

# Thema: Öffentlicher Personennahverkehr

## Titel: Modernisierung der Odenwald-Bahn

Textbeitrag für das Leuchtturmprojekt „Modernisierung der Odenwald-Bahn“ der Partner Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA, Träger: Stadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg), Odenwald-Regionalgesellschaft (OREG, Odenwaldkreis), Kreis-Verkehrs-Gesellschaft Offenbach (KVG, Kreis Offenbach) und der Lokalen Nahverkehrsorganisation Hanau (Stadt Hanau) für die ARD-Themenwoche „Der mobile Mensch“



Die Odenwald-Bahn verläuft von Eberbach am Neckar über Erbach und Michelstadt nach Groß-Umstadt Wiebelsbach. Dort teilt sie sich in einen Ast, der über Darmstadt nach Frankfurt führt und einen zweiten Ast, der über Babenhausen, Seligenstadt und Hanau ebenfalls nach Frankfurt verläuft. Der Himbächel-Viadukt bei Beerfelden gehört zu den architektonischen Höhepunkten der Strecke.

### Historie

Nachdem in den achtziger und neunziger Jahren zumindest der Südabschnitt von der Stilllegung bedroht war, beschlossen die beteiligten Gebietskörperschaften zusammen mit dem RMV, die Odenwald-Bahn komplett zu modernisieren und für die Fahrgäste attraktiver zu gestalten. Dies sollte sowohl die Fahrzeuge als auch die Strecke und die Bahnsteige umfassen. Damit erfüllt die Bahn zwei wichtige Funktionen: Pendler kommen täglich bequem, komfortabel und schnell zur Arbeitsstelle und wieder nach Hause und eine der reizvollsten Landschaften Deutschlands wurde touristisch optimal erschlossen.

### Bauliche Leistungen

Im ersten Bauabschnitt von 2000 bis 2005 wurden in Zusammenarbeit mit der DB Netz AG auf rund 110 Kilometern Länge Schienen, Schwellen und Schotter erneuert sowie 24 Weichen ersetzt. Außerdem wurde eine Gleisverbindung geschaffen, auf der die Züge aus dem Odenwald und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg von Darmstadt Nord ohne Halt direkt zum Frankfurter Hauptbahnhof verkehren können. Dies kostete zusammen rund 62 Mio. Euro.

### Barrierefreie Bahnhöfe

Im zweiten Bauabschnitt wurden von 2005 bis 2008 14 Bahnhöfe barrierefrei umgebaut sowie ein elektronisches Stellwerk in Groß-Umstadt Wiebelsbach eingerichtet. Außerdem mussten 56 Bahnübergänge erneuert und angepasst werden. Hierbei wurden ca. 56 Mio. Euro investiert. Inzwischen wurden drei weitere Haltepunkte modernisiert. Beim Ausbau wurde darauf geachtet, dass auch weiterhin Güterverkehr auf der Strecke möglich ist.

### Verknüpfung erfolgreich

In einigen Kommunen wie Ober-Ramstadt, Lengfeld und Hainburg-Hainstadt wurde auch das Bahnhofsumfeld mit Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen sowie barrierefreien Bushaltestellen neu gestaltet. Für 2011/2012 ist der Bau von Anzeigern für dynamische Fahrgastinformationen geplant, auf denen die aktuellen Abfahrtszeiten der Züge und der Busse angezeigt werden.

### **Direktfahrten nach Frankfurt**

Im Dezember 2005 übernahm nach einer europaweiten Ausschreibung des RMV das Unternehmen VIAS den Betrieb auf der Odenwald-Bahn. Hierbei wurden 22 neue und moderne Triebwagen vom Typ Itino eingesetzt. Außerdem wurde der Fahrplan erweitert und erstmalig die direkten Fahrten nach Frankfurt ohne Anfahren des Darmstädter Hauptbahnhofs angeboten. Auch auf der Strecke über Hanau nach Frankfurt werden zusätzliche durchgehende Fahrten angeboten, die bei den Fahrgästen sehr gut nachgefragt werden.

### **Vorreiter in Europa: Modernste Züge für den Klimaschutz**

Die Fahrgastnachfrage – besonders auf der Direktverbindung nach Frankfurt – war schon bald so groß, dass vier zusätzliche Itino-Triebwagen durch den RMV bestellt wurden. Diese fahren seit Mai 2010 im Betrieb und verfügen über eine besonders umweltfreundliche Diesel-Technologie des Herstellers Bombardier, die hier europaweit erstmalig eingesetzt wird. Erfüllt werden bereits heute die strengen ab 2012 geltenden Abgasrichtlinien der EU. Der RMV ist der erste deutsche Nutzer dieser mit der C.L.E.A.N.-Technik ausgestatteten Züge, die den schadstoffärmsten Antrieb für Dieselfahrzeuge der 500kW-Klasse bietet.



### **Ausweitung des Fahrtenangebotes**

Im Herbst 2008 wurde das elektronische Stellwerk in Betrieb genommen und der Fahrplan noch mal um 140.000 Zugkilometer pro Jahr erweitert. Auch der Abendverkehr wurde ausgedehnt.

### **Fortsetzung folgt: Strecke nach Pfungstadt wird reaktiviert**

Für Dezember 2011 ist die Reaktivierung der Bahnstrecke von Darmstadt-Eberstadt nach Pfungstadt (zirka 2 Kilometer) geplant. Es soll eine betriebliche Durchbindung mit der Odenwald-Bahn durch denselben Betreiber (Fa. VIAS) erfolgen. Bei der seit

1955 für den Personennahverkehr still gelegten Strecke handelt es sich um die erste Reaktivierung einer Bahnstrecke in Südhessen. Im Stundentakt wird man dann in nur dreizehn Minuten vom Bahnhof Pfungstadt zum Darmstädter Hauptbahnhof gelangen. In Pfungstadt entsteht eine Verkehrsstation mit Bike+Ride- sowie Park+Ride-Platz, Bushaltestellen und einer modernen Fahrgastinformation.

### **Erfolgreiche Kooperation**

Die Modernisierung der Odenwald-Bahn ist ein sehr erfolgreiches Beispiel kommunaler Kooperation. Ohne die gute Zusammenarbeit zwischen den Gebietskörperschaften (Stadt Hanau, Stadt Darmstadt, Landkreis Darmstadt-Dieburg, Landkreis Offenbach, Odenwaldkreis) wäre die Realisierung des Projektes nicht möglich gewesen. Die Zuwächse bei den Fahrgastzahlen um mehr als ein Drittel zeigen, dass die Verbesserungen von der Bevölkerung gut angenommen werden. Die Odenwald-Bahn stellt nicht nur eine regionale Schienenstrecke dar, sondern wird als ein Entwicklungsband gesehen, das Grundlage für touristische, wirtschaftliche und planerische Initiativen ist.

15. Februar 2011

Ansprechpartner:  
Matthias Altenhein, Geschäftsführer  
Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation  
Europaplatz 1 - 64293 Darmstadt  
Telefon: 06151 36051 11 - Telefax: 06151 36051 22  
Matthias.altenhein@dadina.de