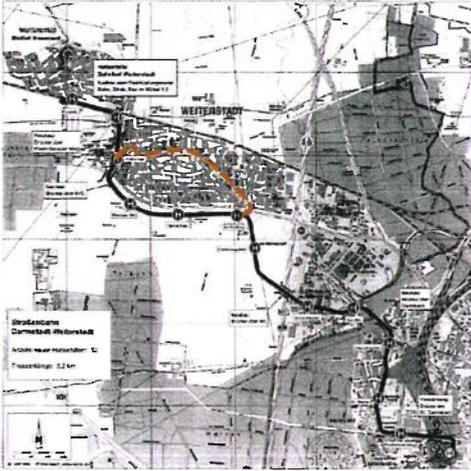
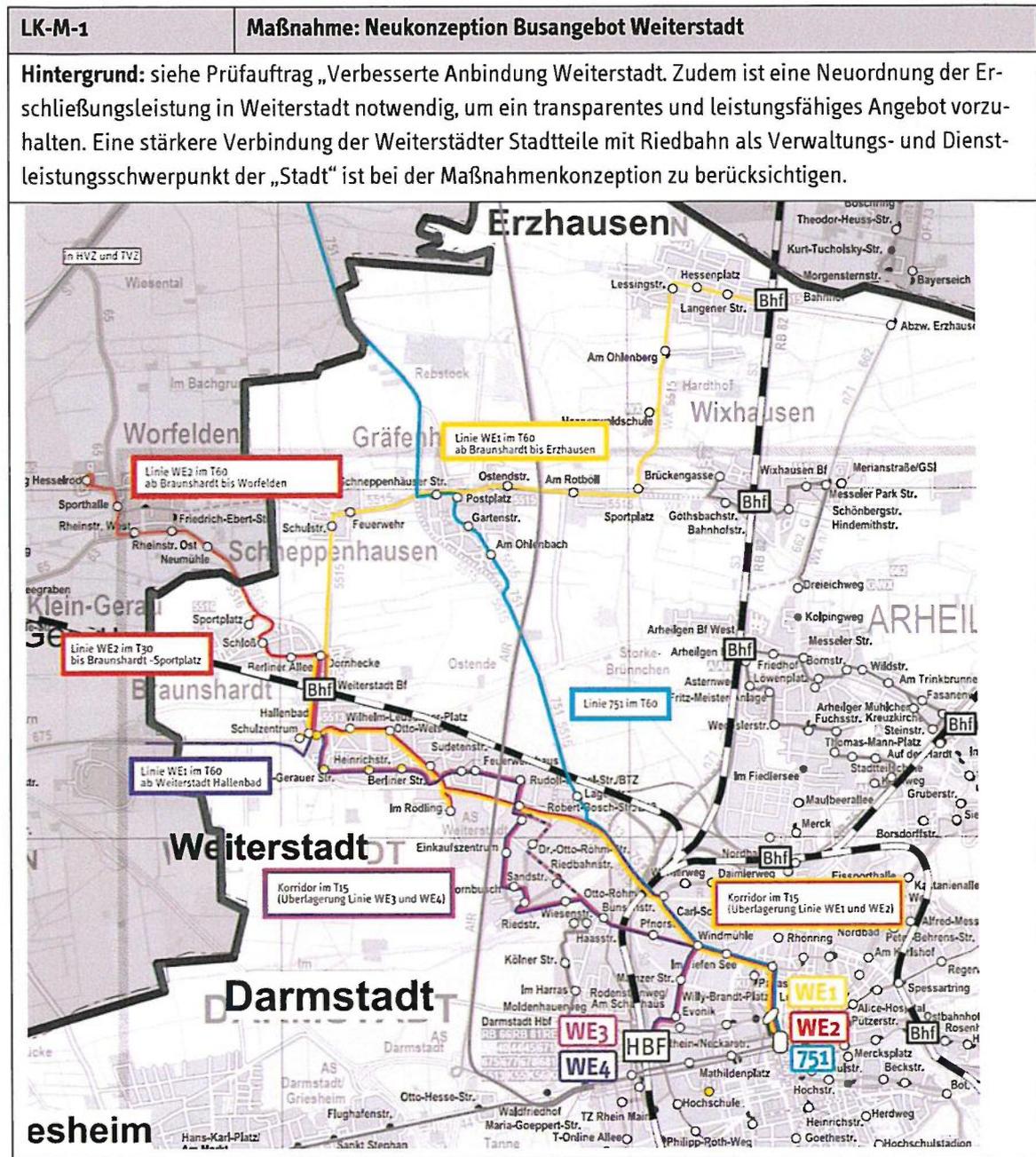


8.4.2 Bereich Weiterstadt / Gräfenhausen / Erzhausen

LK-P-6	Prüfauftrag: Verbesserte Anbindung Weiterstadt (DA-Waldkolonie)
<p>Hintergrund:</p> <p>Die Nachfrage zwischen Weiterstadt und Darmstadt ist mit ca. 11.000 Fahrgästen pro Tag (Linien 675, 5513, 5515, 5516) stark ausgeprägt, weshalb Weiterentwicklungsoptionen des öffentlichen Transportsystems geprüft werden sollen.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Priorisiert wird eine Straßenbahnanbindung. Verschiedene Varianten der Führung werden geprüft. ■ Abbildung 47: Planungsskizze Straßenbahn nach Weiterstadt <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 0.5; padding-left: 10px;"> <p>Planung Straßenbahn Darmstadt – Weiterstadt Trassierungs- varianten</p> </div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 10px;">Gemeinsamer NVP 2019 – 2024 DADINA -fr-</p> <p style="font-size: x-small; margin-top: 10px;">Alternative Trasse über Stadtzentrum Weiterstadt (Darmstädter Straße)</p> <p style="text-align: right;">Quelle: DADINA</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Abbildung 48: Skizzenentwurf für BRT-Streckenführung <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 1.5; padding-left: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ein BRT-System soll als Rückfallebene geprüft werden, ggf. auch als Oberleitungsbus. Bei einem BRT-System handelt es sich um ein hochwertiges Bussystem, welches überwiegend auf eigenen Trassen und somit störungsfrei auf schnellen Wegen eine Verbindung bzw. Erschließung herstellt. Ebenso werden in der Regel Fahrzeuge mit eigenen Produktmerkmalen eingesetzt. ■ Ein kurzfristiger Lösungsansatz in der Verbesserung des bestehenden Angebots erfolgt durch die Überarbeitung des Busangebotes (siehe Maßnahme LK-M-1) </div> </div>	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Nachfragegerechte Entwicklung des ÖPNV-Systems zwischen Weiterstadt und Darmstadt 	
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Stadt Weiterstadt, Wissenschaftsstadt Darmstadt, DADINA, weitere Beteiligte 	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>langfristig</p>	



<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Relevante Linien für die Maßnahmenentwicklung in Weiterstadt sind: 675, 751, 5513, 5515, 5516 ■ Für das Angebot zwischen Darmstadt und Weiterstadt soll eine übersichtlichere Linien- und Taktstruktur geschaffen werden. Für ein transparentes Angebot kommen folgende Entwicklungen zum Tragen: <ul style="list-style-type: none"> ● Bereinigung bzw. Änderung von Linienverläufen ● Einheitliche Linienwege in Weiterstadt auf Hin- und Rückweg ● Linienumbenennungen (675 → WE4, 5513 → WE3, 5515 → WE1, 5516 → WE2) ● Bedienung beider Korridore in Weiterstadt jeweils im T15 ■ Aus der Überlagerung von Linien ergeben sich dichte Taktangebot für alle Bereiche Weiterstadts <ul style="list-style-type: none"> ● Die Linien 675 (WE4) und Linie 5513 (WE3) ergänzen sich zu einem T15 auf dem gesamten Linienweg zwischen Darmstadt Hauptbahnhof und Weiterstadt Hallenbad. ● Linien 5515 (WE1) und Linie 5516 (WE2) ergänzen sich zu einem T15 auf dem gesamten Linienweg zwischen Darmstadt Schloß und Weiterstadt Hallenbad (Mo-Sa) ■ Änderung des Linienwegs der Linien 675 und 5513 in Weiterstadt mit konsequenter Linienführung über die Berliner Straße und Groß-Gerauer Straße, dafür ist die Einrichtung von Gegenhaltestellen der Haltestellen Berliner Str., Heinrichstr. sowie Groß-Gerauer Str. notwendig ■ Einrichtung neuer Haltestellenpositionen im Haltestellenbereich Weiterstadt Hallenbad (östlich des Kreuzungsbereichs), Bedienung der neuen Haltestellenpositionen außerhalb der Schulzeiten, um Zeitreserve (durch Vermeidung Stichfahrt zu bestehenden Haltestelle Hallenbad) für eine optimierte Verknüpfung am Bahnhof Groß-Gerau Dornberg (für verbesserte Anschlusssituation aus Frankfurt kommend) herzustellen. ■ Berücksichtigt wird auch die Verknüpfung am Bahnhof Darmstadt, GG Dornberg sowie Weiterstadt Bf.
<p>Linie 675 Darmstadt Hbf – Weiterstadt – Groß-Gerau</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Taktverdichtung zwischen Darmstadt Hauptbahnhof und Weiterstadt Hallenbad zum T30 in der HVZ und TVZ
<p>Linie 5513 Darmstadt Hbf. – Weiterstadt Hallenbad</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verlängerung des Linienwegs bis Weiterstadt Bahnhof ■ Anpassung der Taktstruktur auf eindeutigen 30-Minuten-Takt
<p>Linie 5515 Darmstadt Schloß – Weiterstadt – Gräfenhausen – Erzhausen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Durchgängiger 30-Minuten-Takt zwischen Darmstadt Hbf und Weiterstadt Hallenbad ■ 60-Minuten-Takt zwischen Weiterstadt Hallenbad, Gräfenhausen und Erzhausen Bahnhof
<p>Linie 5516 Darmstadt Schloß – Weiterstadt – Worfelden</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Taktangebot für Worfelden unverändert (T60 in HVZ und TVZ, T60 in NeVZ und SVZ) ■ Taktangebot zwischen Darmstadt Schloß und Braunshardt HVZ T30, NeVZ T30, NeVZ T60, SVZ T60)
<p>Verkehrliche Bewertung:</p>

