmte Linien bzw. Relationen mit ausgeprägter Zubringerfunktion in Richtung arbeitsplatzintensiver Zentren bereits vor 06:00 Uhr ein gesteigerter Fahrtenbedarf. Ein genereller früherer Beginn der Hauptverkehrszeit wird aufgrund der häufig lastrichtungsbezogenen Bedeutung sowie der fehlenden kreisweiten Allgemeingültigkeit nicht empfohlen. Auf den Relationen mit entsprechender Nachfrage ist jedoch der Betriebsbeginn der Linien bzw. eine Verstärkung des Angebots analog zur HVZ vorzusehen. Insoweit ist bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen an die Verkehrszeiten (z. B. Gewerbestandorte, Kliniken) eine flexible Handhabung bei der Definition der Verkehrszeiten zu gewährleisten.

Bei grundsätzlichen Änderungen der Schulzeiten (z. B. späterer Schulbeginn) sind die Zeitfenster entsprechend anzupassen.

## 6.4.5 Bedienungsqualität

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Dies gilt als Mindestanforderung und muss im Einzelfall differenziert betrachtet werden. Für städtische Verkehre ergeben sich somit andere Anforderungen als für die ÖPNV-Versorgung in der Region. Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Fahrgäste, wobei insbesondere die Kriterien Bedienungshäufigkeit und Regelmäßigkeit von Bedeutung sind.

### 6.4.5.1 Bedienungsstandard im Landkreis Darmstadt-Dieburg, nach Darmstadt so- wie zu benachbarten Zentren

Als Richtwerte für die Bedienungsqualität werden Mindestwerte der Bedienungshäufigkeit definiert. Diese gelten unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder eine Direktverbindung handelt. Die Bedienungsstandards sind dabei relationsbezogen zu sehen und nicht zwingend als Maßstab für das Bedienungsangebot einer einzelnen Linie zu betrachten.

Für die Bedienungshäufigkeit wird die in Kapitel 6.3 entwickelte Netzkategorisierung aufgegriffen und Bedienungshäufigkeit für die einzelnen Kategorien definiert. Im Ergebnis werden die Relationen wie folgt den einzelnen Kategorien zugeordnet:

■ **Tabelle 14: Zuordnung der Relationen in Kategorien**

<b>Kategorie 0</b>		
DA – Weiterstadt	DA – Griesheim	
<b>Kategorie 1</b>		
DA – Pfungstadt	DA – Groß-Zimmern	DA – Reinheim
DA – Mühlthal	DA – Dieburg	DA – Alsbach-Hähnlein
DA – Ober-Ramstadt	DA – Frankfurt	DA – Seeheim-Jugenheim
DA – Roßdorf		
<b>Kategorie 2</b>		
DA – Bickenbach	Babenhausen – Aschaffenburg	DA – Eppertshausen
DA – Groß-Umstadt	DA – Groß-Gerau	DA – Babenhausen
Dieburg – Groß-Zimmern	DA – Langen	DA – Münster
Dieburg – Münster	DA – Erzhausen	DA – Groß-Bieberau
Dieburg – Groß-Umstadt	DA – Messel	Groß-Umstadt – Groß-Zimmern
<b>Kategorie 3</b>		
DA – Schaaheim	DA – Modautal	Weiterstadt – Griesheim
DA – Otzberg	DA – Mörfelden-Walldorf	Griesheim – Riedstadt
DA – Fischbachtal	Weiterstadt – Mörfelden-Walldorf	
<b>Kategorie 4</b>		
Pfungstadt – Riedstadt	Bensheim – Alsbach-Hähnlein	Groß-Umstadt – Babenhausen
Pfungstadt – Gernsheim	Groß-Umstadt – Otzberg	Rödermark – Eppertshausen Langen –
Pfungstadt – Bickenbach	Groß-Umstadt – Schaaheim	Erzhausen
Pfungstadt – Seeheim-Jugenheim		
<b>Beziehungen ohne Bedienungsstandard</b>		
- siehe Netzkategorisierung (Kartenband)		



Die Bedienung einer Relation kann auf direktem Weg oder über eine Umsteige Verbindung erfolgen. Das im Folgenden definierte Taktangebot kann sich ggf. aus der Überlagerung der Fahrtenangebote verschiedener SPNV- und ÖPNV-Linien ergeben:

■ **Tabelle 15: Bedienungshäufigkeit Landkreis Darmstadt-Dieburg**

Kategorie	HVZ	TVZ	NeVZ	SVZ
Mo-Fr	6:00-9:00, 12:00-20:00	9:00-12:00	5:00-6:00, <b>20:00-23:00</b>	<b>23:00-01:30</b>
Sa	-	9:00-18:00	5:30-9:00, <b>18:00-23:00</b>	<b>23:00-01:30</b>
So+Fe	-	-	<b>7:00-12, 12:00-18:00</b>	<b>18:00-01:30</b>
<b>Kategorie 0</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
<b>Kategorie 1</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
<b>Kategorie 2</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
<b>Kategorie 3</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>60</b>
<b>Kategorie 4</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>60</b>
<b>Bereiche &gt; 10.000 EW</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>60</b>
<b>Bereiche &gt; 1.000 EW</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>60</b>
<b>Bereiche &gt; 200 EW</b>	<b>Mindestbedienung: 16 Fahrtenpaare (ggf. im zuschlagfreien On-Demand-Verkehr)</b>			

### Weitere strukturelle Besonderheiten und potenzielles Abweichen vom Qualitätsstandard

Weitere räumlich strukturelle Besonderheiten, die das Abweichen von den festgelegten Qualitätsstandards erforderlich machen können, sind:

- Große Gewerbestandorte (Angebotsverdichtung zu Schichtzeiten und zu Arbeitsbeginn und -ende, eingeschränkte Bedienung zur restlichen Zeit),
- Neubaugebiete (ÖPNV-Probetrieb/Vorlaufbetrieb in Neubauquartieren im Sinne einer frühzeitigen Kundenbindung),
- **Schulen und weitere Bildungseinrichtungen,**
- Einzelziele mit besonderer Bedeutung für Versorgung, Tourismus und Freizeit (Verdichtetes Angebot zu bestimmten Verkehrszeiten zur Befriedigung der Nachfrage und Potenziale im ÖPNV, aber auch Festlegung spezifischer Bedienungszeiten und Bedienungsformen).

Ein streng vertaktetes Fahrplanangebot mit tagesdurchgängig einheitlichen Ankunfts- und Abfahrtsminuten zu jeder Stunde ist das Ziel. Nur in Ausnahmefällen z. B. wegen Schulanfang oder Schulende, Verknüpfung zu anderen Verkehrsmitteln (z. B. unvertaktetes SPNV-Angebot) oder aufgrund spezieller Fahrgastwünsche soll davon abgewichen werden. Die Anforderungen im Berufs- und Schulverkehr führen in der Regel zu zusätzlichen Fahrtenangeboten, die das vorhandene Taktangebot verdichten, um die erforderlichen Kapazitäten anbieten zu können.

Generell gilt: In schwächer nachgefragten Zeiten und Räumen kann eine Bedienung mit bedarfsgesteuerten Angeboten vorgesehen werden, wenn die entsprechenden verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen dies ermöglichen; **sofern das Angebotsprofil nur durch bedarfsgesteuerte Angebote umsetzbar ist, werden keine Aufpreise erhoben und es gibt keine Mindestbeförderungsstrecke.**

Die Erreichbarkeit der relevanten Ziele in der Wissenschaftsstadt Darmstadt von den Städten und Gemeinden des Landkreises sowie der benachbarten Verkehrsräume wird über Verknüpfungspunkte am Stadtrand bzw. im Stadtzentrum sichergestellt. Dabei sind die folgenden Ziele in der Stadt Darmstadt relevant **und sollen möglichst umsteigefrei erreicht werden:**

- Innenstadt Darmstadt (Luisenplatz, Willy-Brandt-Platz, Mathildenplatz, Schloss)
- Hauptbahnhof Darmstadt
- Weitere Bahnhöfe (Ostbahnhof (aus den Bereichen Roßdorf und Groß-Zimmern), Bahnhof DA-Eberstadt (aus dem Bereich Pfungstadt)
- Gewerbe- und Industriestandorte Pallaswiesenviertel, Waldkolonie (Bereich Robert-Bosch-Straße/Hauptbahnhof West), Am Kavalleriesand (Bereich Hilpertstr./T-Online-Allee), An den Lichtwiesen (TU-Campus Lichtwiese), Darmstadt Nord (Fa. Merck), **Wixhausen (GSI)** (jeweils aus benachbarten Orten)
- Stadtteilzentren Arheilgen, Eberstadt, Kranichstein (aus den benachbarten Gebieten/Bezirken) sowie Bessungen und die entstehenden Stadtteile auf den Konversionsgebieten südlich davon

Bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen (z. B. Bahnhöfe und Haltepunkte mit SPNV-Anschlüssen, Gewerbestandorte, Kliniken, Hochschulen) können die Anzahl der An- und Abfahrten in den verschiedenen Verkehrszeiten ggf. flexibel angepasst werden, soweit das Taktsystem des jeweiligen Fahrplans nicht zu sehr beeinträchtigt wird. Ferner können insbesondere die Anforderungen im Schul- und Berufsverkehr zu weiteren Fahrtenangeboten führen, die das vorhandene Taktangebot verdichten.

