



Pressemitteilung
25. September 2007

DADINA berät GRÜNE Anträge zu Pünktlichkeitsbericht und Nahverkehrsplan

Mit einem umfangreichen Programm startet die DADINA-Verbandsversammlung am kommenden Donnerstag (27.) in den Herbst. „Mit unseren Anträgen zum Nahverkehrsplan und zur Erstellung eines DADINA-Pünktlichkeitsberichtes stellen wir entscheidende Weichen für den ÖPNV im DADINA-Gebiet.“ freut sich der Vorsitzende der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in der Verbandsversammlung der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA), Felix Weidner. „Der Arbeitnehmerschutz vor Lohndumping und eine Verbesserung der Umweltstandards der Fahrzeuge im ÖPNV sind die Kernpunkte unseres Antrags zum Nahverkehrsplan. Mit dem Pünktlichkeitsbericht wollen wir darüber hinaus bereits ab kommendem Jahr die Pünktlichkeit sowie die Ergebnisse der ebenfalls zur Beschlussfassung anstehenden Kundengarantie des ÖPNV im DADINA-Gebiet der Öffentlichkeit zugänglich machen.“ so Weidner.

„Die im Nahverkehrsplan festgelegten Qualitätsanforderungen sind die Basis für alle anstehenden Vergaben von Nahverkehrsleistungen im DADINA-Gebiet. Die Festschreibung hoher Umweltstandards sowie ein wirksamer Schutz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrsbetriebe vor Lohndumping sind für uns GRÜNE daher von höchster Bedeutung.“ so Weidner. Daher seien im Antrag der GRÜNEN zahlreiche Konkretisierungen vorgesehen. „Bei der Einhaltung des Tarifs des Landesverbands Hessischer Omnibusunternehmer wollen wir Schlupflöcher insbesondere bei den Pausen- und Arbeitszeitregelungen schließen. Darüber hinaus wollen wir den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern ein einklagbares Recht auf die von uns vorgesehenen Mindesttarifanforderungen einräumen. Damit führen wir für den ÖPNV im DADINA-Gebiet de facto einen Mindestlohn ein, der zudem deutlich über dem derzeit bundesweit diskutierten Satz von 7,50 Euro liegt.“ so Weidner. „Bei den Umweltkriterien wollen wir insbesondere vor dem Hintergrund der ab 2010 gültigen NO^x-Grenzwerte (Grenzwert im Jahresmittel ab 1.1.2010: 40µg/m³; Durchschnitt DA-Hügelstraße 2006: 67µg/m³) den Einsatz von Euro 2 Fahrzeugen beschränken. Zudem wollen wir den Einsatz der besonders umweltfreundlichen Fahrzeuge mit EEV-Standard in verstärktem Umfang vorschreiben.“ so Weidner.



Pressemitteilung 25. September 2007

Als weitere Maßnahme im Rahmen der Qualitätssicherung und des Marketing planen die GRÜNEN zudem die Einrichtung eines Pünktlichkeitsberichtes für das DADINA-Gebiet. „Die Pünktlichkeit ist eines der wesentlichen Qualitätsmerkmale des ÖPNV und wird als objektiv überprüfbarer Faktor von den Kundinnen und Kunden im alltäglichen Betrieb besonders elementar wahrgenommen. Daher haben wir GRÜNE im April dieses Jahres mit unserem Antrag zur Pünktlichkeitsgarantie den Prozess eingeleitet, den wir bei dieser Sitzung mit dem Umsetzungsbeschluss für die Einführung von Kundengarantien zum kommenden Frühjahr beschließen. Darüber hinaus wollen wir die Ergebnisse der Kundengarantie und die erreichte Pünktlichkeit im DADINA-Gebiet einmal jährlich in einem transparenten Bericht der Öffentlichkeit zugänglich machen, erreichte Verbesserungen so stärker in den Mittelpunkt rücken und erkannte Verbesserungspotenziale schnell nutzen.“ so Weidner abschließend.