<ul style="list-style-type: none"> ■ Transparentes Liniennetz durch die Schaffung von einheitlichen Linienführungen auf Hin- und Rückweg ■ Durchgängige Anbindung aller Bereiche Weiterstadts im 15-Minutentakt (Ausnahme Braunshardt im T30). ■ Verbesserte Erreichbarkeit regionaler Ziele über die Verknüpfung am Bahnhof Weiterstadt und die weiteren Schienenhaltepunkte entlang der bedienenden Linienführung. ■ Rücknahme einzelner Fahrten zwischen Weiterstadt und Gräfenhausen; Gräfenhausen ist durch die Linien 751 und 5515 (WE1) mit zwei Fahrten pro Stunde an Darmstadt angebunden
<p>Wirtschaftliche Bewertung:</p> <p>Mo-Fr: ca. 72.000 km/Jahr Mehrleistung</p>
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>Umsetzung in Schritten ab 2019</p>

LK-P-7	Prüfauftrag: Einrichtung AST zwischen Wixhausen, Gräfenhausen und Erzhausen
<p>Hintergrund: Wünsche und Forderungen nach Querverbindungen, die die benachbarten Orte miteinander verbinden werden wiederholt benannt. Nach der Auswertung von Fahrgastzahlen (Quelle/Ziel) wird ein Potenzial für einen Linienverkehr nicht gesehen.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung eines AST zwischen den benachbarten Orten Wixhausen, Gräfenhausen und Erzhausen 	
<p>Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Stündliches Angebot in der HVZ und TVZ 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Direkte Erreichbarkeit von bisher nur mit Umstieg erreichbaren Zielen in benachbarten Orten ■ Attraktives Angebot durch deutlich kürzere Reisezeit (Vermeidung Umstieg) 	
<p>Beteiligte</p> <p>Stadt Darmstadt, Stadt Weiterstadt, Gemeinde Erzhausen, DADINA, Taxi-Unternehmen</p>	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>mittelfristig</p>	

LK-P-8	Prüfauftrag: Anbindung Flughafen Terminal 3
<p>Hintergrund:</p> <p>Anbindung Terminal 3 sowie Anschluss an S 7</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Linie AIR über Terminal 3 führen ■ Neue Linie mit Endpunkt Terminal 3 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p>	

<ul style="list-style-type: none"> ■ Anbindung eines weiteren Terminals des Frankfurter Flughafens mit Fertigstellung des Terminals (ggf. früher im Vorlaufbetrieb).
Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> ■ Wissenschaftsstadt Darmstadt, DADINA, Verkehrsunternehmen, Fraport, Stadt Frankfurt, traffiQ
Umsetzungsperspektive: langfristig

8.4.3 Bereich Griesheim

LK-M-2	Maßnahme: Taktverdichtung Linie 4 und 9																											
Hintergrund: Anforderungen an die Bedienungsqualität gemäß Kap. 5.3.5 sowie bestehende Kapazitätsproblemen (Beteiligung) und sehr hoher Nachfrage																												
Planungsansatz:																												
<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausbau des Angebots der Linien 4 und 9 zwischen Darmstadt TZ Rhein Main und Griesheim Platz Barle-Duc (siehe auch Straßenbahn-Linienkonzept) 																												
Bedienungsangebot:																												
Korridor Griesheim - TZ Rhein Main (L4 & L9)																												
	Stunde																											
Linie	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	
4					30	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	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			
☉				30	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	15	15	30	30	30			
Verkehrliche Bewertung:																												
<ul style="list-style-type: none"> ■ Zusätzliches Fahrtenangebot im ÖPNV durch Angebotsausweitung von Montag bis Freitag der Linie 4 <ul style="list-style-type: none"> ○ Taktverdichtung Mo-Fr zwischen 09:00 und 12:00 Uhr durch die tagesdurchgängige Bedienung der Linie 4 ○ Verdichtung des Fahrtenangebots an Ferientagen durch die tagesdurchgängige Bedienung der Linie 4 ○ Verdichtung des Angebots in den Abendstunden (Ausweitung des Bedienungszeitraums der Linie 4 von Betriebsende ca. 18 Uhr auf Betriebsende ca. 23 Uhr) ■ Ausweitung des Bedienungszeitraums der Linie 9 (neues Betriebsende ca. 2 Uhr, heutiges Betriebsende ca. 24:00 Uhr) ■ Ersatz von Verkehren im Privat-Pkw 																												
Wirtschaftliche Bewertung:																												
<ul style="list-style-type: none"> ■ Bewertung in Straßenbahn-Linienkonzept integriert 																												
Beteiligte																												
Stadt Griesheim, Stadt Darmstadt, DADINA, HEAG mobilo																												

LK-P-9	Prüfauftrag: Westliche Verlängerung der Straßenbahn in Griesheim
<p>Hintergrund: Die Erweiterung der Straßenbahn steht seit vielen Jahren in der Diskussion. Hintergründe sind fehlende Platzkapazitäten für eine verbesserte Verknüpfung zwischen Straßenbahn und Bus, die verbesserte Erschließung und Erreichbarkeit des Griesheimer Westens. Ein weiteres Argument ist die vollständige Anbindung/Erschließung des Neubaugebiets West durch eine Wendeschleife im Bereich des Flechsgrabens.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Untersucht wird eine Verlängerung der Strecke von der Haltestelle Platz Bar-le-Duc bis vor die westlichen Tore Griesheims. Dadurch könnte das neue Baugebiet Südwest an den öffentlichen Nahverkehr angebunden werden. ■ Eine Machbarkeitsstudie der HEAG mobilo stellt vier Varianten gegenüber: Drei führen rund 800 Meter weit bis in Höhe des Verkehrsknotens B 26/L 3303, wo eine Park-and-ride-Anlage mit mindestens 60 Pkw-Stellplätzen für Nutzer aus dem Ried geschaffen werden könnte. Die vierte Variante führt über 1500 Meter, schwenkt parallel zum Westring in Richtung Süden und endet mit einer Wendeschleife im Bereich des Flechsgrabens. ■ In der Machbarkeitsstudie aufgezeigte Probleme müssen abgewogen werden und ggf. weitere Planvarianten geprüft werden. ■ Nach Angaben der HEAG mobilo sind Infrastrukturkosten in Höhe von 14,7 bis 21,3 Mio. Euro je nach Variante anzunehmen. ■ Ggf. soll auch eine Verlängerung ins Ried (Riedstadt) geprüft werden. 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Höhere Erschließungswirkung des ÖPNV durch hochwertige Angebote ■ Konkurrenzangebot zum MIV ■ Reduzierung von MIV-Fahrten ■ Verbesserte Verknüpfungsmöglichkeiten von Bus und Bahn 	
<p>Beteiligte</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Stadt Griesheim, DADINA, HEAG mobilo, LNVG Groß-Gerau 	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>langfristig</p>	

LK-P-10	Prüfauftrag: tangentielle Verbindung Weiterstadt – Griesheim – Pfungstadt – Seeheim-Jugenheim
Hintergrund: tangentielle Verkehrsbeziehungen zwischen den Städten und Gemeinden im Westen und Süden der Stadt Darmstadt (z.B. Pendler).	
Planungsansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung der Einrichtung einer Verbindung zwischen Seeheim-Jugenheim, Pfungstadt, Griesheim und Weiterstadt ■ Eine Bedienung sollte mindestens im Stundentakt geprüft werden. Das Potenzial für eine dichtere Bedienung sollte darüber hinaus geprüft werden. ■ Berücksichtigung von Erschließungsmöglichkeiten beispielsweise in Griesheim (siehe auch Prüfauftrag Stadtbus Griesheim) ■ Aufgrund der aktuellen Straßensituation ist ggf. zwischen Weiterstadt und Griesheim die Bedienung mit kleinen Fahrzeugen als On-Demand-Angebot denkbar. 	
Verkehrliche Bewertung:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Herstellung neuer tangentialer Direktverbindungen ■ Entlastung der Innenstadt von Darmstadt (Luisenplatz) 	
Beteiligte	
<ul style="list-style-type: none"> ■ DADINA, betroffene Städte und Gemeinden 	
Umsetzungsperspektive:	
mittelfristig	