In der Nachtverkehrszeit ist in den nachfragestarken Nächten (Nächte Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag und Nächte vor Feiertagen) ein bedarfsorientiertes (stündliches) Angebot vorzusehen. Für das Nachtnetz sollen keine abweichenden Linienverläufe vorgesehen werden, sondern eine Bedienung auf ausgewählten Linien (Hauptrelationen) erfolgen. Die Verbindungen konzentrieren sich hier auf das Ziel bzw. die Quelle der Darmstädter Innenstadt sowie weitere ausgewählte freizeitrelevante Ziele im Nachtverkehr.

Bei Großveranstaltungen mit entsprechend zu erwartender Fahrgastnachfrage sollen spezielle Bedienungsangebote (Sonder-/ Eventverkehre) eingerichtet werden. Regelmäßig jährlich wiederkehrende Sonderverkehre sind im Nahverkehrsplan mit den grundlegenden Angebotsparametern darzustellen.

(Hinweis: die Ausgestaltung des Liniennetzes sowie der Bedienung werden in den Liniensteckbriefen definiert)

### **6.4.5.2 Bedienungsstandard innerhalb des Stadtgebiets Darmstadt**

Für die im Kapitel 6.3 entwickelten Netzkategorien bzw. Korridore werden Anforderungen an die Bedienungsstandards definiert, die somit einen wesentlichen Faktor für die Attraktivität des ÖPNV in Darmstadt darstellen.

■ **Tabelle 16: Bedienungsstandard in der Stadt Darmstadt**

Kategorie	HVZ	TVZ	NeVZ	SVZ
Mo-Fr Sa So+Fe	6:00-9:00, 12:00-20:00 - -	9:00-12:00 7:00-20:00 -	5:00-6:00, 20:00 - <b>23:00</b> 5:30-7:00, 20:00 - <b>23:00</b> <b>7:00-12:00,-12:00-18:00</b>	<b>23:00 - 01:30</b> <b>23:00 - 01:30</b> <b>23:00 - 01:30</b>
<b>Kategorie A</b>	<b>T 10</b>	<b>T 10</b>	<b>T 10</b>	<b>T30</b>
<b>Kategorie B</b>	<b>T10/15</b>	<b>T15</b>	<b>T15</b>	<b>T30</b>
<b>Kategorie C</b>	<b>T15</b>	<b>T15</b>	<b>T30</b>	<b>T60</b>
<b>Mindestbedienun- g/ Ergänzungs- netz**</b>	<b>T30</b>	<b>T30</b>	<b>T60</b>	<b>T120</b>

\*gestrichen

\*\*Bedienung außerhalb der Hauptkorridore liegender Bereiche/Haltestellen

## 6.4.6 Verbindungsqualität (Reisezeit und Umsteighäufigkeit), Verknüpfung und Anschlüsse

Ein weiterer wichtiger Faktor im Hinblick auf die Erreichbarkeit ist die Tür-zu-Tür-Reisezeit. Im Nahverkehrsplan werden Richtwerte definiert, innerhalb derer ein Fahrgast die relevanten Ziele erreichen kann. Dabei beschreibt der Standard zur Verbindungsqualität die Anforderungen an die Reisezeit einer Verbindung zwischen zwei Orten und die Zahl der Umstiege. Sowohl für die Reisezeit wie auch für die Umsteighäufigkeit gilt die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Dennoch kann das ÖPNV-System nicht nur mittels direkter Verbindungen betrieben werden, weshalb auch Anforderungen an die Umsteigebedingungen definiert werden.

■ **Tabelle 17: Anforderungen an die Erreichbarkeit und Umsteighäufigkeit**

Kategorie	Umsteighäufigkeit	Maximale Umsteigezeit ( <b>berechnet ohne nötigen Fußweg</b> )
Anbindung aller Orte im Landkreis mindestens an das nächste Unterzentrum	Umsteigefreie Anbindung	-
Anbindung aller Gemeinden im Landkreis an das nächste Mittelzentrum, <b>wobei Darmstadt diese Funktion für viele Kommunen übernimmt</b>	Umsteigefreie Anbindung	10 Minuten (bzw. 25% der Gesamtreisezeit)
Anbindung aller Mittel- und Unterzentren an das nächste Oberzentrum. <b>Umsteigehaltestellen am Stadtrand (Ausnahme: Hauptbahnhof) gelten nicht als Anbindung.</b>	Umsteigefreie Anbindung	<b>10 Minuten</b> (bzw. 25% der Gesamtreisezeit)
Anbindung aller Ober- und Mittelzentren im Dadina-Gebiet an ihre benachbarten Ober- und Mittelzentren benachbarter Gebietskörperschaften	<b>Max ein Umsteigevorgang. Mind. zweistündlich umsteigefrei.</b>	<b>10 Minuten</b> (bzw. 25% der Gesamtreisezeit)
Anbindung aller Ober-Mittel- und Unterzentren an die Ober- und Mittelzentren benachbarter Gebietskörperschaften sowie zum Flughafen Frankfurt Rhein-Main	Max. zwei Umsteigevorgänge	<b>10 Minuten</b> (bzw. 25% der Gesamtreisezeit)

Auf den Hauptrelationen zu den bedeutendsten Zielen im Stadtgebiet Darmstadt (Innenstadt, Hauptbahnhof, TU Lichtwiese, Stadtteilzentren Arheilgen, Eberstadt, Kranichstein für die benachbarten Bezirke) sollen möglichst umsteigefreie Verbindungen eingerichtet werden. Bei Verbindungen mit Umsteigenotwendigkeiten sollen die Übergangszeiten auf die erforderlichen Mindestzeiten begrenzt sein. Bei den Relationen der übrigen Kategorien soll maximal einmal umgestiegen werden, um die übrigen Ziele in Darmstadt zu erreichen.

Bei Umsteigeverbindungen sind an den Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten zwischen Bus und Zug oder zwischen Buslinien untereinander Anschlüsse mit möglichst geringen Wartezeiten zu gewährleisten. Verknüpfungspunkte sind diejenigen Haltestellen, an denen systematisch Anschlüsse / Übergänge zwischen den verschiedenen Produkten (Bahn, Bus) und Linien geplant und angeboten werden. In der Regel weisen sie neben umsteigenden Fahrgästen auch aufgrund ihrer zentralen Lage eine besonders hohe Zahl von Ein- und Aussteigern auf. Wesentliches Kennzeichen der Verknüpfungspunkte ist, dass Anschlüsse nicht nur geplant, sondern auch in der Praxis weitgehend gesichert werden, z. B. bei Verspätungen. Für den Geltungsbereich des Nahverkehrsplans des Landkreises Darmstadt-Dieburg und der Wissenschaftsstadt Darmstadt ist zwischen folgenden Oberkategorien der Verknüpfungspunkte zu unterscheiden.

- **Zentrale innerstädtische Verknüpfungspunkte**
- **Verknüpfungspunkte mit besonderer Bedeutung im Zulauf auf das Oberzentrum Darmstadt**
- **Verknüpfungspunkte im Kreisgebiet an denen ein systematischer Übergang auf sich kreuzende und abzweigende Linienverläufe ermöglicht werden soll**
- **Intermodale Verknüpfungspunkte im Sinne einer verbesserten ÖPNV-Erschließungswirkung<sup>22</sup>**

Innerhalb der Oberkategorien können die Verknüpfungspunkte entsprechend ihrer Funktion und Bedeutung untergliedert werden. Das Fahrgastaufkommen, die Anzahl der Umsteiger, die Anzahl der Linien und die jeweils verknüpften Verkehrssysteme sind hierbei zu berücksichtigen. Aufgrund der spezifischen räumlichen und verkehrlichen Situation der einzelnen Standorte und der damit verbundenen baulichen Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte ergeben sich tlw. unterschiedliche Umsteigewege und Umsteigezeiten, die bei der Ausgestaltung der Fahrpläne zu berücksichtigen sind.

