

A U S T A U S C H S E I T E N

- Entwurf -

**Gemeinsamer Nahverkehrsplan für die Stadt
Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg
2019 - 2024**

Darmstadt, November 2018

Stand: 30.11.2018

2.3.3 Masterplan 2030+, Mobilitätskonzept 2030+

Die Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt hat Ende 2015 beschlossen, einen groß-angelegten mehrjährigen Planungsprozess „Masterplan 2030+“ zu starten. Mit Bezug auf die Fragen der zukünftigen Stadtentwicklung und deren Nachhaltigkeit soll der Masterplan 2030+ ein räumlich-funktionales Zielkonzept beschreiben, welches Entwicklungsszenarien und Lösungsstrategien zu einer übergeordneten Strategie zusammenfasst. Erstrebenswerte Qualitäten und Umsetzungsschritte zu den Themen Stadtgesellschaft, soziale Gerechtigkeit, wirtschaftliche Entwicklung, Verkehr, Ökologie und Kultur werden über eine kontinuierliche Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger definiert und stellen als politische Willensbekundung eine Vereinbarung für Darmstadts urbane Zukunft dar.

Eingebettet in den Masterplan 2030+ soll ab Herbst 2017 ein **Mobilitätskonzept 2030+** erstellt werden. Dieses überführt die Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplanes von 2006 in eine moderne und nachhaltige Mobilitätsentwicklungsplanung. Beide Projekte befinden sich zurzeit im Planungsprozess. Es wurden noch keine konkreten Maßnahmen festgelegt.

2.3.4 Klimaschutzkonzepte

2.3.4.1 Green City Plan Darmstadt (2018)

Die Stadt Darmstadt hat das Ziel eine Green/Smart City zu werden. Dies ist für Darmstadt von hoher Bedeutung, da auf diese Weise die wichtigsten Themen der Stadt miteinander verknüpft werden: Darmstadt als Wissenschafts- und Arbeitsstandort sowie die Gestaltung einer gesunden Umwelt und Ressourcenschonung bei zunehmenden Bevölkerungszahlen unter Berücksichtigung der Chancen der Digitalisierung. Da auch zukünftig mit einem Bevölkerungszuwachs gerechnet werden kann, wurden im Rahmen eines Green-City-Plans wirkungsnaher Zukunftskonzepte ausarbeitet, die zu einer sauberen und klimafreundlichen Stadt Darmstadt führen. Diese Konzepte sollen insbesondere Alternativ-Lösungen zur effizienten Gestaltung in den Bereichen nachhaltige Mobilität, urbane Logistik, und Information darstellen. Das neuartige verkehrspolitische Leitbild einer Green/Smart City nutzt die Möglichkeiten der Digitalisierung und verstärkt damit die bestehenden Ansätze zur Dekarbonisierung und zum Schutz der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger. Damit werden gesellschaftliche Veränderungen ohne enteignungsgleiche Zwangsmaßnahmen möglich und Leuchtturmprojekte umsetzbar und messbar.

2.3.4.2 Integriertes Klimaschutzkonzept für den Landkreis Darmstadt-Dieburg und seine Kommunen (2017)

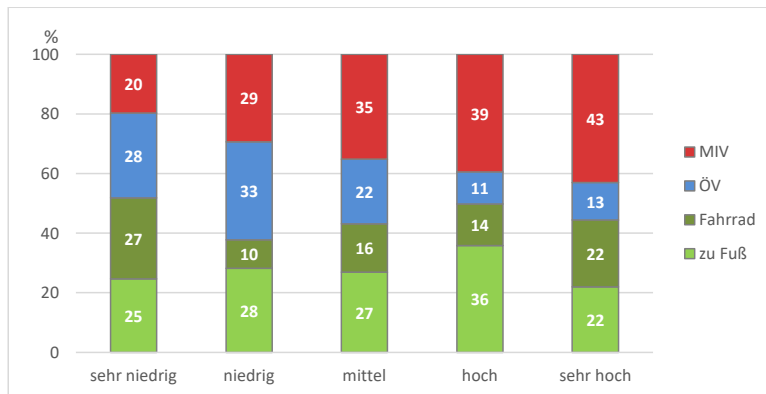
Ziel dieses integrierten Klimaschutzkonzeptes ist es, die bereits vorhandenen Aktivitäten zum Thema Energie und Klimaschutz zu bündeln und ein Gesamtkonzept zu entwickeln, welches als Handlungsleitfaden für den Landkreis Maßnahmen für verschiedene Handlungsfelder enthält.

Den ÖPNV bzw. die Mobilität betreffende Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes des Landkreises sind:

- Fortführung von Netzwerktreffen zum Thema „Nachhaltige Mobilität“ mit den relevanten regionalen Akteuren
- Fortführung der Aktivitäten zum kommunalen Mobilitätsmanagement. Entwicklung und Umsetzung weiterer Maßnahmen auf Kreis- und kommunaler Ebene.

Die Mobilitätsmuster stehen auch im Zusammenhang mit dem jeweiligen ökonomischen Status des Haushaltes. Haushalte mit (sehr) niedrigem Einkommen nutzen auch deshalb den Umweltverbund, weil ihnen teilweise kein Auto zur Verfügung steht. Mit steigendem Einkommen und steigender Kfz-Verfügbarkeit nimmt insgesamt die Nutzung des ÖV ab. Allerdings ist auch festzustellen, dass der Anteil der Nicht-Nutzer über alle Status-Gruppen hinweg konstant ist.