Die Darmstadt-Dieburger-Nahverkehrsorganisation (DADINA) ist die gemeinsame Regieorganisation für den Nahverkehr der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Wesentliche Aufgabe ist die Organisation, Planung und Bestellung von Bus- und Straßenbahnleistungen im DADINA-Gebiet. Die DADINA-Verbandsversammlung ist das höchste Gremium der Nahverkehrsorganisation und setzt sich zusammen aus je zehn Vertretern der Stadt Darmstadt und des Landkreis Darmstadt-Dieburg, die von den jeweiligen Parlamenten bestimmt werden. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen besteht aus vier Mitgliedern: Felix Weidner (Darmstadt, Fraktionsvorsitzender), Frieder Kaufmann (Roßdorf, Stellv. Fraktionsvorsitzender), Robert Ahrnt (Roßdorf) und Klaus Dapp (Darmstadt).

Kontakt für Rückfragen:

Felix Weidner, Telefon: 0178.8665462, EMail: f.weidner@dadina-gruene.de

ÄNDERUNGSANTRAG

26. August 2007

Änderungsantrag zur Vorlage „Änderung Nahverkehrsplan 2004 – 2009 Stadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt- Dieburg“

Sehr geehrter Herr Vorsitzender der DADINA-Verbandsversammlung Hörr,

wir haben die vergangenen Monate seit der letzten Verbandsversammlung genutzt und unseren Änderungsantrag zur Änderung des Nahverkehrsplanes erneut überarbeitet und weiter verbessert. Wir möchte Sie daher bitten, die folgende, geänderte Fassung in der kommenden 7./III Sitzung der DADINA-Verbandsversammlung am 27. September 2007 zu Abstimmung zu stellen. Weiterhin bitten wir Sie, den Antrag schnellstmöglich an den DADINA-Vorstand weiterzuleiten. Wir würden uns freuen, wenn es möglich wäre, die vom Vorstand für die kommende Sitzung erbetene Stellungnahme zu unserem Änderungsantrag bereits über die hiermit vorliegende Fassung zu fertigen.

Die Verbandsversammlung der DADINA möge beschließen:

Die Vorlage des Vorstandes „Änderung Nahverkehrsplan 2004 – 2009 Stadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg“ wird in den genannten Punkten wie folgt geändert:

:

1. 11.3.1. Tabelle 20, Linienbezogene Maßnahmen
 - (a) L-9; Linie AIR: Vorbehaltlich der Ergebnisse der Untersuchung über die ÖPNV-Anbindung des Frankfurter Flughafens.
 - (b) L-22, Linie O: Das Ende des Bedienungszeitraums wird für Freitage und Samstage auf 2:30 Uhr festgesetzt.
 - (c) L-26; Linie R: Vorbehaltlich der Ergebnisse des in Erarbeitung befindlichen „ÖPNV-Konzepts Darmstadt Nord“ (PGN, Kassel) im Zuge

ÄNDERUNGSANTRAG

26. August 2007

der Inbetriebnahme der Straßenbahnneubaustrecke nach Arheilgen Nord.

- (d) L-42; Linie 5513: Als Beginn des Bedienungszeitraums an Wochentagen wird 5:00 Uhr festgesetzt.
- (e) L-44; Linie 5515: Als Ende des Bedienungszeitraums wird von Montags bis Donnerstags 0:30 Uhr festgelegt.