Darüber hinaus hat das Taktangebot der sich verknüpfenden Linien eine besondere Bedeutung für die Anforderungen an die Verknüpfungspunkte. Insbesondere Umsteigeverbindungen für abseits gelegene Bereiche und in Zeiten mit begrenztem Angebot müssen im Busverkehr zuverlässig funktionieren. Deshalb gilt:

Bei **Taktfolgen von 30 Minuten und länger** auf beiden anschlussrelevanten Linien ist an Verknüpfungspunkten auf den Hauptumsteigerrelationen eine **Anschlusssicherung zu gewährleisten**, sofern die Fahrplangestaltung dies ohne weitere wesentliche Qualitätseinbußen für den übrigen Fahrweg zulässt. Bei nicht ausreichender Fahrplansicherheit (z. B. Behinderungen und Störungen durch MIV) sowie an Verknüpfungspunkten mit längeren Umsteigewegen mit regelmäßigem Auftreten ist ein Zuschlag von bis zu 5 Minuten zulässig.

---

<sup>22</sup> Eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung wird durch Buslinien mit Erschließungsfunktion sowie abhängig von räumlichen Gegebenheiten und Betriebszeiten durch die intermodale Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel erreicht. Dort, wo Siedlungsbereiche unter wirtschaftlichen oder verkehrlichen Gesichtspunkten nicht erschlossen werden können, ist die Einrichtung von B+R-Anlagen an geeigneten Haltestellen bzw. die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielen vorzusehen, ggfs. die Erschließung der Siedlungsbereiche durch AST-Verkehre oder vergleichbare flexible Angebotsformen vorzunehmen.

Da das Umsteigen nur dann von den Fahrgästen akzeptiert wird, wenn es zuverlässig funktioniert, das Umsteigen komfortabel ermöglicht wird und etwaige Wartezeiten geschützt und bequem verbracht werden können, haben die Ausstattungsstandards der Haltestellen (wie sie in Kapitel XYZ definiert sind) ebenfalls eine hohe Bedeutung für die Verknüpfungspunkte.

■ **Tabelle 18: Verknüpfungspunkte - Definition von und Anforderungen**

Kategorie	Taktfolge	Übergangszeiten in Min.	Anschlussicherung
Zentrale innerstädtische Verknüpfungspunkte in Darmstadt	< 30 Minuten	5 – 10 (Bus/Strab – SPNV) 3 – 8 (Bus/Strab – Bus/Strab)	nein
	> 30 Minuten	5 – 15 (Bus/Strab – SPNV) 3 – 10 (Bus/Strab – Bus/Strab)	ja
Verknüpfungspunkte mit besonderer Bedeutung im Zulauf auf das Oberzentrum Darmstadt	< 30 Minuten	5 – 10 (Bus/Strab – SPNV) 3 – 8 (Bus/Strab – Bus/Strab)	nein
	> 30 Minuten	5 – 10 (Bus/Strab – SPNV) 3 – 10 (Bus/Strab – Bus/Strab)	ja
Verknüpfungspunkte im Kreisgebiet an denen ein systematischer Übergang auf sich kreuzende und abzweigende Linienverläufe ermöglicht werden soll	< 30 Minuten	5 – 15 (Bus – SPNV) 3 – 10 (Bus – Bus)	nein
	> 30 Minuten	5 – 15 (Bus – SPNV) 3 – 10 (Bus – Bus)	ja
Intermodale Verknüpfungspunkte im Sinne einer verbesserten ÖPNV-Erschließungswirkung	-	-	-

## 6.4.7 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg befindet sich im Wandel. Zunehmend sind Menschen multimodal unterwegs d. h. sie nutzen situativ verschiedene Verkehrsmittel für ihre Wege oder sie legen ihre Wege intermodal zurück, kombinieren also mehrere Verkehrsmittel in einer Wegeketten. Bekannte Beispiele sind Bike-and-Ride (B+R), Park-and-Ride (P+R) oder die Kombination des ÖPNV mit Pkw- oder Fahrrad-Mietsystemen (Carsharing, Bikesharing).

Durch die Verkehrsmittelkombination entstehen Synergien – der ÖPNV übernimmt meist die längere Wegstrecke, das Rad bzw. der Pkw gewährleistet die Flexibilität – wodurch neue Potentiale für den ÖPNV erschlossen werden können. Im städtischen Kontext nimmt aus Gründen der Schnelligkeit und Flächeneffizienz insbesondere das Fahrrad eine zentrale Rolle zur Ergänzung des ÖPNV im Vor- und Nachlauf ein. In Bereichen, wo über den klassischen ÖPNV keine flächendeckende Erschließung bereitgestellt werden kann, vermag das Fahrrad oder der Pkw (eigenes Fahrzeug oder Verleihsystem) den Einzugsbereich für die ÖPNV-Korridore erheblich zu erweitern.

Für die Mobilitätsplanung resultiert hieraus ein enormer Bedeutungszuwachs einer guten Verknüpfung der Verkehrsmittel (baulich, räumlich, technisch, organisatorisch). Um diese Potentiale für den ÖPNV zu erschließen, sind intermodale Anlagen durch die entsprechenden Baulasträger in ausreichender Quantität und von attraktiver Qualität vorzusehen.

**Potentiale** für intermodale Angebote bestehen insbesondere an Haltestellen mit folgenden Voraussetzungen:

- attraktives Bedienungsangebot
- großes Fahrgastaufkommen
- Verknüpfung verschiedener Relationen
- Wichtige Ziele in der Nähe z. B. Arbeiterschwerpunkte, (Hoch-)Schulen, Freizeitziele usw.
- Überörtliche Einzugsgebiete (z. B. Endhaltestellen, Tarifgrenzen)
- ÖV-Erschließungsdefizite im Umfeld.

**Wetterschutz B+R-Anlagen** sollten grundsätzlich an allen SPNV-Haltestellen der Stadt Darmstadt und des Landkreises bestehen, des Weiteren an ausgewählten Straßenbahn- und Bushaltestellen, auf welche die genannten Potentiale in besonderem Maße zutreffen.

Bei der Gestaltung der Fahrradabstellanlagen ist neben dem Diebstahl- und Witterungsschutz auch die Nutzerfreundlichkeit (Beleuchtung, Handhabung, Zugang) zu berücksichtigen. An aufkommensstarken Haltepunkten des Berufspendlerverkehrs sind zusätzlich Fahrradboxen anzuordnen. Das Stellplatzangebot ist grundsätzlich am Bedarf zu orientieren, wobei auch zukünftige Entwicklungsperspektiven zu berücksichtigen sind. Bestehende B+R-Anlagen, deren Kapazitäten nicht mehr ausreichen, sind zu erweitern, nicht mehr zeitgemäße Anlagen (Senkrechtparker, Felgenklemmer, Anlagen ohne Dach) sind aufzuwerten oder zu ersetzen.

Die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV ist grundsätzlich zu ermöglichen. Insbesondere im SPNV sollen ausreichende Kapazitäten für die Fahrradmitnahme vorgehalten werden. Dabei sind die Belange eines sicheren und pünktlichen Betriebs sowie der übrigen Fahrgäste zu beachten. Die Mitnahmeregelungen für E-Tretroller („E-Scooter“) sollen denen für die Fahrradmitnahme gleichen.