■ **Abbildung 17: Modal Split in Abhängigkeit vom ökonomischen Status des Haushalts (SrV 2013)**



Einschätzungen / Zufriedenheiten

Mobilitätsbezogene Themen nehmen in der Bürgerumfrage insgesamt einen hohen Stellenwert ein. Unter den zehn wichtigsten Nennungen befinden sich fünf Verkehrsthemen. Konkret den ÖV-Ausbau halten 74 % der Darmstädter für (sehr) wichtig und so belegt das Thema ÖV-Ausbau Rang 12 von 46 abgefragten Themen. Bezüglich der ÖV-Ausgaben vertreten die Bürger die Meinung, sie sollten unverändert erhalten bleiben (63 %) bzw. erhöht werden (28 %), was als Wertschätzung eines bereits guten ÖV-Angebotes interpretiert werden kann, mit Ausbaupotential an definierten Stellen. Überraschend ist, dass 15 % der Darmstädter ihre Haltestelle nicht kennen – hier scheinen sich Verbesserungsmöglichkeiten in Sachen Marketing und Image aufzuzeigen. Gleichzeitig ist darauf hinzuweisen, dass im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung die Ortungsdienste auf mobilen Endgeräten, welche die nächstgelegene Haltestelle automatisch finden und den Fahrgast dort hin führen können, einen bedeutenden Beitrag zur Behebung des identifizierten Missstands leisten könnten.

Für den Landkreis liegen in dieser Form keine vergleichbaren Auswertungen vor.

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 2019.

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 **wichtigen 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.

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. Die Grundversorgung durch den ÖPNV ist im gesamten Bedienungsgebiet unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen zu gewährleisten. Auf den Hauptkorridoren, auf denen große Fahrgastpotenziale bestehen, soll der ÖPNV konsequent in seiner Attraktivität gepflegt und verbessert werden. Das Ergänzungsnetz, welches zukünftig teilweise auch neue Mobilitätsformen (z.B. On-Demand-Verkehr) einnehmen kann, soll dagegen weiterhin die Grundversorgung sichern und den Einwohnern außerhalb der Hauptverkehrsachsen ein ausreichendes Maß an Mobilität gewährleisten.

- 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 Wegeketten durchgängig, d.h. ohne Lücken, barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist.

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 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 unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte:
 - Der 15-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 auf den Hauptrelationen in der Tagesverkehrszeit mindestens ein stündliches Angebot im Bus- und Bahnverkehr vorgehalten werden, das in den Hauptverkehrszeiten weiter verdichtet wird (30-Minuten-Takt oder mindestens zwei Fahrten pro Stunde). Auf den übrigen Relationen soll an Schul- und Ferientagen in der Tagesverkehrszeit mindestens ein zweistündliches Angebot vorhanden sein.
 - 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. Schnellbus/Expressbus bzw. hochwertige Bussysteme, Straßenbahn) 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

- Pankratiusstr.

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 18cm um Überstreifen des Fahrzeugs zu ermöglichen)²⁸.

6.3.12 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 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) dargestellt.

In der Stadt Darmstadt ist vorgesehen, ab 2019 ausschließlich elektrisch angetriebene Busse zu beschaffen, so dass das Busnetz bis zum Jahr 2025 komplett emissionsfrei zu betreiben ist.

6.3.12 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

²⁸ Stellvertretend für vergleichbare örtliche Situationen an anderer Stelle. Generell vertretbarer Lösungsansatz zum Abweichen vom geforderten Qualitätsstandard (vgl. Tabelle 20) zur Berücksichtigung örtlicher Sondersituationen.

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 Folgefahrzeug 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 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 Straßenbauasträger 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.

6.3.13 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

- 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 sich 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. Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbünden oder Tarifgemeinschaften sind sicherzustellen.

Unter der Bezeichnung Verknüpfung ist nicht nur ein systematischer Übergang zwischen Bus/Bus, Bus/Bahn und Bahn/Bahn zu verstehen. Weitere Verknüpfungselemente bestehen über individuelle Verkehrsmittel (Fahrrad, Auto), hierbei handelt es sich insbesondere um B+R (mit der Sonderform Fahrradvermietsystem) und P+R (mit der Sonderform Carsharing). Konkretere Ausführungen folgen im nächsten Kapitel.

7.3.7 Intermodale Mobilitätsangebote

Für die Zukunft der Mobilität wird den inter- bzw. multimodalen Angeboten ein besonderer Stellenwert zugesprochen. Multimodalität bedeutet, dass eine Person im Laufe eines überschaubaren Zeitraums, z. B. einer Woche, unterschiedliche Verkehrsmittel für ihre Wege nutzt. Unter Intermodalität ist zu verstehen, dass eine Person auf einem Weg unterschiedliche Verkehrsmittel nutzt. Bekannte Beispiele sind Park and Ride (P+R), Bike and Ride (B+R) sowie Vermietsysteme (Fahrrad, Auto) (vgl. Kap. 8.5), bei denen eine Wegetappe mit dem ÖPNV und eine mit dem Fahrrad oder Auto zurückgelegt wird.

Inter- und Multimodale Angebote können den Einzugsbereich für das ÖPNV-Angebot erheblich erweitern und helfen, neue Nutzergruppen für den ÖPNV zu erschließen. Für die Funktionsfähigkeit und Nutzungsintensität des ÖPNV spielen die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre sowie die Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte eine zentrale Rolle. Hierzu zählen die Bereitstellung intermodaler Anlagen in ausreichender Kapazität und von hochwertiger Qualität sowie die informative, technische und ggf. tarifliche Verknüpfung der Angebote. Die jeweiligen Angebotsdetails, wie die Verfügbarkeit und die Buchungsinformationen wären über eine Schnittstelle an die Mobilitätsdienstleister, z. B. HEAG mobilo, zur Verfügung zu stellen.