2. 13.2.1.1.2. Erscheinungsbild der Fahrzeuge

- (a) Absatz (2): Der zweite Absatz wird wie folgt neu gefasst:
„Werbeanbringungen am oder im Fahrzeug sind nur nach Abstimmung mit den Aufgabenträgern zulässig. **Auf den seitlichen Fensterflächen des Fahrzeugs darf die durch Werbeanbringungen beeinträchtigte Fensterfläche maximal 20% betragen. Der Unternehmer muss zudem nachweisen, dass durch die Fensterbeklebung je Fahrzeug maximal 20% der Sitzplätze betroffen sind. Dies ist der Fall, sofern an dem zum Sitzplatz nächsten gelegenen, seitlichen Fenster, zwischen der Oberkante der Sitzlehne und der Oberkante der Lehne des davorliegenden Sitzes, die Fensterfläche, betrachtet über die gesamte Fensterhöhe, ganz oder teilweise beklebt ist.**“
- (b) Der Paragraph wird um einen 4. Absatz wie folgt ergänzt: „**(4) Der Unternehmer hat den Aufgabenträgern bis zu 10% der auf seinen Fahrzeugen insgesamt zur Verfügung stehenden Werbefläche zu den Herstellungskosten der Beklebung für Eigenwerbung zur Verfügung zu stellen.**“

3. 13.2.1.1.4. Mindestanforderung an alle Fahrzeuge

(1) M7 Komfort

Der Teilsatz „mindestens 1 Abfallbehälter in jedem starren Fahrzeugteil“ wird wie folgt geändert: „**mindestens ein als Abfallbehälter gekennzeichnetes Behältnis mit einem Mindestvolumen von 5l je starrem Fahrzeugteil, welches ausreichend mit dem Fahrzeug gegen Umfallen verbunden ist.**“

(2) M10 Umweltstandards

- (a) Der erste Spiegelstrich (derzeit: Einhaltung der zum Zulassungszeitraum gültigen Euro-Norm, mindestens jedoch Euro 2 für die ersten 4 Jahre der Bündellaufzeit und Euro 3 nach dem 4.

ÄNDERUNGSANTRAG

26. August 2007

Betriebsjahr, für 5% der Fahrplankilometerleistung eines Linienbündels darf auch nach dem 4. Betriebsjahr Euro 2 eingesetzt werden.) wird geändert in **„Einhaltung der zum Zulassungszeitraum gültigen Euro-Norm, bis einschließlich 31.12.2009 jedoch für mindestens 80% der Fahrplankilometerleistung eines Linienbündels mindestens Euro 3, für bis zu 20% mindestens Euro 2; vom 1.1.2010 bis einschließlich 31.12.2011 für mindestens 90% der Fahrplankilometerleistung eines Linienbündels mindestens Euro 3, für bis zu 10% mindestens Euro 2; vom 1.1.2012 bis einschließlich 31.12.2013 für mindestens 95% der Fahrplankilometerleistung eines Linienbündels mindestens Euro 3, für bis zu 5% mindestens Euro 2; ab dem 1.1.2014 gilt für 100% der Fahrplankilometerleistung mindestens Euro 3.“**

(b) Der letzte Satz (derzeit: Während der ersten 4 Jahre der Bündellaufzeit gilt für 40% der Fahrplankilometerleistung eines Linienbündels und nach dem 4. Jahr der Bündellaufzeit für 70% der Fahrplankilometerleistung eines Linienbündels zusätzlich: Einhaltung der Euro 5 – Norm.) wird wie folgt geändert: **„Weiterhin ist der Abgasstandard EEV wie folgt einzuhalten: - ab Beginn der Bündellaufzeit auf 40% der Fahrplankilometerleistung des Linienbündels, - ab dem 3. Jahr der Bündellaufzeit auf 60% der Fahrplankilometerleistung des Linienbündels, - ab dem 5. Jahr der Bündellaufzeit auf 80% der Fahrplankilometerleistung des Linienbündels.“**

4. 13.2.1.3.6. Fahrgeldsicherung

Der Paragraph wird wie folgt geändert:

- (1) Dem Unternehmer obliegt die Fahrgeldsicherung.**
- (2) An den Haltestellen im Stadtgebiet der Stadt Darmstadt wird das Fahrgastflussprinzip grundsätzlich nicht angewendet.**
- (3) An Haltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg kann das Fahrgastflussprinzip angewendet werden, sofern durch den Aufgabenträger für diese Haltestelle nichts Anderweitiges festgelegt wurde.**