Die Potentiale für **P+R** liegen aufgrund der größeren Pkw-Reichweite und des Flächenbedarfs der Anlagen insbesondere im Landkreis und am Darmstädter Stadtrand. Dabei gilt es die mit dem Pkw zurück gelegte Strecke zu minimieren und die Wegstrecke mit dem ÖV zu maximieren. In Bezug auf die P+R-Anlagen sollten im Hinblick auf die Anwohnerverträglichkeit möglichst kleinere, dezentrale Anlagen gewählt werden. P+R-Anlagen sind i. d. R. nur an SPNV-Haltepunkten vorzusehen, insbesondere solchen mit Bedeutung für den Berufs- und Schulverkehr. Ferner sollten v. a. an Stationen abseits von Siedlungen Kurzzeitparkzonen zum Bringen und Abholen von Fahrgästen mit dem Pkw eingerichtet werden (Kiss+Ride-Anlagen). Die Kapazität von P+R-Plätzen soll regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

**Vermietsysteme** (Carsharing, Bikesharing) ergänzen den ÖPNV, welcher die Mobilitätsbedürfnisse aufgrund vorgegebener Fahrpläne und Linienwege nicht überall und zu jeder Zeit befriedigen kann. An zentralen Verknüpfungspunkten und weiteren geeigneten Plätzen (z. B. Unternehmens-, Hochschul-, Verwaltungsstandorte) ist die Einrichtung von Vermietstationen zu prüfen. Dabei ist im Sinne der Nutzbarkeit auf eine möglichst durchgängige Gestaltung zu achten (Anbieter, Tarif, Marketing, Einbettung in ÖPNV). Bikesharing sollte an zentralen SPNV-Halten und wichtigen Einkaufs- und Arbeitsplatzstandorten eine Station haben, Carsharing an aufkommensstarken Bahnhöfen sowie wichtigen Unternehmens- oder Verwaltungsstandorten („Ankerkunden“). Beide sollten möglichst in Mobilitätsstationen integriert werden.

Haltestellen, die über ein sehr gutes ÖPNV-Angebot verfügen und gleichzeitig mit einer Vielzahl an intermodalen Ausstattungsmerkmalen ausgestattet sind, sollten im Sinne einer **Mobilitätsstation** weiterentwickelt werden. Hierzu bedarf es neben der baulichen Ausstattung einer Ergänzung um die Aspekte Kommunikation und Marketing, Information, Service und Aufenthaltsqualität.

P+R- und B+R-Anlagen sowie Vermietsysteme sind soweit als möglich in das vorhandene Tarif- und Vertriebssystem sowie in das Marketing des ÖPNV zu integrieren, um die Durchgängigkeit der Verkehrsmittelnutzung aus Kundensicht zu verbessern.

## 6.4.8 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hin zu einer nachhaltigeren Mobilität. Der Fokus liegt dabei auf den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen. Mobilitätsmanagement adressiert sich i. d. R. unmittelbar an eine „verkehrserzeugende Einrichtung“ (Unternehmen, Verwaltungen, Schulen), an eine konkrete Zielgruppe (Schüler, Pendler) und einen konkreten Standort. Es erfordert die Zusammenarbeit vieler verschiedener Akteure z. B. der DADINA, koordiniert durch einen definierten Kümmerer. Mobilitätsmanagement stellt eine integrierte Vorgehensweise dar mit Maßnahmen aus den Bereichen Verkehrsangebot, Infrastruktur sowie Information, Öffentlichkeitsarbeit und Service. Die Durchführung eines Mobilitätsmanagements ist insbesondere für regionalbedeutsame Arbeitgeber, Hochschulen und große Verwaltungsstandorte angezeigt. Die Pflege und Ausweitung von Projekten des Mobilitätsmanagements soll im Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie in der Stadt Darmstadt erfolgen.

## 6.4.9 Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, 10-Minuten-Garantie

Ein pünktlicher und zuverlässiger ÖPNV-Betrieb ist für die Fahrgäste neben den Anforderungen an die Bedienungs- und Verbindungsqualität und dem Tarif ein entscheidendes Merkmal für die Beurteilung der Qualität des ÖPNV-Systems. Dies ergeben Befragungen zur Kundenzufriedenheit. Dabei ist für den Fahrgast entscheidend, wie pünktlich der ÖPNV ist und nicht, aus welchen Gründen die Unpünktlichkeit entstanden ist.

Als Zielwerte für einen pünktlichen und zuverlässigen Betrieb werden folgende Kriterien definiert:

- Als verbindliche Abfahrtszeit gilt die jeweilige im Fahrplan veröffentlichte Abfahrtszeit an einer Haltestelle
- Eine verfrühte Haltestellenabfahrt ist absolut unzulässig (aus Fahrgastsicht als Fahrtausfall anzusehen)

Die Verkehrsunternehmen sind verantwortlich für die Fahrplantreue. Sie haben ihre Linien kontinuierlich zu überwachen, müssen Probleme identifizieren und analysieren und müssen auf die übrigen Beteiligten zugehen, um Lösungen anzustoßen.

Die RMV Datendrehscheibe stellt den Austausch von Pünktlichkeitsdaten zwischen den (Betriebsleitsystemen der) verschiedenen Verkehrsunternehmen auf eine gemeinsame Plattform. Die Versorgung dieser Datendrehscheibe durch die Verkehrsunternehmen bzw. einer von diesen beauftragten Infrastrukturgesellschaft soll erfolgen, um verkehrsmittel- und aufgabenträgerunabhängig eine systemübergreifende Anschlusssicherung herstellen zu können.

**Sofern der RMV seine 10-Minuten-Garantie abschaffen sollte, ist für Bus und Tram im Dadina-Gebiet eine lokale Garantie einzuführen, die nur für Inhaber von nicht preisermäßigten Jahreskarten (RMV-Jahreskarten zum Regelpreis sowie Deutschlandtickets) gilt, die durch von der Dadina beauftragte Stellen vertrieben werden. Nicht hierzu zählen u. a. Deutschlandtickets, die von Stellen außerhalb des Dadina-Gebiets verkauft werden, Deutschlandtickets zum ermäßigten Preis (u. a. Semestertickets, Sozialtickets, Azubitickets).**

## 6.4.10 Qualitätsanforderungen an Haltestellen

Die Haltestelle dient als Zugangsstelle zum Mobilitätssystem und ist somit das „Aushängeschild“ für den ÖPNV.

Zielsetzung ist es daher, die Haltestellenqualität weiterzuentwickeln. Dazu gehören insbesondere die Verbesserung der Information an den Haltestellen, die Ergänzung von Wind- und Regenschutz sowie von Sitzgelegenheiten und die verbesserte Nutzbarkeit der Haltestellen durch mobilitätseingeschränkte Personen.

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV und beim Infrastrukturausbau sind gemäß dem Behindertengleichstellungsgesetz die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Bei dem Aus- und Neubau von öffentlichen Verkehrsanlagen sind diese barrierefrei und behindertenfreundlich zu gestalten. Laut PBefG ist bis 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen. Der Nahverkehrsplan kann da - bei auch Ausnahmen zur Barrierefreiheit formulieren. Diese sind für die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg zum Ende dieses Kapitels dargestellt (siehe Seite 96 ff.).

Folgende Aspekte sind für mobilitätseingeschränkte Personen bei der Haltestellengestaltung von besonderer Bedeutung, um die Nutzbarkeit der Haltestellen zu optimieren:

- Barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereichs sowie der Zugangswege
- Kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion
- Kontrastierende, taktile und akustische Leit- und Orientierungssysteme für blinde bzw. seh- und hörbehinderte Personen
- Orientierungshilfen für Menschen mit Lernschwierigkeiten
- Erhöhung des Einstiegsbereichs, um Reststufenhöhen beziehungsweise Neigungswinkel von Rampen möglichst gering zu halten
- Sitzgelegenheiten, auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet
- Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche für Rollstuhlnutzer
- Ausreichende und blendfreie Beleuchtung
- Geeignete akustische und visuelle Fahrgastinformation
- Richtungshaltestellen sollten sich dicht gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung zu erleichtern. Im Bereich der Haltestellen an verkehrsreichen Straßen sollten, soweit möglich, Querungshilfen angelegt sein.