ÖPNV und Fahrrad

Die Verknüpfung von Fahrrad und Öffentlichen Verkehrsmitteln erfreut sich wachsender Beliebtheit – bundesweit sowie in der Stadt Darmstadt und dem Landkreis. Das Rad und der ÖPNV ergänzen sich aufgrund ihrer Systemeigenschaften hervorragend: Dabei werden die Vorteile der höheren Beförderungsgeschwindigkeit und der Überwindung größerer Entfernungen (ÖPNV) kombiniert mit der Flexibilität des Rades für den Weg von der bzw. an die Haltestelle. In der Kombination stellen sie im Sinne einer neuen Mobilitätsoption eine echte Alternative zum Pkw dar und sollten daher auch offensiv gemeinsam vermarktet werden.

Die Voraussetzungen für die Verknüpfung von Rad und ÖPNV sind bedingt durch die flache Topografie (Stadt Darmstadt, Westkreis) und ein gut ausgebautes Radroutennetz als positiv einzuschätzen. Im Ostkreis bestehen durch die Ausläufer des Odenwaldes topographische Herausforderungen, welche aber mit dem zunehmenden Verbreitungsgrad von Pedelecs an Bedeutung verlieren.

Die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV kann auf verschiedene Arten erfolgen:

1. **Vortransport:** Mit dem (eigenen) Fahrrad zu einer ÖPNV-Haltestelle fahren, es dort abstellen und die Fahrt mit dem ÖPNV fortsetzen. Hierfür sind sichere Abstellanlagen an der Einstiegshaltestelle z. B. am Wohnort erforderlich.
2. **Nachtransport:** Mit dem ÖPNV die erste Wegstrecke zurücklegen und an der Zielhaltestelle das dort abgestellte, eigene (Zweit-)Rad für die Weiterfahrt nutzen, z. B. für den „letzten Kilometer“ zur Arbeit oder zum Studium. Hierfür sind Abstellanlagen am Zielort erforderlich.
3. **Fahrradmitnahme:** Mit dem eigenen Fahrrad zu einer ÖPNV-Haltestelle fahren, das Rad im ÖPNV mitnehmen, um damit an der Zielhaltestelle weiter zu fahren. Hierfür muss die Radmitnahme erlaubt und in den Fahrzeugen durch entsprechende Multifunktionsabteile möglich sein.

Verkehrliche Bewertung:

- Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs sowie der Innenstadt (Luisenplatz) von jedem Verkehrsast direkt gegeben
- Herstellung neuer Direktverbindungen
- Entfall der Linie 6 (Expresslinie) aufgrund betrieblicher Schwierigkeiten führt nicht zu Erschließungs- und Bedierungsdefiziten in Zusammenhang mit Maßnahme DA-M-4
- Verbesserung der Pünktlichkeit durch Anpassung von Fahrzeitprofilen

Wirtschaftliche Bewertung: die Berechnung der Mehrleistung erfolgt in einer Gesamtberechnung „Linienkonzept“ durch HEAG mobilo (siehe Kap. 9.1).

Umsetzungsperspektive: während des NVP-Gültigkeitszeitraums, zuvor müssen **fünf zusätzliche** Fahrzeuge beschafft und Personal eingestellt werden; große Infrastrukturmaßnahmen (Umbau Willy-Brandt-Platz; Sanierung Rheinstraßenbrücke) müssen vorher durchgeführt werden.

8.3.3 Bedienungsangebot und Bedienungszeitraum Straßenbahn

DA-M-4 Ausweitung des Bedienungsangebots der Straßenbahnlinien

Planungsansatz:

Der Bedienungszeitraum der Straßenbahn soll erweitert und das Bedienungsangebot zum Teil verdichtet werden. Die einzelnen Linien sollen entsprechend der nachfolgenden Abbildung ausgestaltet werden:

- **Abbildung 46: Bedienungskonzept Straßenbahn (ohne Verstärkerfahrten) – Bedienungstakte auf den einzelnen Linien**

Linie	Stunde																										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3
1				15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30							
2				15	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	15	15	15								
3				15	15	10	10	10	15	15	15	10	10	10	15	15	15	15	15	15	30	30	30	30			
4				30	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	30	30					
5				30	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	30	30	30		
6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7				30	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15					
8				30	30	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	30	30	30	30		
9				30	30	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	30	30	30	30		

Durch die Ausweitung des Bedienungszeitraums soll auf allen Streckenästen ein Bedienungsangebot im 30-Minutentakt bis 01:00 bzw. 02:00 Uhr angeboten werden, auch im Frühverkehr werden zusätzliche Fahrten angeboten. In den Abendstunden findet zwischen ca. 19:00 und 23:00 Uhr eine Verdichtung des Fahrtenangebots in den einzelnen Korridoren statt. Im Tagesverkehr findet eine Verdichtung zu ausgewählten Zeiten auf dem Korridor Griesheim – Darmstadt sowie Alsbach – Eberstadt statt, die auch innerhalb des Stadtgebiets zu einem verdichteten Angebot führen.

Verkehrliche Bewertung:

■ Attraktiveres ÖPNV-Angebot durch Ausweitung des Bedienungszeitraums und Verdichtungen des Angebots (beispielsweise tagesdurchgängige Bedienung der Linie 4 auch an Ferientagen, Verdichtung des Angebots in den Abendstunden oder neues Betriebsende einzelner Linien gegen ca. 02:00 Uhr). ■ Unterstützung Wachstumsstrategie Stadt Darmstadt und Region ■ Verkehrsverlagerungseffekt MIV zu ÖPNV ■ Verkürzung von Reisezeiten (Reduktion Umsteigezeiten) ■ Umweltschutz durch Reduktion von Emissionen und Feinstaub ■ ca. 20% mehr Fahrplanleistungen
Wirtschaftliche Bewertung: die Berechnung der Mehrleistung erfolgt in einer Gesamtberechnung „Linienkonzept“ durch HEAG mobilo (siehe Kap. 9.1).
Umsetzungsperspektive: während des NVP-Gültigkeitszeitraums, zuvor müssen fünf zusätzliche Fahrzeuge beschafft und Personal eingestellt werden; große Infrastrukturmaßnahmen (Umbau Willy-Brandt-Platz; Sanierung Rheinstraßenbrücke) müssen vorher durchgeführt werden.

