

**Gemeinsame Presseerklärung
der Hessischen Landesregierung, der Rhein-Main-
Verkehrsverbund GmbH, der DB Netz AG, der DB Station &
Service AG, der Landkreise Odenwald, Darmstadt-Dieburg und
Offenbach sowie der Städte Darmstadt und Hanau**

**zur Vertragsunterzeichnung
aus Anlass
der Modernisierung der Odenwaldbahn
am 16. Januar 2003 in Michelstadt**

"Investitionen in Verkehrswege sind Investitionen in die Zukunft unserer Region", mit diesem Leitsatz begrüßt Landrat Horst Schnur (Odenwaldkreis) am 16. Januar 2003 in Michelstadt den Staatssekretär im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Dr. Herbert Hirschler und seine Amtskollegen aus den Landkreisen Darmstadt-Dieburg und Offenbach sowie den Städten Darmstadt und Hanau. Die hochrangigen Vertreter haben sich in der ehemaligen Bahnhofsgaststätte des Bahnhofs Michelstadt eingefunden, um gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und der Deutschen Bahn AG weitere Signale für die Odenwaldbahn auf "Grün" zu stellen. Konkret wurde ein Vorvertrag zum Bau- und Finanzierungsvertrag und ein Vertrag über die Bestellung von Mehrleistungen auf der Odenwaldbahnstrecke unterzeichnet. Dabei hat auch der Ort der Veranstaltung symbolischen Charakter: In der ehemaligen Gaststätte befindet sich gegenwärtig das Baubüro für den Umbau des Bahnhofsumfeldes zu einem Busbahnhof und einer P+R-Anlage. Aus dem tristen Empfangsgebäude soll zudem ein modernes Dienstleistungszentrum mit einer fahrgastfreundlichen Mobilitätszentrale werden. Wenn wir uns in drei Jahren hier wiedersehen, werden Sie den Bahnhof und die Odenwaldbahnstrecke nicht wiedererkennen, so Schnur. Bis dahin verbleibt den Verantwortlichen beim Land, beim Verkehrsverbund, bei der Deutschen Bahn AG und bei den Gebietskörperschaften noch ein gewaltiges Stück an Arbeit und die Lösung schwieriger Aufgaben.

Als einen der wichtigen Schritte zur Stärkung des Darmstädter Hauptbahnhofes als "Kreuz des Südens" bezeichnete der Vorstandsvorsitzende der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA) Dr. Hans-Jürgen Braun die Zukunftssicherung der Odenwaldbahn. Mit dem neuen Bahnhof Lichtwiese und der Stärkung des Ostbahnhofes würden entscheidende Maßnahmen zur Umsetzung der gemeinsamen Nahverkehrsplanung des Landkreises Darmstadt-Dieburg und der Stadt Darmstadt realisiert

"Die Modernisierung der Streckeninfrastruktur der Odenwaldbahn und die Realisierung eines zukunftsweisenden Betriebskonzepts mit attraktiven Fahrzeugen ist eine herausragende Chance für die gesamte Region", so Staatssekretär Dr. Hirschler. Sie wird die Verkehrsstruktur nachhaltig entwickeln und auch entscheidende Impulse für die Regionalentwicklung geben. Dabei muss die Odenwaldbahn den Spagat zwischen den Bedürfnissen des ländlichen Raums und den Anforderungen des Ballungsraums erfüllen. Denn es gilt, schnelle und im Vergleich zum Individualverkehr konkurrenzfähige Verbindungen aus den Landkreisen nach Darmstadt und Frankfurt zu schaffen, erläutert Volker Sparmann, Geschäftsführer der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH die komplizierten Planungen. Die Gebietskörperschaften haben sich bereits vor längerer Zeit auf ein Betriebskonzept verständigt, das jetzt die Grundlage für die Modernisierung der Infrastruktur durch die DB AG ist. So sollen ab dem Jahre 2006 auf der Odenwaldbahn zwischen Eberbach und Hanau bzw. Frankfurt und zwischen Erbach und Darmstadt / Frankfurt die folgenden Zugleistungen verkehren:

- Die RegionalExpress-Verbindungen fahren im 2-Stundentakt zwischen Eberbach und Frankfurt über Groß-Umstadt und Hanau sowie zwischen Erbach und Darmstadt ("Schneller Odenwälder")
- Weiterhin verkehren die bisherigen Regionalbahnen meist stündlich zwischen Erbach und Darmstadt sowie zwischen Wiebelsbach-Heubach und Hanau.