Für die Darstellung der Standards werden die Straßenbahn- und Bushaltestellen in folgende Kategorien gegliedert. Diese Gliederung orientiert sich am Kategorisierungsschema, wie es im verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (Regionaler Nahverkehrsplan des RMV, RNVP) dargestellt ist:

### **Kat. A: Zentrale Umsteigehaltestelle**

- Zentrale Verknüpfung im Liniennetz: Bus-Bus oder/und Bus-Strab
- Lage am Fernbahnhof und Nahverkehrsbahnhof (RE, RB) der Bahn
- Hohe Anzahl Umsteiger (>1.000)
- Sehr hohes Fahrgastaufkommen
- In städtischen Gebieten, zentrale Lage



### **Kat. B: Stations-Haltestelle**

- Viele Umsteigeverbindungen Bahn-Bus (500-1.000)
- Lage an Nahverkehrsbahnhof (RE, RB) oder S-Bahnstation
- Hohes bis mittleres Fahrgastaufkommen
- In städtischen und ländlichen Gebieten

### **Kat. C: Umsteige-Haltestelle inkl. aller weiterer SPNV-Stationen**

- Mittlere Anzahl Umsteigeverbindungen Bus-Bus oder Bus-Strab (200-500)
- Lage an S-Bahnstation **oder an Nahverkehrsbahnhof (RB oder RE)**
- Hohes/mittleres Fahrgastaufkommen
- In städtischen und ländlichen Gebieten
- Stadtkern, Stadtteilzentrum, Gemeindezentrum

### **Kat. D: Haltestelle**

- Geringe Anzahl Umsteiger (<200)
- Mittleres Fahrgastaufkommen
- Alle Lagen in städtischen und ländlichen Gebieten

### **Kat. E: Haltepunkt**

- Bushaltestelle
- Keine Umsteigebeziehungen
- Geringes Fahrgastaufkommen
- In ländlichen Gebieten, Lage: Stadtrand, Ortsteil, außerhalb Siedlungen

### **Kat. F: AST-Haltepunkt**

- Haltepunkt für Anruf-Sammel-Taxi-Betrieb
- Kein "klassischer" Linienbetrieb
- In Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage
- In städtischen und ländlichen Gebieten

### Erläuterung zu Tabelle 19:

- erforderliche Ausstattung
- anzustrebende Ausstattung
- 1 im Einzelfall zu prüfen
- nicht erforderliche Ausstattung
- \* Bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen „erforderliche Ausstattung“

■ **Tabelle 19: Ausstattungsstandards für Haltestellen**

Ausstattungsmerkmal	A	B	C	D	E	F
<b>Komfort, Kundenservice und Sauberkeit</b>						
Witterungsschutz <sup>23</sup> für <b>alle</b> Einstiegsrichtungen	■	■	■	○	○*	-
Ausreichende u. blendfreie Beleuchtung der Haltestelle	■	■	■	■	○	○
Sitzgelegenheit <sup>24</sup>	■	■	■	■	○*	-*
Abfallbehälter	■	■	■	■	○	-
<b>Fahrgastinformation</b>						
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs, falls erforderlich	■	■	■	-	-	-
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs zu Zielen im Umfeld (z. B. P+R, B+R, öffentl. Einrichtungen)	■	■	■	-	-	-
Dynamische Fahrgastinformation ( <b>barrierefrei</b> ) am Bussteig oder an einem zentralen Punkt <sup>25</sup>	■	■	■	-	-	-
umfassende Informationspakete an jedem Bussteig bzw. zentral angeordnet (schematischer Liniennetzplan, Haltestellenübersichtsplan, Umgebungsplan)	■	■	■	○	○	-
Standard-Informationen an jedem Bussteig (Fahrplan, Tarifinformationen)	■	■	■	■	■	■
<b>behindertengerechte Gestaltung/ Barrierefreiheit (unter Berücksichtigung des PBefG)<sup>26</sup></b>						
barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle	■	■	■	■	○*	-*
Bushaltestellen in der Regelausbildung als Buskap oder als Fahrbahnrandhaltestellen, Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrbareit	■	■	■	■	○*	-
Niederflurgerechter Hochbord (21cm) <sup>27</sup>	■	■	■	■	-*	-

23 Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

24 Siehe Fußnote 23

25 Soweit die technischen Voraussetzungen bei den Verkehrsunternehmen vorhanden sind (Betriebsleitsystem).

26 Wichtige Normen zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit sind unter anderem: DIN 18040-3 (2014) Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum; DIN 32975 (2009) Gestaltung visueller Information im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung; DIN 32984 (2018) Bodenindikatoren im öffentlichen Raum; DIN 18041 (2016) Hörsamkeit in Räumen - Anforderungen, Empfehlungen und Hinweise für die Planung; Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (FGSV, 2011); Empfehlungen für die Anlagen des Öffentlichen Verkehrs (FGSV, 2003).

27 Hinweis: Die Abstimmung zwischen eingesetzten Fahrzeugen und baulicher Infrastruktur muss gewährleisten, dass ein maximaler Höhenunterschied von 5cm zwischen Fahrzeugkante und Haltestellenkante nicht überschritten wird. Wenn aufgrund der baulichen Gegebenheiten ein Überstreifen des Haltestellenbords durch die Fahrzeuge nötig ist, ist nach vorliegender Begründung und nach Einzelfallprüfung auch eine geringere Bordsteinhöhe zulässig.

Ausstattungsmerkmal	A	B	C	D	E	F
Taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Auffindestreifen, Einstiegfeld, Leitstreifen)	■	■	■	■	_*	_*
visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten	■	■	■	■	○	_*
gut erkennbare und lesbare Fahrgastinformationen	■	■	■	■	■	■
akustische Fahrgastinformation	■	■	■*	○*	_*	_*
kontrastierende Markierung von Stufen, Einbauten und Möblierung	■	■	■	■	■	■
Bushaltestellen mit Verstärkung des Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen	■	■	○	-	-	-
ausreichende Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer (insbesondere für 360°-Wende im Bereich der Tür an der fahrzeugseitigen Mehrzweckfläche mit mind. 1,50 x 1,50 m unter Beachtung der Auskragung der Rampe)	■	■	■	■	_*	_*
Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein)	■	■	■	■	-	-
Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	■	■	■	■	○	○
Barrierefreie Toilette bzw. Wegweisung zur nächstgelegenen	○	-	-	-	-	-
<b>Sicherheit</b>						
Transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben	■	■	■	○	○*	-
Videüberwachung / Videoschutz <sup>28</sup>	○	○	○	-	-	-
Notruf /Telefon	○	○	○	-	-	-

Vorzusehen ist ferner die Ausstattung von Endhaltestellen (an denen das Fahrpersonal regelmäßig eine längere Wartezeit im Rahmen seiner Dienst- und Wendezeit abhält) mit sanitären Anlagen für das Fahrpersonal.

Bei der Neueinrichtung einer Haltestelle können zunächst in einer Testphase (max. zwei Jahre) die Standards der Kategorie E angewendet werden. Danach sind jedoch das tatsächliche Fahrgastaufkommen zu erfassen und die entsprechenden Ausstattungsmerkmale zu ergänzen.

Für die Einrichtung, den Betrieb und ggf. die Auflassung von Haltestellen sind alle erforderlichen Prozesse und die jeweiligen Zuständigkeiten zwischen den Beteiligten zu definieren, um durch klare und transparente Aufgabenverteilung die Qualität zu sichern.

- Die **Verkehrsunternehmen** sind zuständig für die Anbringung und Instandhaltung der Fahrplanaushänge und haben die Haltestellen hinsichtlich der Fahrgastinformationen auf Vollständigkeit und Beschädigungsfreiheit

<sup>28</sup> Hinweis: Die Realisierung von Videoüberwachung/Videoschutz an Haltestellen ist im Einzelfall bzgl. der Erforderlichkeit datenschutzrechtlich zu bewerten und abzustimmen. Kriterien können die Häufigkeit von Übergriffen, Höhe und Schwere von Schäden, Verletzungsgefahr Unbeteiligter zum Beispiel durch Glasscherben oder ähnlich sein. Es ist zwischen permanenter und Bildaufzeichnung nur bei relevanten Situationen zu unterscheiden. Für die datenschutzrechtliche Zulässigkeit ist es dabei unerheblich, ob eine Videokamera dauerhaft oder nur zeitweise aufzeichnet.

zu kontrollieren. Fehlende bzw. beschädigte Fahrgastinformationen sind unverzüglich durch das Verkehrsunternehmen nach Meldung zu ersetzen. Die **Kommunen** oder von ihnen beauftragte Dritte sind für die Reparatur von beschädigten Haltestellenflächen und Unterständen verantwortlich. Mängel an Haltestellenflächen und Unterständen sind unverzüglich zu beseitigen.

- Die Sicherstellung der Sauberkeit der Haltestellen erfolgt durch die Kommunen. Die **Verkehrsunternehmen** sind für die Reinigung der angebrachten Kundeninformationen zuständig. Diese sind bedarfsabhängig zu reinigen. Die **Kommunen** sind für die regelmäßige Reinigung der Fahrgastunterstände aus Glas und Wartehäuschen zuständig. Ebenso sind die Kommunen für die Reinigung der Haltestellenflächen (einschließlich Mülleimer) zuständig.