8.3.4 Maßnahmen und Prüfaufträge Bus

DA-M-5	Taktverdichtung Linie H
Hintergrund: Verdichtung des Angebotes und ggf. Kapazitätserweiterungen durch Einsatz anderer Fahrzeugtypen vor dem Hintergrund weitestgehend erschöpfter Kapazitäten im Status quo und hoher Belastungen auf fast allen Streckenabschnitten.	
Planungsansatz: ■ Verdichtung zum T10 zwischen Anne-Frank-Str. und Am Karlshof zwischen 06:00 und 19:00 Uhr (Mo-Fr) ■ Abschnitt Am Karlshof –Kesselhutweg sowie Am Karlshof – Alfred-Messel-Weg im T20 zwischen 06:00 und 19:00 Uhr (Mo-Fr)	
Zu prüfen: ■ Einsatz zukünftig veränderter Fahrzeugflotte prüfen unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung und einer ausgeweiteten Fahrgastkapazität	
Verkehrliche Bewertung: ■ Attraktiveres ÖPNV-Angebot durch Erhöhung Taktung und Anpassung an Bedarf ■ Abbau von Defiziten im Status quo ■ Erhöhung der Fahrgastkapazitäten ■ Zu berücksichtigen: Zusätzliche Belastung Luisenplatz und Knoten Berliner Allee	
Wirtschaftliche Bewertung: Mehrleistung pro Jahr: ■ Verdichtung Mo-Fr (06:00-19:00 Uhr): ca. 130.000 km/Jahr	
Umsetzungsperspektive: Umsetzung Herbst 2018	

Hinweise für die Umsetzung

- **Städtebauliche Einbindung:** Mehrere dezentrale Anlagen z. B. an den verschiedenen Stationszugängen sind aus Gründen der Umfeldverträglichkeit einer einzigen großen Anlage vorzuziehen.
- **Flächensicherung:** P+R-Anlagen haben einen erheblichen Platzbedarf, den es bei der Konzeptionierung frühzeitig zu berücksichtigen und in den entsprechenden Plänen zu sichern gilt (B-Plan, Regionalplan/Regionaler Flächennutzungsplan). Ideal ist eine in kommunaler Hand befindliche Fläche, ansonsten sind Gestattungsvertrag mit dem Flächeneigner zu schließen.
- **Flächenausweisung (Beschilderung P+R):** Die vorhandenen Parkflächen an den intermodalen Verknüpfungspunkten sollten explizit als P+R-Flächen ausgewiesen werden, um Fremdnutzung vorzubeugen und für eine bessere Wahrnehmung des intermodalen Angebotes zu sorgen.
- **Fördermöglichkeiten:** Für die Einrichtung/Erweiterung von P+R-Anlagen können Fördergelder u.a. aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) in Anspruch genommen werden.

P+R-M-1	Park + Ride
Hintergrund: Wohnortnahe P+R-Angebote im Umland befördern den Anteil an intermodal zurück gelegten Wegen und erhöhen den ÖPNV-Anteil innerhalb der Wegekette. Ihre Kapazität sollte ausreichend bemessen sein, um Parkdruck auf umliegende Wohngebiete zu vermeiden.	
Planungsansatz: Maßnahmen: ■ gezieltemaßvolle Erweiterung vorhandener P+R-Anlagen im Umland und am Stadtrand Darmstadts, insbesondere in Mühlthal und Wiebelsbach Ergänzende Prüfaufträge: ■ Umsetzung bereits bestehender P+R-Ausbau- bzw. Erweiterungsvorschläge prüfen: - in Darmstadt: Ostbahnhof/Mobilitätsstation B26 - im Landkreis: Griesheim (Westeingang), Wiebelsbach (barrierefreier Umbau) ■ Weitere Kapazitätsbeobachtung bei Stationen mit hoher Auslastung v.a. Bickenbach, DA-Arheilgen, Ober-Ramstadt ■ Bei hoher Auslastung vorhandener Anlagen, Alternativen zum P+R-Ausbau prüfen: - Bewirtschaftung von P+R-Anlagen - Modernisierung/Erweiterung von B+R-Anlagen anstatt P+R-Erweiterung (viele P+R-Kunden stammen aus dem Nahbereich und könnten auch das Rad zur Station nutzen) - Modifikation des Bus-Zubringers ■ Ladesäulen für E-Fahrzeuge errichten	
Verkehrliche Bewertung: ■ P+R-Angebote erhöhen den Einzugsbereich von ÖPNV-Linien und ermöglichen intermodale Wegekette. ■ Kleinere, dezentrale P+R-Anlagen sind aus Gründen der städtebaulichen Integration den Großanlagen vorzuziehen.	
Wirtschaftliche Bewertung:	

8.7 Fahrgastinformation

Die dynamischen Fahrgastinformationen erfreuen sich großer Beliebtheit, so dass es nahe liegt, ihren Betrieb weiter zu verbessern und ggf. auszuweiten. Insbesondere im Landkreis Darmstadt-Dieburg besteht ein Ausbaupotenzial an nachfragestarken Haltestellen. Als Handlungsansatz in diesem Themenfeld wird Folgendes festgehalten:

- Das Angebot an Dynamischen Fahrgastinformationen ist zu verbessern und perspektivisch auszuweiten.
- Ferner soll geprüft werden, ob weitere Haltestellen und Orte mit hoher Publikumsfrequenz außerhalb der Haltestellen mit DFI ausgestattet werden sollten.
- DFI-light-Anzeigen werden an folgenden Positionen kurzfristig eingerichtet:
 - Woog SEW und SAW
 - Jugendstilbad SEW und SWA
 - Oberwaldhaus
 - Kongresszentrum darmstadium Steig 2 (AIR)
 - Landskronstraße SEW und SAW
 - Darmstadt Hauptbahnhof West SEW
 - Grube Messel
- Zur Unterstützung der DFI-Angebote soll weiterhin die Lesbarkeit von Fahrplanaushängen an Haltestellen verbessert werden.

8.8 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement stellt die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen in den Mittelpunkt, i.d.R. fokussiert auf eine definierte Zielgruppe (z.B. Pendler, Schüler, Bewohner). Mit einem Gesamtpaket bestehend aus Verkehrsangebot, Infrastruktur, Serviceeinrichtungen, Information, Kommunikation und Organisation sollen alternative Mobilitätsoptionen aufgezeigt und auf eine effizientere Verkehrsabwicklung hingewirkt werden. Ausgangspunkt ist i.d.R. eine verkehrserzeugende Einrichtung (Firma, Verwaltung, Schule **bzw. Stadtquartier**) mit ihren standortspezifischen Rahmenbedingungen, für die passgenaue Lösungen entwickelt werden und die über ihre Vorbild- und Multiplikatorfunktion eine Vielzahl an Menschen erreichen.

Im DADINA-Gebiet bestehen eine Vielzahl sehr erfolgreicher Aktivitäten und Angebote v. a. im betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagement, **aber neuerdings auch im quartiersbezogenen Mobilitätsmanagement**, die fortgesetzt, breiter angewandt, verzahnt und stärker beworben werden sollten.

Beim **Betrieblichen Mobilitätsmanagement** geht es um die nachhaltige Gestaltung der Mitarbeiter-, Dienst- und Lieferantenwege. In der Vergangenheit gab es u.a. im Beratungsprogramm „Süd Hessen effizient mobil“ in der Ansprache von Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen einen Schwerpunkt auf (sehr) große Betriebe und eine Beschränkung auf Einzelbetriebe. Dies u.a. aufgrund von Modalitäten oder einer benötigten Mindestgröße für die Relevanz bestimmter Verkehrsangebote (Jobticket, Carsharing usw.). Mit zunehmender Verbreitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements, der Marktdurchdringung alternativer Mobilitätsformen und neuer Vertragsmodalitäten haben sich die Rahmenbedingungen verändert (z.B. Berechnung eines Jobtickets früher ab 100 – heute bereits ab 50 Mitarbeiter). Damit können künftig verstärkt auch mittlere Firmen und Verwaltungen angesprochen werden, bzw. ergibt sich vermehrt die Option auf ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement für mehrere benachbarte Firmen in einem Gewerbegebiet oder Bürogebäude.

Im **Schulischen Mobilitätsmanagement** geht es um die Vermittlung eines umfassenden Mobilitätsverständnisses an Schulkinder und das praktische Erproben verschiedener Mobilitätsformen mit dem Ziel, den Kfz-Verkehr („Elterntaxi“) zu Schulen zu reduzieren. Hierfür können vielfältige Maßnahmen zum Einsatz kommen: von klassischer Verkehrssicherheits- und Schulwegeplanung über die Integration moderner Mobilitätsbildung in den Unterricht bis zu Kompetenztrainings.

Zusätzlich zum betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagement ist in der Stadt Darmstadt auch ein quartierbezogenes Mobilitätsmanagement eingeführt worden. In der Lincoln-Siedlung, einem neuen, verkehrsberuhigten Wohnquartier, ist ein Mobilitätskonzept entwickelt worden, welches den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel erleichtern und den Besitz eines eigenen Pkw überflüssig machen soll. Das Mobilitätskonzept umfasst mehrere Bausteine, wozu der Ausbau von Rad- und Fußwegen, eine verkehrsberuhigende Gestaltung der Quartiersstraßen, eine gute Anbindung an den ÖPNV, die Bereitstellung verschiedener Mietfahrzeuge durch Car-Sharing-Angebote, Elektro-Mieterfahrzeugpools sowie Call-a-bike-Stationen, Mietlastenräder und E-Bikes zählen. Ansprechpartner zu diesem umfangreichen Angebot sind die für das Mobilitätsmanagement zuständigen Berater, welche in der zentral im Quartier gelegenen Mobilitätszentrale Informationen und Services rund um das Thema Mobilität in der Lincoln-Siedlung bereitstellen. Sie beraten und informieren nicht nur die Quartiersbewohner, sondern auch die Wohnungs- und Immobilienwirtschaft. Darüber hinaus organisieren sie und stellen die Sharing- und E-Mobilitätsangebote bereit und führen die Stellplatzvermittlung und Parkraumüberwachung durch. Diese quartiersbezogenen Mobilitätsmanagementaktivitäten wären auch auf andere Stadtteile in Darmstadt sowie ggf. auf sonstige Kommunen auszuweiten.