LK-P-11	Prüfauftrag: Stadtbus Griesheim
Hintergrund: Wunsch der Stadt Griesheim die Siedlungsbereiche, die heute ausschließlich über flexible Bedienformen angebunden sind, durch einen Stadtbus zu erschließen.	
Planungsansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung der Linienführung eines Stadtbusses mit Berücksichtigung der Verknüpfung zur Straßenbahn, Reisezeitvorteilen gegenüber fußläufiger Erreichbarkeit der Straßenbahn sowie Befahrbarkeit der Straßen. ■ Beachtung von weiteren Entwicklungen: Prüfauftrag zur Verlängerung der Straßenbahn (LK-P-9), Einrichtung von tangentialen Verbindungen mit ggf. erschließenden Funktionen in Griesheim (LK-P-10) 	
Verkehrliche Bewertung:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Erschließung der Siedlungsbereiche im Regelverkehr 	
Beteiligte	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Stadt Griesheim, DADINA 	
Umsetzungsperspektive:	
Kurzfristige Prüfung	

LK-P-14	Prüfauftrag: Verbesserung der Anbindung des südlichen Kreisgebiets mit dem Kreis Bergstraße und dem Kreis Groß-Gerau
Hintergrund: Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sowie bestehende Verkehrsbedürfnisse zwischen den Landkreisen Darmstadt-Dieburg und Kreis Bergstraße.	
Mögliche Planungsansätze:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Anbindung nach Gadernheim aus Modautal und Fischbachtal ■ Verbesserung der Verbindungen in den Kreis Bergstraße ■ Tangentialverbindungen zwischen Gernsheim und Alsbach ■ In Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern sind die beschriebenen Korridore auch unter Berücksichtigung flexibler Bedienformen (z.B. On-Demand) zu prüfen. 	
Beteiligte:	
DADINA, VRN, Kreis Bergstraße, LNVG Groß-Gerau	
Umsetzungsperspektive:	
Konzeptentwicklung und Abstimmung mit allen Beteiligten mittelfristig	

LK-P-15	Prüfauftrag: Anbindung des Lufthansa-Schulungszentrums in Seeheim an den ÖPNV
Hintergrund: Wunsch der Gemeinde Seeheim-Jugendheim	
Mögliche Planungsansätze:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung Bedienung durch neue tangentielle Buslinie Ober-Ramstadt – Seeheim (siehe LK-M-5) ■ Prüfung Bedienung durch Shuttle-On-Demand (siehe DA/LK-P-6) 	
Beteiligte:	
DADINA, Gemeinde Seeheim-Jugendheim	
Umsetzungsperspektive:	
Konzeptentwicklung und Abstimmung mit allen Beteiligten kurzfristig, bei Wahl der Variante Shuttle-On-Demand ab 2021	

8.5 Intermodale Verknüpfung

8.5.1 Fahrradparken: B+R-Anlagen an ÖPNV-Stationen

Das Fahrrad und der ÖPNV ergänzen sich aufgrund ihrer Systemeigenschaften hervorragend. Um der zunehmenden Nutzerzahl ein adäquates Angebot bereitstellen zu können, bedarf es B+R-Anlagen von hochwertiger Qualität und ausreichender Quantität.

In Bezug auf **SPNV-Stationen** ergibt sich im Abgleich von Anforderungsprofil (Kap. 6.4.7) und B+R-Analyse (Kap. 7.3.7) unmittelbarer Handlungsbedarf, wo noch keine B+R-Anlage besteht bzw. die vorhandene veraltet oder unterdimensioniert ist. Des Weiteren bestehen Prüfaufträge z. B. hinsichtlich zu ergänzender Überdachungen sowie weiterer Ausstattungsmerkmale und Kapazitätsausweitungen. Ergänzend sind für Fahrradboxen Erweiterungsbedarfe und Prüfaufträge formuliert (vgl. Tabelle 27).

Eine Sondersituation ergibt sich in Bezug auf das Fahrradparkhaus am Darmstädter Hauptbahnhof. Durch die zwischenzeitlich erfolgte Öffnung der Radstation als zweiten Stationsausgang für alle Fahrgäste, besteht kein exklusiver, überwachter Zugang mehr nur für Kunden der Fahrradstation. Hier wird kurzfristig eine alternative Lösung gesucht, verschiedene Optionen sind hierfür im Gespräch.

Im DADINA-Gebiet sind bereits für einige Stationen konkrete Maßnahmen zur Aufwertung der B+R-Situation geplant die im Zuge des barrierefreien Umbaus umgesetzt werden (z. B. Messel), oder deren Veränderungen im Rahmen von GVFG-Anträgen anstehen (z. B. Klein-Umstadt) oder bereits eingeplante Haushaltstitel sind (z. B. Darmstadt Süd) – diese werden im Rahmen des vorliegenden NVP nicht erneut aufgegriffen.

Stationen mit Handlungsbedarf, für die mittelfristig ein Umbau geplant ist (ggf. aber nicht mehr in der Laufzeit des vorliegenden NVP), sollten für die Übergangszeit mobile B+R-Anlagen erhalten. Dies gilt insbesondere für die Darmstädter Stationen, wo der Handlungsdruck besonders hoch ist.

An den SPNV-Stationen der Stadt Darmstadt und des Landkreises ergibt sich insgesamt durch die Aufstellung von B+R-Anlagen, den Ersatz bzw. die Kapazitätserweiterung vorhandener Anlagen ein Erweiterungs- und Neubaubedarf von ca. 300 B+R-Plätzen und 20 Fahrradboxen. Weiterhin bestehen Prüfaufträge für 40 B+R-Plätze, 10 Fahrradboxen und 8 Überdachungen.

■ **Tabelle 27: Maßnahmen und Prüfaufträge zum Fahrradparken an SPNV-Stationen**

SPNV-Stationen	Analyse: Quantität und Qualität			Handlungskonzept Maßnahme (M), Prüfauftrag (P) bzw. Anlage o.k. (V)	B+R (M)	Boxen (M)	B+R (P)	Boxen (P)	Dach (P)
	Über- dachung	Anlagen- Qualität	Auslastung in %						
Alsbach Hähnlein-Alsbach (West) ¹	–	–	60	Ersatz Felgenklemmer (M)	15				
Alsbach Hähnlein-Alsbach (Ost) ¹	keine Anlage vorhanden			neue B+R-Anlage aufstellen (M)	10				
Babenhausen ¹ (Nord)	†	†	111	Kapazität beobachten (P)					
Babenhausen ¹ (Süd)	†	†	16	✓					
Babenhausen-Hergershausen ⁴	†	†	30	✓					
Babenhausen Langstadt ⁴	†	†	25	✓					
Bickenbach ¹	†	†	98	Boxen erweitern (M), Kapazitäten nach Umbau prüfen (P)			10	20	
Darmstadt-Arheilgen (Bahnsteig) ¹	†	†	103	Entlastung: neue Anlage Südzugang Neupositionierung Anlagenteil am Südzugang/in Einstiegsnähe (P)					
Darmstadt-Arheilgen (P+R) ¹	†	†	18	neue B+R-Anlage aufstellen (M), ggf. Versatz von Anlagenteil am P+R (P)	10				
Darmstadt-Arheilgen (Südost) ¹	keine Anlage vorhanden			neue Anlage 60 Pl. mit Umbau gepl.	gepl.	gepl.			
Darmstadt-Eberstadt	–	0	73	Überdachung ergänzen (P)					1
Darmstadt Hbf (West) ¹	0	†	70	Erweiterung (M), Überdachung (P)	150				1
Darmstadt Hbf (Ost) ²	–	†	154	Suche nach Alternativen					
Darmstadt Hbf (Radstation) ¹	†	†	83	B+R-Anlage aufstellen (M)	20				
Darmstadt-Kranichstein	keine Anlage vorhanden			Erweiterung mobile Anlage (M), bei Umbau: B+R mit Überdachung (M)	20				
Darmstadt Nordbahnhof ¹	–	†	144	Erweiterung mobile Anlage (M), bei Umbau: B+R mit Überdachung (M)	20				
Darmstadt Ostbahnhof	–	†	148	Kapazitätserweiterung, Dach erg. (P)	gepl.				1
Darmstadt Südbahnhof ¹	–	†	471	Überdachung ergänzen (P)					1
Darmstadt-TU-Lichtwiese	–	†	38	Bügel unter Dach ergänzen (M)	10				
Darmstadt-Wixhausen (West) ¹	†	†	180	✓					
Darmstadt-Wixhausen (Ost) ¹	†	†	53	Boxen erweitern (M); Kapazität (P)		10			
Dieburg ⁴	†	†	91	Kapazitätserweiterung prüfen (P)			20		
Eppertshausen	†	†	25	B+R-Anlage aufstellen (M)	10				
Erzhausen ¹ (West)	–	†	80	gepl. nach GVFG (M)	gepl.				
Erzhausen ¹ (Ost)	–	†	80	Überdachung ergänzen (P)					1
Groß-Umstadt Klein-Umstadt ²	keine Anlage vorhanden			B+R-Anlage 2018 gepl.	gepl.				
Groß-Umstadt Mitte ¹	†	–	65	gepl. barrierefreier Umbau (M)	gepl.				
Groß-Umstadt Wiebelsbach	–	0	350	B+R erweitern (M), Überdachung (P)	30				1
Messel ¹	†	†	51	Kapazität Boxen prüfen (P)					
Mühltal	–	†	55	✓					
Münster-Altheim ⁴	–	†	46	Überdachung Bügel prüfen (P)					1
Münster (b.Dieburg)	†	†	60	✓					
Ober-Ramstadt ¹	†	†	82	Kapazität (P), Boxen prüfen (P)				5	
Otzberg-Lengfeld	†	†	69	✓					
Pfungstadt ¹	–	†	17	Überdachung Bügel prüfen (P) gepl. barrierefreier Umbau (M)					1
Reinheim (Odw.) (Parkplatz) ^{1/4}	†	–	105	Erweiterung Boxen prüfen (P)	gepl.				5
Reinheim (Odw.) (Bahnsteig)	–	–							
Weiterstadt ¹	†	–							
<i>insgesamt</i>					295	20	40	10	8