- Darüber hinaus wird eine neue Verbindung eingeführt von Erbach nach Frankfurt mit Halt an allen Stationen bis Darmstadt Nord und anschließend auf direktem Weg ohne Halt bis Frankfurt Hbf. Auch diese Verbindung wird zweistündlich verkehren mit Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit.

Landrat Alfred Jakoubek (Darmstadt-Dieburg) verweist in diesem Zusammenhang auf die herausragende Bedeutung der künftigen Direktverbindung aus dem Odenwald über Darmstadt-Nord nach Frankfurt / Hauptbahnhof. In kaum mehr als 20 Minuten von Ober Ramstadt oder in einer guten Stunde von Michelstadt in Frankfurt zu sein, ist konkurrenzlos und wird der Odenwaldbahn und der Siedlungsachse entlang der Strecke einen gehörigen Aufschwung bescheren, sind sich alle einig. Bürgermeister Claus Kaminsky (Stadt Hanau) sieht in der verbesserten Anbindung des Odenwaldes von und nach Hanau neben den Vorteilen für die Berufs- und Freizeitpendler auch eine Stärkung für den ICE -Bahnhof Hanau.

Um dieses Betriebskonzept zu realisieren muss die DB AG erheblich investieren. Schwerpunkte der Investitionen sind insbesondere die Leit- und Sicherungstechnik, die nach Abschluss der Maßnahmen von einem elektronischen Stellwerk in Wiebelsbach-Heubach gesteuert wird, die Kommunikationstechnik, die Erneuerung der Bahnübergänge und die Anpassung und Modernisierung der Bahnsteige. Auch die Kommunen sind gefordert: bei vielen Bahnübergängen muss eine Kostenteilung erfolgen und einige Bahnsteige können nur in der Bauträgerschaft der jeweiligen Kommune erneuert und angepasst werden, was deren Mitfinanzierung erfordert. Die Vertreter der Gebietskörperschaften sind sich aber einig, dass es aus Attraktivitätsgründen und vor allem zur Beseitigung von Zugangsbarrieren für Mobilitätsbehinderte unbedingt notwendig ist, alle Bahnsteige auf ein einheitliches Niveau anzuheben um einen ebenen Zugang zu den neuen Zügen zu erreichen. Wir müssen nicht nur durch das Behinderten-Gleichstellungsgesetz diesen Anforderungen Rechnung tragen, wir wollen dies auch und sehen es als eine sehr wichtige Aufgabe, Erleichterungen für mobilitätsbehinderte Mitbürgerinnen und Mitbürgern zu schaffen, die vielfach auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, ergänzt Peter Walter, Landrat des Kreises Offenbach die Planungen.

Finanziert werden die Investitionen der Bahn fast ausschließlich aus Bundesmitteln. Soweit diese als Darlehen gewährt werden, müssen die Abschreibungsbeträge "verdient" werden. „Zur Abdeckung dieses Aufwandes trägt die Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH als öffentlicher Aufgabenträger (Besteller) des Schienenverkehrs mit der Bestellung der zusätzlichen Verkehrsleistungen entscheidend bei“ erklärt Georg Salz-Frühauf, Leiter Regionalnetze der DB Netz NL Mitte. Insgesamt wird der RMV im Bau- und Finanzierungsvertrag ein jährliches Trassenvolumen von rund zwei Millionen Zug-km im Jahr auf einen Zeitraum von 20 Jahren bestellen.

Doch damit fahren auf der Odenwaldbahn noch keine Züge, sondern auch die Betriebsleistung muss erst noch vom RMV bestellt werden. Grundlage dafür ist das bereits genannte Betriebskonzept. 90 % der Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr werden derzeit von der DB Regio AG erbracht, doch gibt es zunehmend auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im liberalisierten Verkehrsmarkt Nahverkehrsleistungen anbieten. Das Land Hessen will die Chancen des Wettbewerbs nutzen, um zu einem attraktiven, qualitativ angemessenen und kostengünstigen Schienenverkehr zu kommen, bekräftigen Staatssekretär Dr. Hirschler und RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann die Absicht des Verkehrsverbundes, die Leistungen auf der Odenwaldbahn europaweit auszuschreiben.