Hinsichtlich der bestehenden Angebote gilt es: Die Aktivitäten von DADINA, der Wissenschaftsstadt Darmstadt und HEAG mobilo zur ÖPNV-Nutzungskompetenz von Schülern sind fortzusetzen, ebenso bewährt hat sich das Akteursnetzwerk „Schule+Mobilität“, in welchem die relevanten verkehrlichen und schulischen Akteure eng zusammen arbeiten und frühzeitig die notwendigen Abstimmungen in Sachen schulischer Mobilität herbeiführen (Erhaltungsziel). Schulwegepläne sollten zwar gemäß Erlass des Hessischen Kultusministeriums für die Klassen 1-7 aufgestellt werden, in der Praxis ließen sich jedoch einerseits gewisse Vollzugsdefizite feststellen (v.a. bezüglich weiterführender Schulen), andererseits waren viele bestehende Schulwegepläne (v.a. der Grundschulen) in die Jahre gekommen. Mit der Aufnahme von Schulwegeplänen als Fördertatbestand in die Nahmobilitäts-Richtlinie (2017) haben sich hier die Rahmenbedingungen grundlegend verändert.

Weitere Mobilitätsmanagement-Ansätze, bspw. mit den Zielgruppen Neubürger, Senioren, Vereine oder Mieter, sollten anlassbezogen verfolgt werden.

MoM-M-1	Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement
Hintergrund: Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hin zu einer effizienteren, umweltfreundlichen Mobilität.	

Planungsansatz: Die bestehenden Angebote und Aktivitäten zur Förderung eines umfassenden Mobilitätsverständnisses und nachhaltigeren Mobilitätsverhaltens sind fortzusetzen und offensiver zu bewerben.

Betriebliches Mobilitätsmanagement: Unternehmen und öffentliche Verwaltungen können die Wege ihrer Mitarbeiter, Dienst- und Lieferantenwege effizienter gestalten

- Fortsetzung der Aktivitäten im Rahmen von „Südhessen effizient mobil“
- Gezielte Ansprache großer und mittlerer Arbeitgeber und Stadtverwaltungen
- Standortspezifisches Mobilitätsmanagement (Gewerbegebiete, Bürokomplexe)

Schulisches Mobilitätsmanagement: Vermittlung ganzheitlichen Mobilitätsverständnisses an Schulkinder und praktisches Erproben unterschiedlicher Mobilitätsformen

- Verbesserung der ÖPNV-Nutzung (-s)kompetenz bei Kindern und Jugendlichen durch Busschule, Ausbildung von Busbegleitern, Schulmaterialien usw.
(Fortsetzung bestehender Aktivitäten/Angebote der DADINA und HEAG mobilo)
- Akteursnetzwerk „Schule+Mobilität“: Zusammenarbeit der Schul-/Mobilitäts-Akteure, gemeinsame Ansprache relevanter Themen, erhöhte Außenwirkung (Erhaltungsziel)
- Schulwegepläne: Aktualisierung bestehender bzw. Erstellung neuer Schulwegeplänen für Grund- und Weiterführende Schulen im gesamten DADINA-Gebiet

■ Quartiermobilitätsmanagement analog dem Strukturkonzept in der Lincoln-Siedlung in anderen Stadtteilen Darmstadts vorantreiben

Verkehrliche Bewertung:

- Förderung eines umfassenden Mobilitätsverständnisses und eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens
- Gezielte Ansprache definierter Zielgruppen und Entwicklung situationsspezifischer Maßnahmen
- Starker Multiplikatoreffekt bei der Ansprache großer Schulen, Firmen, Verwaltungen

Wirtschaftliche Bewertung:

- Fördermöglichkeiten:
 - Betriebliches Mobilitätsmanagement: Förderung über „Südhessen effizient mobil“
 - Schulisches Mobilitätsmanagement: Förderung über die Nahmobilitäts-Richtlinie
- Erhebliche Einsparpotentiale für Unternehmen und Verwaltungen im betrieblichen Mobilitätsmanagement vorh. (z.B. über Fuhrparkoptimierungen)

Akteure: DADINA und Wissenschaftsstadt Darmstadt in Zusammenarbeit mit Unternehmen, Verwaltungen, Schulen, weitere Zielgruppen

Umsetzungsperspektive: kontinuierliche Fort- bzw. Umsetzung ab 2018

8.9 Marketing, Tarif und Vertrieb

Zur Sicherung einer einheitlichen Qualität des Vertriebs sind in Zusammenarbeit mit den am Vertrieb beteiligten Partnern Standards zu definieren. In ihnen wird festgelegt, wo und auf welchem Vertriebsweg welche Fahrscheine zu erwerben sind. Zuständigkeiten sind zu definieren und Vertriebsleistungen sind zwischen Aufgabenträgern und Anbietern von Vertriebsleistungen vertraglich zu vereinbaren. Die wesentlichen Elemente der Standards sind im Kapitel 6.4.13 beschrieben.

Vertrieb an personenbedienten Verkaufsstellen

Für den personenbedienten Verkauf ist je Gemeinde (in Darmstadt: je Stadtteil) ab 10.000 Einwohnern mindestens eine Verkaufsstelle vorzusehen. Als Orientierungswert ist ein Ausstattungsgrad von einer Verkaufsstelle je 10.000 Einwohner anzustreben. Bei besonderen örtlichen Verhältnissen (z.B. gute Ausstattung der Gemeinde mit Fahrscheinautomaten) kann von diesen Kriterien abgewichen werden. Die Einrichtung neuer Verkaufsstellen erfolgt in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen.

Verkaufsstellen sind bevorzugt in der Nähe zentraler Haltestellen im Zusammenhang mit anderen Serviceleistungen (z.B. Kiosk, Postfiliale, Kommunalverwaltung) durch einen zuverlässigen Betreiber einzurichten.