Bewertet wurde Qualität/Quantität
 – keine Überdachung bzw. keine Rahmenanschließbarkeit bzw. Auslastung > 100%
 0 Überdachung bzw. Rahmenanschließbarkeit z.T. vorhanden bzw. Auslastung 75-100%
 † Überdachung bzw. Rahmenanschließbarkeit vorhanden bzw. Auslastung <75%

in Umbau befindlich: für die Auslastung wurden die Werte vor dem Umbau übernommen

Quellen: ¹eigene Erhebung 2016/17; ²VAR-Erhebung (2010); ³HEAG (2016); ⁴gemäß GVFG-Antrag 2014 bzw. DADINA Auskunft Herr Kosub (2017); ivm-Erhebung 2014/15 (sofern nicht anders angegeben)
 Sonderräder, "Schläferbikes" spielen keine mengenmäßige Rolle

Stand: Oktober 2017

ÖPNV- und SPNV-Stationen zeichnen sich zwar häufig durch weitgehend fußläufige Einzugsbereiche aus, gerade im Zusammenhang mit überörtlichen Straßenbahn- (z.B. Linien 4/9 nach Griesheim) und Buslinien (z.B. Linienbündel Richtung Dieburg) wird aufgrund der besonderen Verkehrs- bzw. Verknüpfungsfunktion ein adäquates B+R-Angebot benötigt (vgl. Tabelle 28).

■ **Tabelle 28: Maßnahmen und Prüfaufträge zum Fahrradparken an wichtigen ÖPNV-Stationen**

ausgewählte weitere Haltestellen (Straßenbahn, Bus)	Analyse: Quantität und Qualität			Handlungskonzept Maßnahme (M), Prüfauftrag (P) bzw. Anlage o.k. (v)	B+R (M)	B+R (P)	Boxen (P)	Dach (P)
	Über- dachung	Anlagen- qualität	Auslastung in %					
Alsbach-Hähnlein Am Hinkelstein ¹	+	+	47	v				
Alsbach-Hähnlein Beuneweg ¹	+	+	53	v				
Darmstadt Am Kaiserschlag ¹	-	+	60	(v)				
Darmstadt Bessungerstraße ¹	keine Anlage vorhanden			B+R-Anlage aufstellen (M)	15			
Darmstadt Böllenfalltor ¹	+	+	80	Kapazität beobachten (P)				
Darmstadt Hochschulstadion ⁴	+	+	50	Kapazität beobachten				
Darmstadt Katharinenstraße ¹	+	+	25	v				
Darmstadt Landskronstraße ¹	keine Anlage vorhanden			HEAG-Konzept: 30 Pl. gepl. (M)	30			
Darmstadt Lincoln-Siedlung ²	+	+	/	Kapazität beobachten				
Darmstadt Lulsenplatz ¹	-	+	127	HEAG-Konzept: 270 Pl. gepl. (M)	270			
Darmstadt Marienhöhe ¹	-	-	125	B+R ergänzen/befestigen (M)	15			1
Darmstadt Merck ^{1/4}	+	+	32	v				
Darmstadt Meißplatz ¹	+	+	22	v				
Darmstadt Regerweg ²	+	+	29	v				
Darmstadt Rhein-/Neckarstraße	keine Anlage vorhanden			B+R-Anlage aufstellen (M)	20			
Darmstadt Rhönring ¹	keine Anlage vorhanden			HEAG-Konzept: 30 Pl. gepl. (M)	30			
Darmstadt Schloß ¹	keine B+R-Anlage vorhanden			v				
Darmstadt Willy-Brandt-Platz ¹	keine B+R-Anlage vorhanden (mobile städtische Anlage vorh.)			HEAG-Konzept: 14 Pl. gepl. (M)	14			
Darmstadt Windmühle ⁴	+	+	50	v				
Darmstadt-Arheilgen Dreieichweg	+	+	28	v				
Darmstadt-Arheilgen Fuchsstraße ¹	+	+	67	v				
Darmstadt-Arheilgen Im Fiedlersee ¹	+	+	113	Kapazitätserweiterung (P)		10		
Darmstadt-Arheilgen Löwenplatz	-	+	98	HEAG-Konzept: 16 Pl. gepl. (M)	16			
Darmstadt-Eberstadt Carl-Ulrich-Str. ¹	+	+	38	v				
Darmstadt-Eberstadt Frankenstein ³	+	+	43	v				
Darmstadt-Eberstadt Friedhof ¹	+	+	57	v				
Darmstadt-Eberstadt Kirche ²	0	+	70	Überdachung ergänzen (P)				1
Darmstadt-Eberstadt Modaubrücke ¹	-	+	200	HEAG-Konzept: 16 Pl. Gepl. (M), B+R erg. im Südosten (M)	16			
Darmstadt-Eberstadt Wartehalle ¹	-	-	57	HEAG-Konzept: 30 Pl. gepl. (M), Positionierung Anlage (P)	30			
Darmstadt-Kranichstein Bahnhof ¹	+	+	57	v				
Darmstadt-Kranichstein Borsdorffstr. ¹	+	+	47	v				
Darmstadt-Kranichstein Esselbornstraße ¹	+	+	25	v				
Darmstadt-Kranichstein Gruberstraße ¹	+	+	21	v				
Darmstadt-Kranichstein Institutszentrum ¹	+	+	40	v				
Darmstadt-Kranichstein Siemensstr. ¹	+	+	29	v				
Dieburg L3114 ²	+	+	13	v				
Dieburg Aubergenviller Allee ⁴	+	+	78	Kapazität beobachten (P)				
Dieburg Friedhof ²	-	+	24	(v)				
Dieburg Gewerbestraße ⁴	+	+	25	v				
Dieburg Hochschule Nord ⁴	+	+	25	v				
Dieburg Post ²	+	+	67	v				
Griesheim Bar-le-Duc (West) ¹	-	+	280	Kapazität erweitern (M), Überdachung vorh. Bügel (P)	30			1
Griesheim Bar-le-Duc (Ost) ¹	+	+	78	Kapazität beobachten (P)				
Griesheim Flughafenstraße ¹	+	+	79	Kapazität beobachten (P)				
Griesheim Hans-Karl-Platz/Markt ¹	+	+	78	Kapazität beobachten (P)				
Griesheim Kantstraße ¹	+	+	58	v				
Griesheim St. Stephan ¹	+	+	101	B+R-Anlage erweitern (M)	20			
Griesheim Wagenhalle ¹	+	+	91	Ersatz Felgenklemmer (M)	20			
Griesheim Wagenhalle ¹	+	+	91	Kapazität beobachten (P)	20			
Groß-Umstadt Abzw. Semd ²	+	+	108	B+R-Anlage erweitern (M)	15		10	
Groß-Umstadt Goethestraße ²	-	+	100	B+R-Anlage erweitern (M)	10			
Groß-Umstadt Otto-Hahn-Straße ²	+	+	13	v				
Groß-Umstadt Pfälzer Schloß ²	+	-	30	Ersatz Anlage (M), Dach (P)	10			1
Groß-Zimmern Johannes-Ohl-Straße ²	+	+	38	v				
Groß-Zimmern Ponthierry-Platz ¹	+	+	59	v				
Malchen ¹	-	-	40	Ersatz B+R-Anlage (M)	10			
Messel Rathaus ²	+	+	14	v				
Münster Kulturhalle ⁴	+	+	30	v				
Reinheim Siedlung ⁴	+	+	50	v				
Reinheim Spachbrücken Ort ⁴	+	+	30	v				
Reinheim Überau Karl-Marx-Str. ⁴	+	+	30	v				
Roßdorf Darmstädter Straße ²	keine Anlage vorhanden			B+R-Anlage errichten (M)	10			
Roßdorf Rathaus ²	-	0	36	Ersatz Anlage mit Dach (P)		10		1
Roßdorf Gundershausen Nordhäuserstr. ²	-	+	20	(v)				
Roßdorf Gundershns. Rathausstr. ²	-	+	20	(v)				
Seeheim-Jugenheim Bickenbacher Str. ¹	+	+	71	v				
Seeheim-Jugenheim Im Guldernen Wingert ¹	+	+	100	B+R-Anlage erweitern (M)	10			
Seeheim-Jugenheim Ludwigstraße ¹	-	+	22	Überdachung ergänzen (P)				1
Seeheim-Jugenheim Neues Rathaus ¹	+	+	59	v				
Seeheim-Jugenheim Tannenbergsstraße ¹	keine Anlage vorhanden			B+R-Anlage aufstellen (M)	10			
Traisa ²	-	+	15	Kapazität werktags prüfen (P)				
Weiterstadt Sudetenstraße ¹	+	+	120	B+R-Anlage erweitern (M)	10			
Weiterstadt Braunshardt Dornhecke ⁴	+	+	40	v				
Weiterstadt Braunshardt Schloß ⁴	-	0	75	Kapazität beobachten (P)				
Weiterstadt Gräfenhausen Am Ohlenbach ⁴	+	+	33	v				
Weiterstadt Gräfenhausen Ostendstraße ⁴	+	+	33	v				
Weiterstadt Gräfenhausen Postplatz ⁴	+	+	50	v				
Weiterstadt Schneppenhausen Feuerwehr ⁴	+	+	33	v				
insgesamt					611	20	10	6