### Zielsetzungen für die Umsetzung (Priorisierung)

Die Erreichung des Ziels „barrierefreier ÖPNV in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg“ wird zeitnah nicht vollständig zu realisieren sein. Für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans wird die Zielerreichung für drei Teilzielfelder definiert:

- bei Neubau bzw. umfassendem Umbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die Barrierefreiheit im Sinne des BGG zwingend vorzusehen,
- bei Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Fahrzeugen ist die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs bzw. einer stufenfreien Erreichbarkeit des Bahnsteigs/Haltestellenkante sowie weitgehend durchgängige Orientierbarkeit für Blinde/Sehbehinderte/Gehörlose umzusetzen,
- bei den bestehenden Verkehrsanlagen ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle/kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben.

Zielerreichung „barrierefreier ÖPNV“		
□	□	□
Neubau/umfassender Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Neuanschaffung Fahrzeuge: ⇒ barrierefrei im Sinne des BGG	Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Fahrzeugen: ⇒ Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs bzw. einer stufenfreien Erreichbarkeit des Bahnsteigs/Haltestellenkante sowie weitgehend durchgängige Orientierbarkeit für Blinde/Sehbehinderte/Gehörlose	Nachbesserungen im Bestand: ⇒ Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle/kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur

Die **Haltestellen der Kategorien A, B und C sind mit Priorität barrierefrei auszubauen**. Für die Haltestellen der weiteren Kategorien sind in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden Prioritätenlisten zu erstellen. Ausnahmen sind entsprechend zu begründen.

### Ausnahmetatbestände der Barrierefreiheit

Zu den Ausnahmetatbeständen zählen nicht nur Haltestellen der Kategorie E und F. Es können auch bauliche und topographische Gründe aufgeführt werden, weshalb auf die Umsetzung der Barrierefreiheit an einer Haltestelle verzichtet werden kann bzw. verzichtet werden muss. Hierzu zählen beispielsweise Haltestellen in engen (Seiten-/Wohn-)Straßen,

die vom Querschnitt her keinen barrierefreien Ausbau gemäß der Richtlinie oder keine barrierefreie Zuwegung zulassen, oder auch Haltestellen an Hangstraßen, die eine Neigung von mehr als 6 % aufweisen. Sollte ein langfristiger Bestand der Haltestelle, z. B. wegen einer absehbaren Neukonzeption des Liniennetzes, nicht gewährleistet sein, kann ebenfalls mit entsprechender Begründung von einem barrierefreien Ausbau abgesehen werden. Ferner können Denkmalschutz bzw. stadtgestalterische Gründe in der Abwägung gegen die barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle sprechen. Ebenfalls ist der Schutz der Rechte Dritter (z. B. kein Eingriff in private Grundstücke bzw. Rechte (Baugrund, Grundstückszufahrten)) zu wahren.

Von der barrierefreien Gestaltung sind nach derzeitigem Stand folgende wichtige Verknüpfungspunkte ausgenommen:

- Luisenplatz (Denkmalschutz und Stadtgestaltung: Herstellen barrierefreien Zugangs umliegender Haltestellen, Barrierefreiheit über ausklappbare Rampen),
- **Sofern absehbar bis 2028 kein barrierefreier Umbau der Bushaltestellen an der Umsteigestation Böllenfalltor erfolgen kann, sind alternative Umsteigepunkte Bus/Bus und Bus/Tram aus den Kommunen Modautal, Ober-Ramstadt und Mühlthal nach Darmstadt und Linienänderungen bis dahin umzusetzen.**

Im Stadtgebiet von Darmstadt gibt es verschiedene Haltestellen, die wegen der Freihaltung von Grundstückszufahrten nicht barrierefrei ausgebaut werden können:

- Peter-Behrens-Straße
- Roßdörfer Platz SAW (Bus),
- Haltestellen auf den Quartierslinien A, AH, EB.

Aufgrund der Sicherstellung der Entwässerung können darüber hinaus u.a. folgende Haltestellen nicht barrierefrei ausgebaut werden:

- Carl-Schenk-Ring SAW
- Pankratiustr.

Im Straßenbahnnetz gestaltet sich aufgrund der räumlichen Verhältnisse der barrierefreie Ausbau folgender Haltestellen schwierig:

- Modaubrücke: Die Haltestelle liegt im Seitenraum, der Gehweg ist schmal. Der Anschluss an die Bestandsbebauung bei der Errichtung eines Hochbords wäre schwierig.
- Otto-Hesse-Straße: Der bestehende Haltestellenbereich ist schmal und kann ohne Eingriff in die angrenzende Bundesstraße nicht verbreitert werden.

Ausnahmen im Landkreis:

- Ober-Ramstadt Rathaus (Haltestelle liegt in einer Kurve, Bordhöhe 18 cm um Überstreifen des Fahrzeugs zu ermöglichen)<sup>29</sup>.

## 6.4.11 Qualitätsanforderungen an Fahrzeuge

Neben der Haltestellenausstattung stellen das wichtigste Definitionsmerkmal für die Beförderungsqualität die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge dar. Sicherzustellen ist eine höchstmögliche Qualität im Linienverkehr. Die Qualitätsstandards für die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge in der Stadt Darmstadt wie auch im Landkreis

<sup>29</sup> Stellvertretend für vergleichbare örtliche Situationen an anderer Stelle. Generell vertretbarer Lösungsansatz zum Abweichen vom geforderten Qualitätsstandard (vgl. Tabelle 19) zur Berücksichtigung örtlicher Sondersituationen.

Darmstadt-Dieburg beschreiben die erforderliche Ausstattung, das Alter, den Zustand und das Erscheinungsbild. Dabei spielen die Themen Barrierefreiheit, Komfort, Fahrgastinformation, Betrieb, Vertrieb und Sicherheit eine wichtige Rolle. Grundsätzlich sind für die Ausstattung von Neufahrzeugen die relevanten Vorschriften und Richtlinien der EU, des VDV und die aktuellen Grenzwerte zu Schadstoffemissionen einzuhalten.

Die Qualitätsstandards für Fahrzeuge gelten grundsätzlich für alle im Kreis sowie in der Stadt eingesetzten Fahrzeuge, so dass im Weiteren nicht explizit Ausnahmen formuliert werden. Für die Einhaltung der Anforderungen sind die jeweiligen Konzessionsinhaber zuständig.

Die Mindestanforderungen an die Ausstattung von Straßenbahnen und Bussen sind im Anhang (Vorgaben zur Qualität der Leistungserbringung) detailliert dargestellt.

In der Stadt Darmstadt ist vorgesehen, ab 2019 ausschließlich alternativ angetriebene Busse zu beschaffen, so dass das Busnetz bis zum Jahr 2025 komplett emissionsfrei zu betreiben ist. Auch im Landkreis wird der Einsatz von alternativen Antriebstechnologien geprüft. Mit verfügbaren Fahrzeugen sollen Testläufe durchgeführt werden, die Vor- und Nachteile einzelner Technologien aufzeigen und Kostenkalkulationen zulassen.

Im Hinblick auf dringende Notversorgung sollten Reservedieselfahrzeuge weiterhin vorgehalten werden, um bei etwaigen Stromversorgungsgpässen, Extremkälte oder ähnliche Umstände einen Notbetrieb sicherstellen zu können.

## **6.4.12 Qualitätsanforderungen an Betrieb, Leitstelle und Störungsmanagement**

Die Koordination des Betriebsablaufs im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt soll unter Einbezug des SPNV sowie flexibler Bedienungsformen durch ein Betriebsleitsystem erfolgen. Die Aufgabenträger vereinbaren mit den Verkehrsunternehmen und mit dem Betreiber des Betriebsleitsystems Rahmenvorgaben zur Nutzung des Betriebsleitsystems, insbesondere zu Betriebsabwicklung und Fahrgastinformation im Störfall sowie zum Monitoring der Betriebsqualität.

Die Beschleunigung des ÖPNV z. B. durch separate ÖPNV-Trassen oder die Beschleunigung an Lichtsignalanlagen ist mit Hilfe eines Beschleunigungsprogramms weiter zu verfolgen. Hierzu gehört auch die leistungsfähige Gestaltung der ÖPNV-Knotenpunkte in der Innenstadt von Darmstadt sowie – im Rahmen der technischen Möglichkeiten – eine Verknüpfung zwischen dem Betriebsleitsystem der HEAG mobilo und dem Verkehrsrechner der Stadt Darmstadt in der Form einer gemeinsamen virtuellen Leitzentrale.