ÄNDERUNGSANTRAG

26. August 2007

(4) Verspätungen, die durch Anwendung des Fahrgastflussprinzips entstehen, sind reguläre, durch den Unternehmer zu vertretende Verspätungen.“

5. 13.2.1.6.Haltestellen

Absatz 2: Der Absatz wird nach dem zweiten Satz wie folgt ergänzt:

„Erfolgt der Ersatz des Fahrplans nicht binnen der oben genannten Frist behalten sich die Aufgabenträger vor, den Fahrplan in eigener Regie und auf Kosten des Unternehmers zu ersetzen.“

6. Pünktlichkeitsüberwachung

(a) 13.2.2.1.2. (1. Absatz): Im zweiten Satz (In Abstimmung mit) wird der Passus „jedes Linienbündel“ durch **„jede Linie“** ersetzt.

(b) Der Absatz 13.2.1.5. (5) wird gestrichen.

7. 13.2.1.2.4.Tariftreue

(a) Absatz 1: Der Absatz (derzeit: Der Unternehmer darf das tarifvertraglich vereinbarte Niveau für das private Omnibusgewerbe des Landesverbandes Hessisches Omnibusunternehmer e.V. (LHO) in der jeweils gültigen Fassung während der Laufzeit der Konzession nicht unterschreiten.) wird wie folgt geändert: **„Der Unternehmer darf das Niveau der einschlägigen tariflichen Bedingungen der Tarifverträge für das private Omnibusgewerbe des Landesverbandes Hessisches Omnibusunternehmer e.V. (LHO), insbesondere des Lohntarifvertrages sowie des Manteltarifvertrages, in der jeweils gültigen Fassung während der Laufzeit der Konzession nicht unterschreiten.“**

(b) Als Absatz 3 wird neu hinzugefügt: **„Für das Fahrpersonal des Unternehmers sowie für das Fahrpersonal der im Rahmen des Verkehrsvertrages beschäftigten Subunternehmer wird in den Verkehrsverträgen ein gegenüber dem jeweiligen Arbeitgeber einklagbares Recht auf die Mindesttarifanforderungen nach Absatz 1 festgelegt.“**

(c) Als Absatz 4 wird neu hinzugefügt: **„Ein Muster-Blanko-Arbeitsvertrag des Unternehmers für das fahrende Personal ist vom Unternehmer als Nachweis der Erfüllung der Forderungen**

ÄNDERUNGSANTRAG

26. August 2007

nach Absatz 1 dem Aufgabenträger bei Vertragsschluss in einem versiegelten Umschlag zu übergeben. Das Siegel darf vom Aufgabenträger nach vorangegangener Ankündigung gegenüber dem Unternehmer bei Zweifeln über die Erfüllung des Abs. 1 gebrochen werden und wird dem Unternehmer andernfalls nach Ablauf der Konzessionslaufzeit versiegelt zurückübergeben.“

Begründung:

Zu 1. Die im Nahverkehrsplan vorgenommenen Festlegungen entsprechen einer Zielvereinbarung der Aufgabenträger über den Öffentlichen Nahverkehr im Zweckverbandgebiet. Sofern die Verkehre vom Verband ausgeschrieben oder anderweitig vergeben werden, dienen sie als Richtschnur, von der ggf. abgewichen werden kann. Werden die Verkehre eigenwirtschaftlich erbracht, sind die im Nahverkehrsplan festgelegten Kriterien vom Unternehmer einzuhalten. Durch die vorgeschlagenen Änderungen kann bei einer eigenwirtschaftlichen Vergabe erwünschter Mehrverkehr ohne Kosten für die Aufgabenträger realisiert werden. Eine Bindewirkung für den Aufgabenträger entsteht nicht.