FV-M-1	Fahrradvermietsystem (Bikesharing)
<p>Hintergrund: Fahrradvermietsysteme stellen Fahrräder im öffentlichen Raum oder an Stationen für die gemeinsame Nutzung gegen Entgelt bereit. Im DADINA-Gebiet gibt es bereits zwei Anbieter mit insgesamt ca. 50 Stationen und 400 Fahrrädern.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung weiterer Stationen im Gebiet der DADINA insbesondere an wichtigen ÖPNV-Stationen, in Gebieten mit hoher Einwohner- und/oder Arbeitsplatzdichte sowie an touristisch interessanten Punkten. ■ Weiterentwicklung des vorhandenen städtischen Fahrradvermietsystems zu einem kommunenübergreifenden Angebot in der Stadt-Umland-Beziehung Darmstadts ■ Anregen von Kooperationen mit Kunden, die Fahrradmietsysteme dienstlich nutzen wollen (Dienst-rad). Hierzu Gespräche mit möglichen Firmen oder interessierten Verwaltungen (sog. Ankerkunden) im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements <p>Ergänzende Prüfaufträge:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Konkrete Stationsvorschläge (Prüfauftrag): <ul style="list-style-type: none"> - In der Stadt Darmstadt: Eberstadt Wartehalle/Modaubrücke, Heimstättensiedlung, Rhönring/Pallaswiesenstraße, TZ Rhein-Main/Konversion Nathan-Hale- Depot bzw. Kelley-Barracks, Wixhausen (GSI) - Im Landkreis: Dieburg (Hochschule), Griesheim, Messel (Grube Messel), Pfungstadt, Weiterstadt ■ Weiterentwicklung der vorhandenen Fahrradvermietsysteme im regionalen Kontext ■ Möglichst weitreichende Integration von Information, Tarif (eTicket RMV), Vertrieb ■ Vermietung von E-Tretrollern („E-Scootern“) in Ergänzung zu prüfen 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrradvermietsysteme sind eine Ergänzung für Mobilitätsketten, besonders in Kombination mit dem ÖPNV (Vor- und Nachlauf) ■ Durch die Nutzung von Fahrradvermietsystemen im Nachlauf erübrigt sich die Fahrradmitnahme im ÖPNV, dies nimmt den Druck aus der Fahrradmitnahme heraus. ■ Stark wachsende Nutzerzahlen belegen Bedarfe an dieser Mobilitätsoption. ■ Erzielen von Synergieeffekten beim betrieblichen Mobilitätsmanagement 	
<p>Wirtschaftliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Finanzierung (Call-a-bike): Erfolgt in Darmstadt derzeit zu einem wesentlichen Anteil über den Semesterbeitrag der Studierenden (Hochschule bzw. TU Darmstadt) ■ Kosten: stark abhängig von ausgehandelten Vertragskonditionen mit dem Anbieter ■ Prüfen und ggf. Abrufen von Fördergeldern (u.a. Kommunal-Richtlinie, MobiföG (neuer Fördertatbestand)) 	
<p>Akteure: Anbieter in Abstimmung mit der Wissenschaftsstadt Darmstadt, dem Landkreis bzw. der Kommune sowie der DADINA, ggf. Unternehmen, öffentliche Einrichtungen und den Studierendenschaften</p>	
<p>Umsetzungsperspektive: ab 2019</p>	

8.5.4 P+R

Mit dem Pkw von und zur SPNV bzw. ÖPNV-Station zu fahren, ist eine Mobilitätsoption, die insbesondere für die Berufspendler aus dem Odenwald und dem Ried auch künftig von Bedeutung sein wird. Angesichts des prognostizierten weiteren Wachstums der Pendlerzahlen aus diesen Bereichen sollte auch die hierfür benötigte Infrastruktur entsprechend ausgebaut werden.

Unmittelbarer Handlungsbedarf in Bezug auf P+R-Anlagen ergibt sich überall dort, wo aus der Analyse (Kap. 7.3.7) hervorgeht, dass die Kapazität der vorhandenen Anlage regelmäßig erschöpft ist, teilweise in Verbindung mit einem Überlauf zum Parken in Wohngebieten und sonstigen Parkoptionen. Dies gilt insbesondere für den östlichen und westlichen Stadtrand Darmstadts (z.B. Griesheim, Ostbahnhof). Des Weiteren sollten gemäß dem Regionalen Nahverkehrsplan (RegNVP 2014) P+R-Angebote geschaffen werden, wo noch kein Grundangebot vorhanden ist (z.B. Mühlthal). Vor einem vergleichswisen aufwändigen Ausbau der P+R-Kapazitäten kann es ggf. zweckmäßig sein, alternativ die B+R-Situation oder Buszubringer zu verbessern.

Im DADINA-Gebiet sind im Zuge des barrierefreien Umbaus oder von GVFG-Maßnahmen bereits für einige Stationen konkrete P+R-Ergänzungsmaßnahmen geplant oder in Umsetzung begriffen (z.B. Babenhausen) – diese werden im Rahmen des vorliegenden NVP nicht mehr berücksichtigt. Des Weiteren liegen Konzeptstudien für P+R-Plätze (ca. 2.000) an der B26 vor.

■ Tabelle 29: Maßnahmen und Prüfaufträge zur P+R-Situation an SPNV-Stationen

SPNV-Station und wichtige Straßenbahndaltestellen	Analyse	Handlungskonzept		
	Auslastung (%)	Bemerkung	Maßnahme (M)	Prüfauftrag (P)
Alsbach Hähnlein-Alsbach	40			
Alsbach-Hähnlein-Alsbach Am Hinkelstein	88			
Babenhausen	108	zwischenzeitlich 80 Stellplätze ergänzt		
Babenhausen Langstadt	25			
Babenhausen-Hergershausen	75	gemäß RegNVP: Modernisierung (P)		P
Bickenbach	91	Kapazität prüfen (P)		P
Darmstadt Hauptbahnhof (Parkhaus)	80			
Darmstadt Hauptbahnhof (West)	92			
Darmstadt Nordbahnhof (Frankfurter Str.)	90			
Darmstadt Nordbahnhof (Am Nordbf.)	70			
Darmstadt Ostbahnhof (Schwarzwaldring)	97	Linienbündelungs-Konzept		
Darmstadt Ostbahnhof (Erbacher Str.)	106	Mobilitätsstation B 26	vgl. links	Konzept
Darmstadt Ostbahnhof (Wolfskehistr.)	56	(enthält 2.000 P+R-Plätze)		
Darmstadt-Arheilgen	91	gemäß RegNVP: Steuernde Maßnahmen (P)		P
Darmstadt-Arheilgen Dreieichweg	68			
Darmstadt-Kranichstein	30	kein P+R vorh., RegNVP: Basisangebot (P)		P
Darmstadt-Wixhausen	76			
Dieburg	105	Überlauf zu anderer Parkangeboten	50	
Eppertshausen	33			
Erzhausen (Industriestraße)	50			
Erzhausen (Ostendstraße)	85			
Griesheim Bar-le-Duc ²	100	Konzept Griesheim West (60 Plätze gepl.)	60	Konzept
Groß-Umstadt Klein-Umstadt	58			
Groß-Umstadt Mitte (Ost)	90	GVFG-Antrag vorh. (95 Plätze geplant)	95	
Groß-Umstadt Mitte (West)	59			
Groß-Umstadt Wiebelsbach	101	Umbau Bahnhofsumfeld geplant	60	
Messel	56			
Mühltal	86	kein P+R vorh., RegNVP: Basisangebot (P)	50	
Münster (b. Dieburg)	48			
Münster-Altheim	90	Kapazität prüfen (P)		P
Ober-Ramstadt	95	Kapazität prüfen (P)		P
Pfungstadt Bahnhof	48			
Reinheim (Odw.) ¹	47			
Weiterstadt	62			
			315	6 x P