Bei Störungen ist zwischen geplanten und unvorhersehbaren Störungen zu unterscheiden. Unvorhersehbare Ereignisse (z. B. Straßensperrungen aufgrund von Verkehrsunfällen) können zu einer einmaligen Abweichung vom Fahrplan führen, für die planerisch keine Vorsorge getroffen werden kann. Bei etwaigen Ad-hoc-Ereignissen soll das Fahrpersonal Störungen an die Leitstelle melden, woraufhin Entscheidungen für den Betriebsablauf auch auf weiteren Linien getroffen werden können. So können z. B. bei kleineren Fahrplanabweichungen Linien an Verknüpfungspunkten zum Warten aufgefordert werden, wodurch Anschlüsse gesichert werden. An einigen Verknüpfungspunkten gewähren die Verkehrsunternehmen für definierte Linien Anschlussgarantien. Gleichzeitig besteht für Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, Kurzwenden zwecks Verspätungsabbau und Fahrplanstabilisierung vorzunehmen, wobei für die betroffenen Fahrgäste ein Umstieg auf das Folgefahrgastfahrzeug gewährleistet wird.

Bei unvorhersehbaren Störungen im Betriebsablauf sind möglichst kurzfristig umfassende, verständliche und unternehmensübergreifende Informationen über Art und voraussichtliche Dauer der Störung sowie ggf. über Reisealternativen an die Fahrgäste (im Zwei-Sinne-Prinzip) in den betroffenen Fahrzeugen und an den betroffenen Haltestellen weiterzugeben. Diese Informationen sollen auch für Fahrgäste nutzbar sein, die sich

vor Beginn ihrer Reise über den aktuellen Ist-Fahrplan informieren möchten (z. B. im Internet, Information per SMS, App etc.).

Die Aufgabenträger wirken auf die Straßenbaulastträger ein, die Straßen in einem Zustand zu halten, der den sicheren, komfortablen und pünktlichen Betrieb des ÖPNV ermöglicht. Geplante Eingriffe im Straßennetz, die Störungen des Betriebs nach sich ziehen werden, sind rechtzeitig dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen zu melden. Von Städten und Gemeinden initiierte Umleitungen wegen Baustellen und Veranstaltungen sind im Vorfeld mit den Unternehmen und dem Aufgabenträger abzustimmen, um die Behinderungen für den ÖPNV zu minimieren.

Für die Betriebssteuerung und das Störungsmanagement sind alle erforderlichen Prozesse und die jeweiligen Zuständigkeiten zwischen den Beteiligten zu definieren, um durch klare und transparente Aufgabenverteilung die Qualität zu sichern.

## **6.4.13 Qualitätsanforderungen an Marketing, Information, Vertrieb und Tarif**

### **Marketing**

Die Qualitäten des ÖPNV-Angebots sind im Rahmen der kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit der Aufgabenträger aktiv und offensiv zu bewerben. Dabei sind – in Kooperation mit weiteren Partnern – die integrierten, zielgruppenbezogenen Strategien des so genannten Mobilitätsmanagements zu nutzen. Zielrichtung des Marketings ist die Etablierung einer nachhaltigen Mobilitätskultur zur Nutzung des Umweltverbundes.

Bei Änderungen und Neuerungen des ÖPNV-Angebots sind weitreichende und umfassende Maßnahmen zur Fahrgastinformation vorzusehen, um bestehenden Fahrgästen und potenziellen Neukunden alle individuell relevanten Informationen anbieten zu können. Ferner sollen potenzielle Kunden gezielt in Situationen angesprochen werden, in denen Entscheidungen über das Mobilitätsverhalten geprägt werden (z. B. Neubürger, Arbeitsplatzwechsler, Kinder und Jugendliche).

Die Aufgabenträger bedienen sich eines gemeinsamen, unternehmensübergreifenden Marketings, unter Berücksichtigung der Corporate Identity der einzelnen Verkehrsunternehmen. Bei rein betrieblichen Maßnahmen findet die Öffentlichkeitsarbeit durch die Verkehrsunternehmen statt. Zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen sind einvernehmlich Regeln und Prozesse zu entwickeln, welche die operative Umsetzung des Marketings für alle Beteiligten transparent und nachvollziehbar beschreiben. Die Umsetzung vom Corporate Design des RMV wird den Verkehrsunternehmen über die mit ihnen geschlossenen Verkehrsserviceverträgen vorgegeben.

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen führen kontinuierliche Nachfrageermittlungen durch oder veranlassen diese, um umgesetzte Maßnahmen im ÖPNV im Sinne einer Erfolgskontrolle bewerten zu können. Sie wirken auf die regelmäßige Durchführung von Erhebungen zum Mobilitätsverhalten im Landkreis Darmstadt- Dieburg und in der Stadt Darmstadt hin.

### **Information und Vertrieb**

Öffentlicher Nahverkehr ist insbesondere für Erstnutzer eine erklärungsbedürftige Dienstleistung. Daher ist es eine wichtige Aufgabe für den Aufgabenträger sowie für die Verkehrsunternehmen, neue Kunden mit den erforderlichen Informationen zu versorgen, die für eine Erstnutzung des ÖPNV notwendig sind. Ebenso sind aber auch bestehende Kunden umfangreich und aktuell über das Angebot und dessen Veränderungen zu informieren und zu beraten. Nur wenn die notwendigen Informationen leicht zu erhalten sind, können potentielle Neukunden dauerhaft für den ÖPNV gewonnen werden.

Eine aktuelle, umfassende und richtige Information der (potentiellen) Fahrgäste ist somit eine entscheidende Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch die Bürgerinnen und Bürger. Zur Informationsvermittlung sind alle gängigen Medien und Informationskanäle zu nutzen. Dies sind gedruckte Informationen, die persönliche Auskunft und die Information per Telefon oder Internet. Derzeit findet unter dem globalen Trend der Digitalisierung eine Verlagerung innerhalb der Informationskultur statt. Während Printmedien zunehmend an Bedeutung verlieren, gewinnen digitale Informationskanäle auch im Bereich des ÖPNV stetig an Bedeutung. Gemeinsam mit stationären Informationseinrichtungen gilt es eine ausgewogene Mischung von Informationsquellen bereitzustellen. Die Koordination und Vermarktung der Informationsangebote und die Bereitstellung attraktiver Informationskanäle sind dabei von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen und ggf. weiteren Partnern voranzutreiben.

Unter „Vertrieb“ werden alle Dienstleistungen verstanden, die im Zusammenhang mit dem Verkauf von Fahrkarten und der Weitergabe von Informationen stehen. Beschrieben werden die Vertriebswege und Vertriebsstätten.

Betrachtet werden folgende Informations- und Vertriebswege:

- Information- und Buchungsservice über Telefon oder Internet
- Information und Verkauf in Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen
- Information- und Verkaufsstellen sowie Mobilitätszentralen
- Vertrieb über stationäre Fahrscheinautomaten

### **Information und Vertrieb per Telefon und Internet**

Sowohl bei der Beschaffung von Informationen durch den Kunden als auch bei dem Dialog zwischen Kunden und Verkehrsunternehmen (Anregungen, Beschwerden) kommt den Medien Telefon, Smartphone-App und Internet eine große Bedeutung zu. Insbesondere in großen Landkreisen spielen diese nicht ortsgebundenen Informationskanäle eine wichtige Rolle. Daher sind sie in Zukunft weiter auszubauen.

Anforderungen an Informationen und Vertrieb über Telefon und Internet sind:

- Die Erreichbarkeit der telefonischen personenbedienten Fahrplan- und Tarifauskunft ist an allen Wochentagen ganztägig zu gewährleisten.
- Das gesamte Internetangebot ist barrierefrei auszugestalten.
- Die Fahrplanauskunft per Internet ist bereitzustellen und laufend zu aktualisieren. Es sind die Fahrpläne aller Linien sowie Liniennetzpläne als Download anzubieten.
- Informationen über kurzfristige Betriebsstörungen sind bereitzustellen.
- Zur individuellen Planung müssen detaillierte und aktuelle Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und Anschlussverbindungen durch das Internet abrufbar sein.
- Für die Buchung von Fahrten bedarfsgesteuerter Angebote (Anruf-Sammel-Taxi) ist eine einheitliche, aus dem Festnetz und dem Mobilfunknetz gleichermaßen erreichbare Telefonnummer vorzuhalten, die Buchungsmöglichkeit per Internet oder App bzw. Handy-Ticket ist anzustreben.