Zu den Unterpunkten im Einzelnen:

- (a) Die Linie AIR ist Teil einer derzeit in Bearbeitung befindlichen Überplanung der Flughafenbindung mit dem ÖPNV. Die Ergebnisse der Untersuchung sollten zur Verbesserung der Kundenakzeptanz auf der zu allen Tageszeiten stark belasteten Linie bei der Konzessionsvergabe einfließen.
- (b) Die Linie O ist im Nachtverkehr an Freitagen und Samstagen nur den ersten Nachtknoten am Luisenplatz angebunden. Eine Anpassung diene der Vereinheitlichung im Verbandsgebiet.
- (c) Die Linie R ist Bestandteil der Überlegungen im „ÖPNV-Konzept DA-Nord“ im Zuge des Straßenbahnbaus. Die Ergebnisse sollten analog zu den Linien A, AH und WX in der Konzessionsvergabe berücksichtigt werden.
- (d) Laut NVP beginnt der Bedienzeitraum am Wochentagen auf der Linie 5513 erst um 7:30 Uhr (vgl. Samstag: 6:30 Uhr). Der aktuelle Wochentagsfahrplan beginnt um 5:00 Uhr. Die Anpassung erfolgt als Sicherung des Status Quo.

ÄNDERUNGSANTRAG

26. August 2007

- (e) Die Linie 5515 bedient derzeit von Mo-Do mit der letzten Fahrt den vorletzten Knoten am Luisenplatz. Eine Anpassung an den letzten Knoten erleichtert den Fahrgästen die Merkbarkeit.

Zu 2. Der Wunsch der Unternehmer, Zusatzeinnahmen über das Aufbringen von Werbung zu erwirtschaften, ist nachvollziehbar, im Sinne der Systemfinanzierung zu unterstützen und wird mit der von Vorstand intendierten Regelung in einem für die Fahrgäste akzeptablen Maß erfüllt. Der Änderungsvorschlag stellt zudem sicher, dass auf Basis dieser Regelung nicht z.B. auf der kompletten Länge des Fahrzeuges die untersten 50cm der Fensterfläche beklebt werden, so dass letztendlich trotzdem alle Fahrgäste von der Beklebung betroffen sind. Gleichzeitig wird durch die Konkretisierung, dass maximal 20% der *seitlichen* Fensterflächen betroffen sein dürfen, der Weg für die besonders Fahrgastverträgliche und zudem Werbewirksame Heckbeklebung von Fahrzeugen ohne Einschränkungen freigegeben.

Die Möglichkeit der Eigeninanspruchnahme von Werbeflächen durch die DADINA zu Herstellungspreisen ermöglicht weiterhin bei geringem Mitteleinsatz eine Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit für den ÖPNV.

Zu 3. (1) Der Änderungsvorschlag konkretisiert die Vorlage, um unerwünschten Entwicklungen (vgl. Abfallbehälter in den Straßenbahnen) vorzubeugen.

(2) Bei der derzeit vom Vorstand vorgeschlagenen Regelung ist nicht auszuschließen, dass ein Unternehmer eine gewonnen Leistung in den ersten vier Jahren der Bündellaufzeit mit bis zu 60% durch Euro 2 Fahrzeuge erbringt. Dies wäre sogar im Vergleich zum Stand vor der Neuvergabe eine deutliche Verschlechterung der Umweltfreundlichkeit der eingesetzten Fahrzeuge. Insbesondere vor dem Hintergrund der ab dem 1.1.2010 geltenden Grenzwerte für Stickstoffdioxid in der Luft ($40\mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel; Durchschnitt Darmstadt Hügelsstraße 2006: $67\mu\text{g}/\text{m}^3$) gilt es bereits jetzt die Weichen für die jeweils 8 Jahre laufenden Konzessionen zu stellen. Ein völlig uneingeschränkter Einsatz von Euro 2 Fahrzeugen auch während der ersten Jahre der Bündellaufzeit erscheint daher nicht mehr angemessen. Die vorgeschlagene Regelung (20/10/5) ermöglicht es den Unternehmen Euro 2 Fahrzeuge in einem gemäß der normalen Abschreibungszeiträume akzeptablen Rahmen weiter zu nutzen ohne die Ziele der Luftreinhaltung negativ zu beeinflussen.