Im Kreisgebiet ist zu prüfen, welche Vertriebsstellen den künftigen technischen und kundenspezifischen Vorgaben entsprechen können und an welchen Standorten ein personenbedienter Vertrieb erforderlich und wirtschaftlich realisierbar ist.

Vertrieb an Haltestellen aus Automaten

Ziel ist es, an allen Bahnhöfen und Verknüpfungspunkten, an Straßenbahn- und Bushaltestellen mit hoher Nachfrage³¹, sowie an der jeweils bedeutendsten, zentralen Haltestelle der Unterzentren³² Fahrkartenautomaten vorzuhalten. Es ist zu prüfen, inwieweit an nachfragestarken Standorten weitere Automaten erforderlich sind.

An Haltestellen und Verknüpfungspunkten mit räumlich getrennten Haltestellenbereichen bzw. mit sehr hohem Fahrgastaufkommen sind mehrere Fahrkartenautomaten aufzustellen. Bei Haltestellen mit ausgeprägter Lastrichtung genügt ein Fahrkartenautomat an der Haupt-Einstiegs-Halteposition. Bei Vorliegen besonderer verkehrlicher und betrieblicher Verhältnisse kann von den o.g. Kriterien abgewichen werden; dabei sind die Anteile von Einzelfahrschein- bzw. Zeitfahrausweis-Kunden sowie Verspätungsrisiken zu berücksichtigen.

Die Fahrkartenautomaten sind mit Münzgeld- und Banknoten-Akzeptanz sowie mit unbarer Zahlungsmöglichkeit auszustatten. Es ist ein umfassendes Fahrkartensortiment anzubieten.

Internetbasierter Vertrieb und Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)

Die Strategie des RMV zur Weiterentwicklung des Vertriebs basiert auf der flächendeckenden Einführung des Elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM). In den kommenden Jahren soll nur noch der Bartarif, d.h. die Einzelfahrkarten und Tagesfahrkarten auf Papier ausgegeben werden, die übrigen Fahrkarten sollten digital erhältlich sein. Alle Zeitkarten (ab der Wochenkarte aufwärts) sind ausschließlich über das Medium Chipkarte erhältlich. In diesem Zusammenhang ermöglicht die weitere Verbreitung des Elektronischen Fahrgeldmanagements in Verbindung mit den internetbasierten Vertriebskanälen RMV-TicketShop und RMV-HandyTicket eine Konzentration des personenbedienten Vertriebs. Einhergehen soll diese Optimierung mit einer qualitativen Steigerung des personenbedienten Vertriebs.

In einem weiteren Realisierungsschritt des elektronischen Fahrgeldmanagements wird das „Einsteigen und Losfahren“ mit automatischer Fahrtenbildung und Fahrpreisfindung innerhalb des RMV angestrebt. Hierzu sind die Fahrzeuge mit einer entsprechenden Technik auszustatten. Neben einer verbesserten Nutzerfreundlichkeit soll mit diesem System die Wirtschaftlichkeit des Vertriebs erhöht und gleichzeitig die Kundenbindung verbessert werden.

Darüber hinaus ist zu prüfen, inwieweit der Ausbau der internetbasierten Vertriebskanäle es dem Kunden ermöglicht, Serviceprozesse bequem selbständig ausführen zu können. Hierbei sind entsprechende

³¹ Als Orientierungswert können 500 Einsteiger je Werktag angenommen werden.

³² Unterzentren: Babenhausen, Groß-Zimmern, Mühlthal, Münster, Ober-Ramstadt, Reinheim, Roßdorf und Seeheim-Jugenheim.

■ **Tabelle 33: Infrastrukturkosten**

Stadt/Gemeinde	Beschreibung der Maßnahme	Kosten in Euro ³⁶
Darmstadt	Einrichtung von Haltestellen • Straßenbahnhaltestelle Marienplatz • Bushaltestelle Exerzierplatz	pauschaler Ansatz ca. 40.000 Euro pro Haltestellenposition Bus, Straßenbahnhaltestelle ca. 150.000 Euro ³⁷
Darmstadt-Dieburg	Einrichtung von Haltestellen • Weiterstadt Hallenbad • Gewerbegebiet Ruckelshausen • Ober-Beerbach Schwimmbad	pauschaler Ansatz ca. 40.000 Euro pro Haltestellenposition
Groß-Umstadt	Aufwertung Verknüpfungspunkt Groß-Umstadt Wiebelsbach Bahnhof	N.N.
Darmstadt	Aufwertung Verknüpfungspunkt DA Ostbahnhof	N.N.
Darmstadt	Aufwertung Verknüpfungspunkt DA Nordbahnhof	N.N.
Darmstadt	Aufwertung Verknüpfungspunkt DA Südbahnhof	N.N.
Darmstadt	Aufwertung Verknüpfungspunkt Kranichstein Bahnhof	N.N.
Darmstadt, Darmstadt-Dieburg	Einrichtung weiterer B+R-Stellplätze	je Stellplatz: überdacht ca. 500 Euro, nur Bügel ca. 100 Euro
Darmstadt, Darmstadt-Dieburg	Einrichtung weiterer P+R-Stellplätze	als Parkhaus ca. 10.000 Euro pro Stellplatz
Darmstadt, Darmstadt-Dieburg	Mobilitätsstationen	ab 10.000 Euro pro Mobilitätsstation
Groß-Umstadt	ZOB Groß-Umstadt	2,5 Mio. Euro Gesamtkosten, 2 Mio. Euro sind förderfähig, 1,1 Mio. Euro trägt das Land Hessen.
Darmstadt	Einrichtung Busbeschleunigung 2.0 (Optimierung, Erneuerung LSA-Beeinflussung)	Derzeit keine Kosten abschätzbar

³⁶ Die angegebenen Kosten sind Gesamtkosten. Die von den Gebietskörperschaften tatsächlich zu tragenden Kosten liegen unter Berücksichtigung von Fördermitteln des Landes und des Bundes darunter. Die Kosten enthalten keine evtl. erforderlichen Umbaumaßnahmen im direkten Umfeld der Haltestelle, z. B. Anpassung der LSA, Anpassungen der Fahrbahn, Leitungsverlegungen, etc.