Noch in diesem Jahr muss dazu das komplizierte Verfahren auf der Grundlage standardisierter Leistungsverzeichnisse eingeleitet werden, um eine Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel 2005 / 06 zu gewährleisten. Und noch eine anspruchsvolle Aufgabe haben das Land und der Verkehrsverbund kurzfristig zu lösen: am Modellfall der Odenwaldbahn soll eine Fahrzeugvorhaltung auf Aufgabenträgerseite geprüft werden. Die neuen spurtarken Fahrzeuge, die für das anspruchsvolle Betriebskonzept notwendig sind, erfordern ein Investitionsvolumen von mindestens 60 Mio. €. Dies kann kein Verkehrsunternehmen schultern, so Sparmann, wenn Verkehrsverträge nur über eine kurze Laufzeit von nur 10 Jahren abgeschlossen werden. Damit auch das Land Hessen eine Fahrzeugförderung wettbewerbsneutral vornehmen kann, wird der Verkehrsverbund kurzfristig eine Entscheidung über die Bildung eines Fahrzeugpools zu treffen haben. Sollte es dazu kommen, würden die Fahrzeuge dann dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Betriebsleistung überlassen.

Mit der heutigen Unterzeichnung eines Vorvertrages zum Bau- und Finanzierungsvertrag bekräftigen alle Beteiligten den festen Willen, das Projekt der Modernisierung der Odenwaldbahn im vorgesehenen Zeitplan voranzubringen. Als maßgeblicher folgender Meilenstein gilt der Abschluss des Bau- und Finanzierungsvertrages, nach Fertigstellung der Entwurfsplanung im Mai 2003. Bis dahin müssen die Wirtschaftlichkeitsrechnung der Bahn und das planrechtliche Genehmigungsverfahren durch das Eisenbahn-Bundesamt abgeschlossen sein und die Finanzierungsmittel bereitgestellt werden. Die kommunalen Gebietskörperschaften haben ihren Beitrag dazu bereits geleistet: Mit der vertraglichen Verpflichtung, für die Mehrleistungen auf der Odenwaldbahn ab dem Jahre

2006 auf die Dauer von 20 Jahren 1,55 Mio. € bereitzustellen, wollen sie der Realisierung des Projekts Nachdruck verleihen. Mit dieser Entscheidung belasten wir die künftige Generation, so Landrat Schnur. Sie ist um so bedeutungsvoller, also sie in einer Zeit der leeren kommunalen Kassen getroffen wird. Wir wissen aber um die historische Chance, die das Projekt hat und die wir fördern wollen.

Diese Auffassung teilt auch Reinhold Ruhr, Bürgermeister der Stadt Michelstadt, der aus den Händen des Staatssekretärs einen vorläufigen Bewilligungsbescheid für den dritten Bauabschnitt zur Modernisierung des Bahnhofsareals in Empfang nimmt. Bestimmt ist dieser für den Umbau des ehemaligen Empfangsgebäudes zu einer RMV-Mobilitätszentrale. Damit können die Bauarbeiten im Frühjahr beginnen; die Aufnahme des Betriebes, der in Kooperation zwischen der Odenwald-Regional-Gesellschaft und der Stadt Michelstadt organisiert wird, ist für Mitte 2004 vorgesehen. Die Mobilitätszentrale rundet dann das umfangreiche Engagement der Stadt Michelstadt in diesem Bereich ab, das mit dem Bau eines Busbahnhofs und der Anlage von 69 P+R-Plätzen bereits begonnen hat.

Das Signal für eine Abfahrt in Richtung Zukunft ist für die Odenwaldbahn jedenfalls gestellt. Dem Ziel, zum Zeitpunkt der Fußballweltmeisterschaft 2006 attraktive Verbindungen in und aus den Landkreisen anbieten zu können, ist die Region jedenfalls ein gehöriges Stück näher gerückt.