Quelle: ¹Auskunft DADINA Herr Kosub, ²eigene Erhebung, ivm (2014) sofern nicht anders angegeben

Unter der Voraussetzung eines gezielten Ausbaus der P+R-Situation ergibt sich an den SPNV-Stationen der Stadt Darmstadt und des Landkreises ein ganz konkreter Erweiterungsbedarf von ca. 320 P+R-Plätzen. Darüber hinaus bestehen Prüfaufträge im Zusammenhang mit aktuellen Konzepten, der Kapazitätsentwicklung und aus dem RegNVP (Erstellung eines Basisangebotes, Steuerung, Modernisierung).

Einige P+R-Anlagen sind bereits eingebunden im Mobilitätsstationen-Konzept der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der HEAG mobilo (z. B. Alsbach Am Hinkelstein), weitere befinden sich zurzeit in einem frühen Planungsstadium (z. B. an der B26). Hierbei sollte auch die Schnittstellen zur Elektromobilität mitgedacht und die größeren P+R-Anlagen künftig mit Ladesäulen im Rahmen der gegebenen Finanzierungsmöglichkeiten versehen werden.

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
<p>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.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <p>Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ gezielte Erweiterung vorhandener P+R-Anlagen im Umland und am Stadtrand Darmstadts, insbesondere in Mühlthal und Wiebelsbach <p>Ergänzende Prüfaufträge:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Umsetzung bereits bestehender P+R-Ausbau- bzw. Erweiterungsvorschläge prüfen: <ul style="list-style-type: none"> - 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: <ul style="list-style-type: none"> - 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 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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. 	
<p>Wirtschaftliche Bewertung:</p>	

9 Wirkung und Bewertung

9.1 Betriebskostenabschätzung

Analog zur Vorgehensweise im Nahverkehrsplan 2011 – 2016 wird zur Abschätzung der wirtschaftlichen Wirkung des Maßnahmenkonzepts eine Abschätzung der Kosten und Erlöse auf der Grundlage der Veränderung der Fahrleistungen mit Durchschnittskostensätzen vorgenommen. Hierzu erfolgt eine Differenzierung nach den Betriebsformen.

Folgende Kostensätze werden dabei angesetzt:

- Straßenbahnverkehr: 7,00 Euro/km³⁴
- Busverkehr: 3,10 Euro/km
- Bedarfsgesteuerter Verkehr, konventioneller bedarfsgesteuerter Verkehr (AST): 1,50 Euro/km

Entsprechend sind die für die Angebotskonzeption ermittelten Kosten nur als Richtwerte zu verstehen und stellen keine Preise dar, die durch die Verkehrsunternehmen im Detail kalkuliert wurden. Leistungen in der Hauptverkehrszeit sind in der Regel mit deutlich höheren Kosten verbunden als Leistungen in den Schwachverkehrszeiten.

Folgende Leistungsveränderungen sind mit der Umsetzung der genannten Maßnahmen verbunden (eine Abschätzung der Leistungsveränderung der dargestellten Prüfaufträge und Untersuchungsprojekte ist erst nach Durchführung weiterer Detailbetrachtungen möglich):

■ **Tabelle 30: Leistungsveränderung Maßnahmen³⁵**

		Jahr 2015	Jahr 2024	Entwicklung
Straßenbahn	Stadt und Landkreis	3.000.000 km	+ 600.000 km	+20 %
Bus	Stadt Darmstadt	4.500.000 km	+ 110.000 km	+ 2,4 %
	Landkreis Darmstadt-Dieburg	4.300.000 km	+380.000 km	+ 8,84%
Summe		11.800.000 km	1.090.000 km	+9,24 %

Folgende Kostenentwicklung wird mit der Umsetzung der genannten Maßnahmen abgeschätzt (eine Abschätzung der Kostenentwicklung der dargestellten Prüfaufträge und Untersuchungsprojekte ist erst nach Durchführung weiterer Detailbetrachtungen möglich):

³⁴ Zwischen Besteller und Ersteller sind für Leistungsänderungen im Straßenbahnverkehr spezifische Kalkulationsverfahren vereinbart. Der angegebene Kilometerkostensatz stellt einen Durchschnittswert vergangener Leistungsbestellungen dar und wird als pauschaler Wert für die Ermittlung der Betriebskosten angesetzt.

³⁵ Seit dem Jahr 2015 wurden einige Maßnahmen umgesetzt, die zu einem höheren jährlichen Leistungsvolumen führen. Aufgrund des noch ausstehenden Rechnungsschlusses können keine aktuelleren Werte beschrieben werden. Diese seit 2015 umgesetzten Maßnahmen sind somit ebenfalls nicht in der Spalte „Jahr 2024“ enthalten, sodass im Ergebnis in der Spalte „Entwicklung“ die Mehrleistung der in diesem Nahverkehrsplan beschriebenen Maßnahmen dargestellt wird.

■ **Tabelle 31: Kostenschätzung Angebotsmaßnahmen ÖPNV**

Nr.	Maßnahme	Anfallende jährliche Kosten in Euro im Gebiet ...	
		... des Landkreises Darmstadt-Dieburg	... der Stadt Darmstadt
DA-M-1	Verlängerung der Linie 2	keine	370.000
DA-M-2	Verlängerung der Linie 3	keine	450.000
DA-M-3	Linienkonzept Straßenbahn beinhaltet: Änderungen der Linienwege ³⁶ Ausweitung des Bedienungszeitraums Verdichtungen des Bedienungsangebots Stabilisierung der Fahrzeitprofile	1.742.000	4.958.000
DA-M-5	Taktverdichtung Linie H	keine	670.000
DA-M-6	Verlängerung Linie K bis Heimstättensiedlung in der Hauptnachfragezeit	keine	210.000
DA-M-7	Durchbindung Linie F/U	40.000	keine
LK-M-1	Neukonzeption Busangebot Weiterstadt	150.000	73.000
LK-M-4	Neukonzeption Busangebot im Bereich Pfungstadt / Mühlthal	267.000	keine
LK-M-5	Einrichtung einer Tangentialverbindung Ober-Ramstadt - Seeheim-Jugenheim	465.000	keine
Zwischensumme		2.664.000	6.731.000
Summe		9.395.000	

Auch durch veränderte Anforderungen in der Fahrzeugausstattung ist mit einer Steigerung von Kosten zu rechnen, die auf Seiten der Verkehrsunternehmen entstehen und in die Kalkulation der Verkehrsleistung integriert werden. Beispielsweise verursacht die Ausrüstung der Fahrzeuge mit W-LAN Investitionskosten von ca. 2.500 Euro pro Fahrzeug.

9.2 Nachfrageprognose

Für die Ermittlung der Nachfrageprognose werden als Grundlagendaten die RMV-Erhebung (Stand 2015), Einwohnerprognosen, SrV-Auswertungen (Stand 2013) sowie allgemeine Trends der Mobilitätsentwicklung herangezogen. Aufgrund fehlender Vergleichsgrößen und der nur großräumig vorliegenden Nachfragewerte können für die Bewertung des Angebotskonzeptes keine Detailaussagen zu einzelnen Linien getroffen werden. Im Folgenden werden daher lediglich globale Aussagen für den Untersuchungsraum vorgenommen.

- In Darmstadt und den angrenzenden Gemeinden werden die Bevölkerung und damit auch die Verkehrsnachfrage weiter wachsen (Bevölkerungswachstum bis zum Jahr 2030 in der Stadt Darmstadt um rund sieben Prozent, im Landkreis Darmstadt-Dieburg bis zum Jahr 2030 um ca. drei Prozent).
- Zwischen 2009 und 2015 stieg die Nutzung der **lokalen** ÖPNV-Angebote im Bereich der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg von rund ca. 44,1 Mio. Fahrgästen auf ca. 60,2 Mio. Fahrgästen pro Jahr, dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von rund 6,4 %.
- Der Modal-Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs liegt in der Stadt Darmstadt bei 17 Prozent (Stand 2013, vgl. Kapitel 4.8).