### **Service in den Fahrzeugen**

Bezüglich der Qualitätsstandards zur Serviceorientierung, zur Informiertheit, zum äußeren Erscheinungsbild und zu sonstigen Qualifikationen der in den Verkehrsunternehmen Beschäftigten mit Kundenkontakt wird auf die Vorgaben zur Qualitätserbringung im Anhang verwiesen.



## **Verkaufsstellen, Mobilitätszentralen und Tarif**

In den kommenden Jahren wird nur noch der Bartarif, d.h. die Einzelfahrkarten und Tageskarten auf Papier ausgegeben werden. Alle Zeitkarten (Wochenkarte und aufwärts) sind ausschließlich über das Medium Chipkarte (eTicket Rhein-Main) erhältlich (Ausnahme: für Übergangstarife wird es auf absehbare Zeit keine eTickets geben). In diesem Zusammenhang ermöglicht die weitere Verbreitung des Elektronischen Fahrgeldmanagements in Verbindung mit den internetbasierten Vertriebskanälen in Gestalt des TicketShops und Handy-Tickets eine Konzentration des personenbedienten Vertriebs. Einhergehen soll diese Optimierung mit einer qualitativen Steigerung des personenbedienten Vertriebs. Mit der Einführung der drei Service Levels ist eine stärkere Profilierung der Vertriebsstellen vorgesehen (vgl. Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main, S.197):

- Service Level 1      Mobilitätszentralen (umfassender Verkauf, Beratung und Service)
- Service Level 2      Agenturen bzw. MobilitätsInfos (vorwiegend Verkauf und Beratung)
- Service Level 3      Private Vertriebspartner (vorwiegend Verkauf)

Eine Optimierung der Anzahl und der räumlichen Verteilung der Vertriebsstellen soll kontinuierlich erfolgen. Die Bedeutung der Mobilitätszentralen und MobilitätsInfos wird zukünftig steigen und die Anzahl der heutigen Vorverkaufsstellen im Zuge der Digitalisierung wahrscheinlich reduzieren. Neben dem personenbedienten Vertrieb sind die Fahrkartenautomaten an den Bahnhöfen und an weiteren nachfragestarken Standorten Teil einer einheitlichen Vertriebsarchitektur.

Voraussetzung für ein attraktives ÖPNV-Angebot ist ein verkehrsmittel- und verkehrsunternehmerübergreifender einheitlicher Verbundtarif. Im Gebiet der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg gilt der RMV-Verbundtarif. Die Tarifstruktur orientiert sich an Grenzen der Gebietskörperschaften. Daher ist der Einfluss der Verkehrsströme und der Verkehrsbedürfnisse auf die Tarifstruktur nur begrenzt möglich. Die Tarifstruktur soll jedoch so ausgestaltet sein, dass insbesondere durch günstige Zeit- und Tageskarten Anreiz zum Umstieg vom Privat-Pkw auf den ÖPNV geschaffen werden. Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbänden oder Tarifgemeinschaften sind sicherzustellen.

### **6.4.14 Qualitätsmanagement**

Die Aufgabenträger prüfen regelmäßig die Einhaltung von Qualitätsstandards im ÖPNV mittels Qualitätskontrollen und Zufriedenheitsbefragungen. Das Verfahren und die Ergebnisse der Kontrollen werden den Verkehrsunternehmen bekannt gemacht. Die Qualität im ÖPNV im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt wird mittels eines Bonus-Malus-Systems bewertet.

Mit Hilfe eines Beschwerdemanagementsystems werden die Entgegennahme und Bearbeitung von Beschwerden von Fahrgästen und anderen Personen systematisiert und erleichtert. Ziele sind dabei die Kundenbindung und die rasche Klärung und Behebung von Problemen.

Weiterführende Erläuterungen, Hinweise und Vereinbarungen sind dem Anhang (Vorgaben zur Qualität der Leistungserbringung, Qualitätsmanagement zu entnehmen).

### **6.4.15 Anforderung an die Sicherheit**

Bei der Nutzung des ÖPNV spielt das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste, eine große Rolle. Damit ein Unsicherheitsgefühl, insbesondere in den Tagesrandlagen sowie in den Nachtstunden, nicht zur Nutzung anderer Verkehrsmittel, zu einer Mobilitätseinschränkung oder sogar zu einem völligen Mobilitätsverzicht führt, ist es eine vordringliche Aufgabe der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen, dem durch spezielle (Gestaltungs-) Maßnahmen entgegenzuwirken:

- Sicherer Zugang zum ÖPNV durch Vermeidung bzw. Beseitigung von Angsträumen (z. B. ausgeleuchtete, übersichtliche und sichere Zuwege),
- Gewährleistung der sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum sowohl an Haltestellen wie auch im Haltestellenumfeld insbesondere abends (z. B. durch ausreichende Beleuchtung, transparente Gestaltung sowie gute Einsehbarkeit des Haltestellenbereichs),
- Bedarfsgerechte Fahrangebote für die unterschiedlichen Nutzerinnengruppen in der Schwachverkehrszeit abends und am Wochenende (z. B. Taxi-Ruf beim Fahrer),
- Bedarfsgerechte Ausstattung der Fahrzeuge (z. B. Stellplätze für Kinderwagen in Türnähe und Absenkanlagen gemäß der EU-Richtlinie 2001/85/EG),
- Sicherheit im Fahrzeug durch höhere Aufmerksamkeit und Hilfsbereitschaft von Seiten des Fahrpersonals.

### **6.4.16 Anforderungen Fahrpersonal und soziale Standards**

Die Qualitätsstandards für das Fahrpersonal dienen dazu, eine einheitlich hohe Qualität im Kontakt mit den Fahrgästen herzustellen, da der direkte und persönliche Umgang ein zentrales Element der Dienstleistung im öffentlichen Verkehr darstellt. Die Verkehrsunternehmen haben daher bei der Auswahl des Personals zu gewährleisten, dass es den Anforderungen und Ansprüchen an einen attraktiven Nahverkehr mit umfassender Kundenorientierung entspricht.

Anforderungen an das Fahrpersonal:

- Beherrschen der deutschen Sprache
- Kennen und Anwenden Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des RMV
- Die rechtlichen Vorgaben (BOKraft, PBefG, StVO, StVZO) kennen und anwenden
- Richtigen Fahrpreis für jede gewünschte Fahrtverbindung nennen und verkaufen können
- Über die tariflichen Übergangsgebiete des RMV und über seine verbundweiten Sonderangebote (z. B. Kombitickets) jederzeit richtig Auskunft geben können,
- Linienvverlauf kennen (Namen und Reihenfolge der bedienten Haltestellen, sowie Kenntnis über sämtliche Verknüpfungspunkte)
- Die Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicher bedienen können
- Sich kundenfreundlich und serviceorientiert verhalten
- Auskünfte zu den Anschlussmöglichkeiten geben können.
- Haltestellen, insbesondere solche, die barrierefrei ausgebaut sind, so anfahren, dass kein vermeidbarer Spalt entsteht
- Auf korrekte Ansage und Anzeige der nächsten Haltestelle achten

Anforderungen an Verkehrsunternehmen:

- Die Verkehrsunternehmen dürfen das tarifvertraglich vereinbarte Niveau für das private Omnibusgewerbe des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmer e.V. (LHO) in der jeweils gültigen Fassung nicht unterschreiten. Dieses definiert sich aus den Vorgaben der §§ 2 und 3 sowie dem allgemeinen Anhang zu § 3 des LHO Lohntarifvertrages ohne Beachtung betriebsinterner Zulagen aus den betriebsspezifischen Anlagen 1 bis 5 zu § 3. Die Verkehrsunternehmen werden bei Beauftragung von Subunternehmern (im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger) für deren beschäftigtes Personal die gleichen vertraglichen Bedingungen nach Absatz 1 mit den Subunternehmern vereinbaren und auf die Einhaltung derselben achten

- regelmäßige Schulung der Fahrzeugführer zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und des Servicepersonals (Mobilitätsberatung)
- Schulung der Fahrer zum korrekten Anfahren barrierefreier Haltestellen etc.
- Anreizsystem zur Vergütung guter Fahrerleistung schaffen

Anforderungen an die Kommunen:

- Einrichtung von sanitären Anlagen an Linienendpunkten