³⁷ Ohne evtl. erforderliche Umbaumaßnahmen im direkten Umfeld der Haltestelle, z. B. Anpassung der LSA, Anpassungen der Fahrbahn, Leitungsverlegungen, etc.

Stadt/Gemeinde	Beschreibung der Maßnahme	Kosten in Euro ³⁶
Darmstadt	Barrierefreier Ausbau weiterer Haltestellen im Stadtgebiet Darmstadt (Bushaltestellen) (laufender Ausbau) • Haltestelle Mathildenhöhe, • Haltestelle Alexanderstraße, • Jugendstilbad, • Spessarttring, • Ludwigshöhstraße (Bus), • Schiebelhutweg, • Südbahnhof (Bus R), • Steinstraße, • Moldenhauerweg, • und weitere	pauschaler Ansatz ca. 40.000 Euro pro Haltestellenposition ³⁸
Darmstadt	Barrierefreier Ausbau weiterer Haltestellen im Stadtgebiet Darmstadt (Straßenbahnhaltestellen) (laufender Ausbau) • Ludwigshöhstraße • Lichtenbergschule • Wartehalle • Bessunger Straße • Willy-Brandt-Platz • Pallaswiesenstraße • Kasinostraße	pauschaler Ansatz ca. 150.000 Euro pro Haltestellenposition
LK Darmstadt-Dieburg	Erstellung eines Prioritätenkatalogs zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie barrierefreier Ausbau weiterer Haltestellen im Stadtgebiet Darmstadt (Bushaltestellen) (laufender Ausbau)	pauschaler Ansatz ca. 40.000 Euro pro Haltestellenposition

10 Linienbündelungskonzept

Mit den planerischen Inhalten der Angebotskonzeption werden die Grundlagen geschaffen, damit die Linienverkehre ökonomisch und betrieblich sinnvoll umgesetzt bzw. weiterentwickelt werden können. Dies wird unterstützt durch die verkehrliche Verknüpfung mehrerer Linien in Linienbündel, die im Zusammenspiel Synergien erschließen und bei einer starken Vernetzung die Standzeiten und Leerfahrten reduzieren.

Der Zuschnitt der Linienbündel im Kreisgebiet ermöglicht eine verkehrliche Betrachtung geschlossener Verkehrsräume unter Berücksichtigung wichtiger Bezugspunkte, wie z. B. Ausbildungseinrichtungen oder Umsteigepunkte. Die Sicherung von Umsteigebeziehungen ist ein weiterer Gesichtspunkt, um im Interesse der Fahrgäste das gewohnte Qualitätsniveau zu erhalten.

Die Tabelle 34 gibt einen Überblick über die Aufteilung des Busangebotes in Linienbündeln.

Die weiteren im Kreisgebiet verkehrenden Buslinien liegen im Zuständigkeitsbereich der benachbarten Aufgabenträger und in der Verantwortung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes.

Die Vergabe der Linienbündel erfolgt nach den geltenden rechtlichen Bestimmungen.

³⁸ Ohne evtl. erforderliche Umbaumaßnahmen im direkten Umfeld der Haltestelle, z. B. Anpassung der LSA, Anpassungen der Fahrbahn, Leitungsverlegungen, etc.

Teilnetz	Linie	Betreiber	lokal	regional	Strecke	Laufzeit
Darmstadt Straßenbahn	1	HEAG mobilFram- mobilo	X		Eberstadt - Hauptbahnhof	Dezember 2019 / Mitte 2041
	2	HEAG mobilFram- mobilo	X		Hauptbahnhof - Böllenfalltor	
	3	HEAG mobilFram lo	X		Lichtenbergschule - Hauptbahnhof	
	4	HEAG mobilFram lo	X		Kranichstein - Griesheim	
	5	HEAG mobilFram lo	X		Kranichstein - Hauptbahnhof	
	6	HEAG mobilFram lo	X		Alsbach - Arheiligen	
	7/8	HEAG mobilFram lo	X		Alsbach - Arheiligen	
	9	HEAG mobilFram lo	X		Griesheim - Böllenfalltor	
LDD Darmstadt/ Odenwald	671	Winzenhöler		X	Darmstadt - Dieburg - Groß-Umstadt	Dezember 2021
	X71	Winzenhöler		X	Darmstadt - Groß-Umstadt - Wiebelsbach	
	693	Winzenhöler		X	Reinheim - Groß-Bieberau - Reichelsheim - Fürth	
LDD Darmstadt/ Dieburg	672	DRM		X	Darmstadt - Groß-Zimmern - Dieburg	Dezember 2023
	673	DRM		X	Darmstadt - Roßdorf - Gundernhausen	
	674	DRM		X	Darmstadt - Dieburg - Ober-Roden	
	679	DRM		X	Reinheim - Groß-Zimmern - Dieburg - Ober-Roden	
	X78	DRM		X	Darmstadt - Groß-Zimmern - Klein-Zimmern - Semd	
	X74	DRM		X	Darmstadt - Münster - Eppertshausen - Ober-Roden	
LGG Flughafen	751	BRH viabus		X	Darmstadt - Gräfenhausen - F Flughafen Terminal 1	Dezember 2024