³⁶ Ohne Verlängerung Linie 3

- Die gesellschaftliche Rolle des eigenen Pkws hat eine schwächer werdende Bedeutung, wodurch gleichwohl öffentliche Mobilitätsangebote (ÖPNV, Bikesharing, Carsharing, intermodale Verknüpfung) in ihrer Bedeutung gestärkt werden.
- Im Allgemeinen wird eine Erhöhung der Personenverkehrsleistung in Deutschland prognostiziert, dabei bleibt der Modal-Split-Anteil etwa gleichbleibend.

Unter Berücksichtigung der benannten Punkte (siehe auch Kapitel 5.7) ist mit Umsetzung des Angebotskonzepts und den damit einhergehenden Verbesserungen des ÖPNV-Angebots in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg somit von einer Steigerung der ÖPNV-Nachfrage in den kommenden Jahren von rund 3-4 % pro Jahr (ca. 1,8 Mio. -2,4 Mio. Fahrgäste pro Jahr) auszugehen.

9.3 Erlösabschätzung

Die prognostizierten Veränderungen der Fahrgastnachfrage führen bei Zugrundelegung pauschaler Erlös- werte von 0,65 Euro je Fahrgast zu Einnahmesteigerungen von 1,2-1,6 Mio. Euro pro Jahr.

9.4 Investitionen

Die in der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg geplanten Infrastrukturprojekte im Fort- schreibungszeitraum bis 2024 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Bei Kenntnisstand sind hier die zu erwartenden Kosten beigefügt.

■ **Tabelle 32: Infrastrukturkosten**

Stadt/Gemeinde	Beschreibung der Maßnahme	Kosten in Euro ³⁷
Darmstadt	Einrichtung von Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahnhaltestelle Marienplatz • Bushaltestelle Exerzierplatz 	pauschaler Ansatz ca. 40.000 Euro pro Haltestellenposi- tion Bus, Straßenbahnhalte- stelle ca. 150.000 Euro ³⁸
Darmstadt-Dieburg	Einrichtung von Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> • Weiterstadt Hallenbad • Gewerbegebiet Ruckelshausen • Ober-Beerbach Schwimmbad • ... 	pauschaler Ansatz ca. 40.000 Euro pro Haltestellenposi- tion
Groß-Umstadt	Aufwertung Verknüpfungspunkt Groß-Umstadt Wiebelsbach Bahnhof	N.N.
Mühlthal	Aufwertung Mühlthal Bahnhof	N.N.
Darmstadt	Aufwertung Verknüpfungspunkt DA Ostbahnhof	N.N.
Darmstadt	Aufwertung Verknüpfungspunkt DA Nordbahnhof	N.N.
Darmstadt	Aufwertung Verknüpfungspunkt DA Südbahnhof	N.N.

³⁷ 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.

³⁸ 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 ³⁷
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
Darmstadt	Barrierefreier Ausbau weiterer Haltestellen im Stadtgebiet Darmstadt (Bushaltestellen) (laufender Ausbau - mindestens 10 Haltestellen pro Jahr)	pauschaler Ansatz ca. 150.000 Euro pro Straßenbahnhaltestellenposition pauschaler Ansatz ca. 40.000 Euro pro Bushaltestellenposition ³⁹ =Mischkalkulation ca. 1,2 Mio. Euro pro Jahr (förderfähig mit ca. 75 %)
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 – mindestens 30 Haltestellen pro Jahr)	pauschaler Ansatz ca. 40.000 Euro pro Haltestellenposition = ca. 2,4 Mio. Euro pro Jahr (förderfähig mit ca. 75 %)

³⁹ Ohne evtl. erforderliche Umbaumaßnahmen im direkten Umfeld der Haltestelle, z. B. Anpassung der LSA, Anpassungen der Fahrbahn, Leitungsverlegungen, etc.

Anhang – Umsetzungsbilanz des NVP 2011-2016

Stand März 2018 / Überarbeitung April 2019

Nr.	Maßnahme	Bemerkung	umgesetzt			Begründung und Anmerkungen	Aufgreifen im 3. NVP?
			Ja	Nein	z. T.		
Maßnahmen mit Angebotsänderung							
ÖPNV							
M1	Verbesserung der Erschließung und Bedienung in Braunshardt durch neue Haltestelle „Sportplatz“		x				
M2	Verbesserung der Erschließung Industriegebiet Dieburg durch neue Haltestelle für Linien 674/679	Haltestelle „Gewerbestraße“ für bestehende Linien 674 und 679 neu eingerichtet, außerdem durch direkte Erschließung durch neue Linie MD seit April 2018.	x				
M3	Verbesserung der Erschließung Alsbach Südost durch neue Haltestelle Linie 669	Haltestelle „Im Gehren“ eingerichtet	x				
M4	Verbesserung der Verknüpfung der Linie K62 mit der Riedbahn in Goddelau (nach Abstimmung mit LNO GG)	Busse halten jeweils 13 Minuten vor Eintreffen der S-Bahn in Riedstadt-Goddelau Bahnhof	x				
M5	Verbesserung der Verbindung Groß-Zimmern – Groß-Umstadt Krankenhaus durch Verbesserung Anschlussbindungen und Ruf taxi-Angebot am Wochenende			x		Verbindung weiterhin nur durch mehrfaches Umsteigen. Am Wochenende keine Verbindung	ja
M6	Neuordnung des AST-Verkehres K48 in Seeheim-Jugenheim unter Berücksichtigung Linie K50	K48 und K50 wurden aufeinander abgestimmt	x				
M7	Einführung/Ausweitung Ruf taxi-Angebot in			x		Linienverkehr teilweise ausgebaut; wird nicht	nein

Nr.	Maßnahme	Bemerkung	umgesetzt			Begründung und Anmerkungen	Aufgreifen im 3. NVP?
			Ja	Nein	z. T.		
Maßnahmen mit Angebotsänderung							
	SVZ auf den Linien K53/K54, K55/K57 und K64 im Landkreis Darmstadt-Dieburg					weiterverfolgt.	
M8	Einführung neue Linie G Arheilgen – Wixhausen – GSI im Halbstundentakt		x				-
M9	Verlängerung Linie R bis Gewerbegebiet Arheilgen-West über S-Bahnhof Arheilgen Westseite			x		Mehrkosten nicht im Verhältnis zur erwartbaren Fahrgastnachfrage	nein
M10	Verlängerung der Betriebszeiten auf der Linie 4 montags bis freitags um ca. eine Stunde	Letzte Reguläre Bahn fährt 30 Minuten später als zuvor	x				-
M11	Verdichtung des Fahrtenangebotes auf der Linie 681			x		Diskussionsthema bei der Abstimmung zur Neuausschreibung des regionalen Linienbündels	nein
M12	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Linienbündel Weiterstadt (Linien 5513, 5515)	5513 enger getaktet zeitweise Durchbindung mit Linie KU bis TU-Lichtwiese/Mensa	x				-
M13	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Linienbündel Groß-Umstadt (Linien K64, K67, K68, K69, K70)	K64 nur noch bis Schloss K67 mit geänderter Linienführung K68 mit geänderter Linienführung nach Dieburg Bf. K69 neu eingeführt K70 nur noch ab Altheim	x				-
M14	Neuordnung Busangebot nach Inbetriebnahme der Schienenstrecke Pfungstadt – Darmstadt	Neue Linien PE und PG mit Anschluss an Bahnhof Pfungstadt	x				-

Nr.	Maßnahme	Bemerkung	umgesetzt			Begründung und Anmerkungen	Aufgreifen im 3. NVP?
			Ja	Nein	z. T.		
Maßnahmen mit Angebotsänderung							
M15	Erschließung des Weltnaturerbes Grube Messel mit Linie U	Wegfall der Linie PS Geänderte Linienführung der Linie U und zusätzliche Haltestellen an der Grube Messel;	x			Durchbindung Linien F und U ist in Planung bzw. Umsetzung 2018	-
M16	Verbesserung einzelner Umsteigeverbindungen am Ostbahnhof in Darmstadt morgens bzw. abends von und zu den Zügen der Odenwaldbahn				x	Zu detailliert für NVP, Optimierung von Anschlüssen durch mögliche Fahrplanänderungen beim Bus können im Rahmen der Fahrplanwechsel geprüft werden.	nein
M17	Schaffung einer Umsteigemöglichkeit zwischen Bus und Straßenbahn bei der Linie 45 bei nach Darmstadt durchgebundenen Fahrten (in Abstimmung mit LNO GG)	Umsteigemöglichkeit (mit Wartezeit) am Luisenplatz	x				-
M18	Einrichtung einer neuen tangentialen Busverbindung: DA-Wixhausen – Gräfenhausen (mit Anschluss nach Weiterstadt)			x			nein
M19	Anbindung Pfarrtanne in Alsbach-Hähnlein mit Linie K 50	„In der Pfarrtanne“ durch Linie K51 angebunden	x				-
M20	Einrichtung zusätzlicher Fahrtmöglichkeiten auf der Linie 6 in der Mittagszeit zwischen Alsbach und Frankenstein	Weiterhin T30 in der Mittagszeit		x		Wird geprüft	ja
P1	Prüfung der Verbesserung der Verknüpfung in Groß-Zimmern durch Veränderung von Haltestellen und/oder Linienwegen				x		nein
P2	Verbesserung der Erschließung Reinheim Südwest mit bedarfsgesteuertem Angebot			x		Wird nicht weiterverfolgt, Bedarf müsste ggf. von der Stadt benannt werden.	nein