ÄNDERUNGSANTRAG

26. August 2007

Norm	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5/EEV
Inkrafttreten	1996	2000	2005	2008
NO_x (g/kWh)	7	5	3,5	2

Zu 4. Die Festlegung auf das Fahrgastflussprinzip (Einstieg nur beim Fahrer möglich) führt an stark belasteten Haltestellen, die im Landkreis ebenso wie in der Stadt Darmstadt zahlreich vorhanden sind, unweigerlich zu Verzögerungen im Betriebsablauf. Und auch in der Stadt Darmstadt ist für die Fahrgäste unverständlich, wieso unterschiedliche Busse, die an der gleichen Haltestellen halten, nach unterschiedlichen Systemen verfahren. Besonders ärgerlich muss dies aus Sicht der DADINA sein, da damit die in den Köpfen der Fahrgäste noch immer vorhandene generelle, systemische Trennung zwischen Stadtverkehr und Regionalverkehr zementiert wird.

Die vorgeschlagene Änderung schließt das Fahrgastflussprinzip einheitlich für das komplette Darmstädter Stadtgebiet aus und ermöglicht der DADINA für stark belastete Haltestellen im Landkreis haltestelleneinheitliche (unternehmensübergreifende) Regelungen festzulegen. Im Übrigen sind die Unternehmen in der Fahrgeldsicherung frei (Einsatz von Kontrolleuren, o.ä.).

Zu 5. Ergänzt eine Sanktionierung für den Fall, dass der Unternehmer seiner vertraglichen Pflicht nicht nachkommt (fehlte) und ergänzt gleichzeitig die Möglichkeit der DADINA, bei Nichterfüllung auf Kosten des Unternehmers selber handeln zu können.

Zu 6. Durch die Ergänzung des Absatzes 13.2.1.5. (5) in der Vorlage des Vorstandes hätten die Unternehmen nun die Möglichkeit, alle verspäteten Fahrten, die sie nicht selber zu verantworten haben, bei der DADINA zu melden und von den Malusregelungen auszunehmen. Unter diesen geänderten Umständen (ursprünglich sollten mit dem Pünktlichkeitswert von 90% auch kleinere externe Störungen im Betriebsablauf wie Müllfahrzeuge, Umzüge, etc. pauschal mit erfasst werden) wäre eine Pünktlichkeit von „nur“ 90% nicht mehr adäquat.

Da eine fahrtgenaue Erfassung von Verspätungsgründen sowie die Revision der Pünktlichkeitswerte nach derzeitigem Kenntnisstand zu einem erhöhten administrativen Aufwand führen würde und derzeit nicht praktikabel umzusetzen ist,



ÄNDERUNGSANTRAG

26. August 2007

ist die vorläufige Streichung des vorgenannten Absatzes die derzeit sinnvollste Möglichkeit diesem Problem zu begegnen. Eine weiterführende Diskussion zu dem Themenkomplex ist im Rahmen der Novellierung des Nahverkehrsplans in zwei Jahren zu führen und mit einer abschließenden Regelung zu beschließen.

Zu 7. Die Konkretisierung der Regelung zur Tariftreue, die von allen größeren Unternehmen in ihren Stellungnahmen erbeten wurde, wurde erst durch den zusätzlichen Vorlauf über die Sommerpause möglich. Die vorgeschlagenen Regelungen verringern die Gefahr von Dumpinglöhnen beim fahrenden Personal weiter, insbesondere durch das Schließen von Schlupflöchern z.B. bei Pausen und Arbeitszeitregelungen (Manteltarifvertrag) sowie zusätzliche Verpflichtungen des Unternehmers. Die vorgeschlagenen Regelungen finden teilweise bereits auch im RMV Anwendung.

Mit freundlichen Grüßen,

gez.

Felix Weidner

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Vorsitzender

DADINA Pünktlichkeitsbericht

Sehr geehrter Herr Vorsitzender der DADINA-Verbandsversammlung Hörr,

wir bitten Sie, unseren folgenden Antrag bei der kommenden 7./III Sitzung der DADINA-Verbandsversammlung am 27. September 2007 behandeln zu lassen.

Die Verbandsversammlung der DADINA möge beschließen:

- 1. Der DADINA-Vorstand wird beauftragt, ab 2008 jeweils zu Jahresmitte einen Pünktlichkeitsbericht über die im DADINA-Gebiet erbrachte Linien- und Gesamtpünktlichkeit der Nahverkehrsleistung sowie die Ergebnisse der Pünktlichkeitsgarantie zu veröffentlichen. In den Bericht einfließen sollen mindestens die im rechnergestützten Betriebsleitsystem erfassten Linien; die Darstellung der Pünktlichkeit aller im DADINA-Gebiet verkehrenden Linien (Eisenbahn, Straßenbahn, Bus, Sonderformen) ist anzustreben.*
- 2. Als grundlegender Teil eines umfassenden Qualitätsmanagements ist die Ergänzung des Berichts um die im Rahmen des Qualitätsmanagements erhobenen Ergebnisse aus Fahrgastbefragungen und sonstigen Erhebungen sowie die Inhalte des Kundenfeedbacks anzustreben.*

Begründung:

Seit ihrer Gründung wurde durch die DADINA eine Vielzahl von Maßnahmen implementiert, um die Qualität und die Pünktlichkeit des ÖPNV in der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg zu verbessern. Steigende Fahrgastzahlen, konkrete Fahrgastbefragungen auf einzelnen Linien insbesondere im Zusammenhang mit Angebotsverbesserungen, abnehmende Beschwerdezahlen, Untersuchungen im Rahmen des Nahverkehrsplans und anderen Planungen sowie mittlerweile auch die Erfassung der Pünktlichkeit und diverser weiterer

ANTRAG
15. August 2007

Qualitätsmerkmale über das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) haben immer wieder gezeigt, dass hierbei in den vergangenen 10 Jahren große Erfolge erzielt werden konnten.

Ein umfassendes, kontinuierliches Berichtswesen über die Qualität des ÖPNVs war bislang schon aufgrund der mangelnden technischen Möglichkeiten jedoch kaum möglich. Durch technische Verbesserungen des rechnergestützten Betriebsleitsystems und den zunehmenden Anschluss weiterer Linien im Rahmen der Neuvergabe von Linienbündel werden inzwischen viele Daten, darunter insbesondere die Pünktlichkeit, automatisch erfasst. Zudem werden im Rahmen von Verkehrsverträgen zukünftig auch subjektive Qualitätskriterien der Fahrgäste überprüft. Die hierbei gesammelten Informationen stellen eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Kontrollinstanzen der DADINA dar und können über eine Veröffentlichung auch einen wichtigen Beitrag für das Marketing leisten.

Von besonderem Interesse ist dabei die Pünktlichkeit, da sie von den Fahrgästen im täglichen Betrieb als „harter Faktor“ besonders elementar wahrgenommen wird und sie für alle Beteiligten eine einfach zu messender und objektiver Qualitätsparameter darstellt. Die darüber hinaus vorhandenen Qualitätsdaten können zusätzliche, interessante Hinweise und Informationen liefern. Eine jährliche Veröffentlichung vor der Sommerpause bietet zudem die Möglichkeit, den hohen Qualitätsstandard des ÖPNV in der DADINA sowie erreichte Verbesserungen seit dem Vorjahr deutlich in das öffentliche Interesse zu rücken und erkannte Verbesserungsmöglichkeiten bereits beim kommenden Fahrplanwechsel zu nutzen.

Mit freundlichen Grüßen,

gez.

Felix Weidner

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Vorsitzender