Nr.	Maßnahme	Bemerkung	umgesetzt			Begründung und Anmerkungen	Aufgreifen im 3. NVP?
			Ja	Nein	z. T.		
Maßnahmen mit Angebotsänderung							
P3	Verbesserung der Erschließung Erzhausen Südost mit bedarfsgesteuertem Angebot			x		Wird nicht weiterverfolgt, Bedarf müsste ggf. von der Gemeinde benannt werden.	nein
P4	Verbesserung der Erschließung westlicher Ortsrand Erzhausen und Freizeitanlage „Die Sauna“ mit bedarfsgesteuertem Angebot			x		Wird nicht weiterverfolgt, Bedarf müsste ggf. von der Gemeinde benannt werden.	nein
P5	Verbesserung der Erschließung in Altheim und Münster durch Ausweitung der Bedienung auf SVZ und Wochenende				x	Bedienung in Münster wurde durch Ausweitung Linie 679 und durch neue Linie MD (ab 9.4.2018) verbessert; wird nicht weiterverfolgt.	nein
P6	Verdichtung des Fahrtenangebotes in der Stadt Darmstadt auf der Linie A in TVZ und SVZ		x			Umgesetzt im Sommer 2017	-
P7	Behebung von Erschließungsdefiziten in der Stadt Darmstadt, Einführung von Ruf taxi-Angeboten z.B. auf den Stadtteilbuslinien A, AH und EB in der SVZ (Bereiche Arheiligen, Eberstadt), Buslinien K in der SVZ (Bereich Am Kavalleriesand)			x		Linie A: Fahrten sonntags ab Sommer 2017, siehe P6	nein
P8	Erschließung Edelsteinviertel und Hofgut Oberfeld		x			Erschließung verbessert; Zwei neue Haltestellen „Rosenhöhe“ und „Hofgut Oberfeld“	-
P9	Schaffung einer tangentialen Busverbindung im östlichen Stadtgebiet Darmstadts (Korridor Lichtwiese – Mathildenhöhe – Waldspirale), sofern Möglichkeiten zur Fahrzeitstabilisierung vorhanden sind			x		Wird nicht weiterverfolgt; Möglichkeiten zur Fahrzeitstabilisierung nicht vorhanden	nein

Nr.	Maßnahme	Bemerkung	umgesetzt			Begründung und Anmerkungen	Aufgreifen im 3. NVP?
			Ja	Nein	z. T.		
Maßnahmen mit Angebotsänderung							
	(- Wiesbaden)						
U11	Linie S3: Langfristig Schaffung der erforderlichen Infrastruktur für einen 15'-Takt zwischen Langen und Darmstadt		x				ja
U12	Überprüfung des Neubaus eines S-Bahn-Haltepunkts Darmstadt Merck	Nicht mehr relevant, DA-Nord wird aufgewertet		x			nein
U13	Neubau eines Schienen-Haltepunkts Babenhausen-Harreshausen			x		Wird nicht weiterverfolgt.	nein
ÖPNV-Infrastruktur und Betriebsabwicklung							
M21	Aufwertung Verknüpfungspunkt Griesheim Platz Bar-le-Duc	Verbesserte Umsteigebedingungen zwischen Straßenbahn und Bus	x				-
M22	Aufwertung Verknüpfungspunkt Babenhausen Bahnhof	Verbesserte Umsteigebedingungen zwischen Bahn und Bus	x				-
M23	Aufwertung Verknüpfungspunkt Reinheim Bahnhof	Verbesserte Umsteigebedingungen zwischen Bahn und Bus	x				-
M24	Erstellung eines Prioritätenkatalogs zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg	Maßnahmen zur sukzessiven Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste	x				-
M25	Aufwertung Verknüpfungspunkt Willy-Brandt-Platz	Verbesserte Umsteigebedingungen zwischen Straßenbahn und Bus und Erhöhung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität			x	Fertigstellung für Ende 2022 geplant	nein
M26	Aufwertung Verknüpfungspunkt Luisenplatz	Verbesserte Umsteigebedingungen zwischen Straßenbahn und Bus und Erhöhung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität			x	DFI-Anzeigen ausgetauscht; Neue Wartehallen geplant;	nein

Nr.	Maßnahme	Bemerkung	umgesetzt			Begründung und Anmerkungen	Aufreife im 3. NVP?
			Ja	Nein	z. T.		
Maßnahmen mit Angebotsänderung							
M27	Aufwertung Verknüpfungspunkt DA-Eberstadt Bahnhof	Haltsqualität Verbesserte Umsteigebedingungen zwischen Bahn und Bus			X	kein Bedarf an höherer Sicherheit Im Bau, Fertigstellung für Ende 2018 geplant	nein
M28	Barrierefreier Ausbau weiterer Haltestellen im Stadtgebiet Darmstadt (Bushaltestellen) (laufender Ausbau)	Maßnahmen zur sukzessiven Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste			X	Laufender Prozess	ja
M29	Barrierefreier Ausbau weiterer Haltestellen im Stadtgebiet Darmstadt (Straßenbahnhaltestellen) (laufender Ausbau)	Maßnahmen zur sukzessiven Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste			X	Laufender Prozess	ja
M30	Einrichtung Busbeschleunigung auf der B449 Mühlital – Darmstadt Böllenfalltor	Reduzierung der Fahrzeiten für Fahrgäste Richtung Darmstadt		X			ja
M31	Ermöglichen von Busbegegnungen in der Bismarckstraße in Darmstadt	Verbesserung des Betriebsablaufs und Verkürzung der Fahrzeiten			X	Teilweise umgesetzt, bis 2022 komplett umzusetzen	nein
M32	Verbesserung des Straßenzustands auf ÖPNV-Trassen.	Störungsfreier Betriebsablauf für Straßenbahnen und Busse, Verbesserung der Fahrzeiten			X	Laufender Prozess (siehe z.B. Landgraf-Georg-Straße)	nein
M33	Durchführung Betriebsversuch Vorneinstieg/Fahrgastflussprinzip	Verbesserung der Einnahmewirksamkeit durch Kontrolle der Fahrkarten durch das Fahrpersonal, Verbesserung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste unter besonderer Berücksichtigung des möglichen Zielkonflikts mit Beschleunigungsmaßnahmen.	X			Umgesetzt ab 20 Uhr (2015)	-
M34	Aufbau/Ausbau der netzweiten automati-	Verbesserung der Umsteigebedin-			X	Laufender Prozess	ja

Nr.	Maßnahme	Bemerkung	umgesetzt			Begründung und Anmerkungen	Aufgreifen im 3. NVP?
			Ja	Nein	z. T.		
Maßnahmen mit Angebotsänderung							
	schen Anschlusssicherung	gungen und der Verlässlichkeit des Fahrplans					
M35	Trassensicherung für Straßenbahntrasse Darmstadt – Weiterstadt	Erhalt der notwendigen Trasse für eine künftige Straßenbahnstrecke	x			Trasse auf Darmstädter Gemarkung gesichert Aktualisierung Planung Straßenbahn nach Weiterstadt; Planung BRT-System wenn Straßenbahn nicht umgesetzt wird.	ja
M36	Trassensicherung für Bahntrasse Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß Zimmern	Erhalt der notwendigen Trasse für eine künftige Streckenreaktivierung.	x				-
M37	Umbau Bushaltestelle und P+R-Platz L3114 Dieburg	Verbesserung der Park+Ride-Situation und des Zugangs zum ÖPNV	x				-
M38	Sofortmaßnahmen für die Bahn-Bus-Umsteigewege in DA Ostbahnhof	Verbesserung der Wegesituation im Vorgriff auf eine umfassende Aufwertung (siehe Maßnahme P18)			x		-
M39	Sofortmaßnahmen für die Bahn-Bus-Strab-Umsteigewege in DA-Kranichstein	Verbesserung der Wegesituation im Vorgriff auf eine umfassende Aufwertung (siehe Maßnahme P22)		x			ja
P13	Aufwertung Verknüpfungspunkt Groß-Umstadt Wiebelsbach Bahnhof			x		Maßnahme weiter aufnehmen.	ja
P14	Aufwertung Verknüpfungspunkt Mühlthal Bahnhof				x		ja
P15	Aufwertung Verknüpfungspunkt Weiterstadt Bahnhof; Prüfung einer Verbesserung der Verknüpfungssituation am Bahnhof Weiterstadt durch Verlegung des Bahn-	Bahnhof Weiterstadt wird ausgebaut, Verlegung nicht mehr weiter zu verfolgen			x		nein