

**Die Interessen-Gemeinschaft Odenwald e.V. (IGO) und die Bahn
Vorbereitung eines Vortrags für das IGO-Jubiläum im Jahre 2003
Von Kurt-Michael Heß**

A. Darstellung der historischen Entwicklung

Die Interessen-Gemeinschaft e.V. wurde 1953 gegründet. Maßgeblich beteiligt und Ideengeber dieser Personenvereinigung war Heinrich Georg Ritzel, geb. 1893 und gest. 1971. Nach der Gründungssatzung hatte die IGO u. a. die Zielsetzung der Förderung der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Interessen des Odenwaldes und die Aufgabe der Mitarbeit an den nachfolgenden Aufgaben unter Abwehr ungünstiger Entwicklungstendenzen:

1. Abwehr drohender und Bekämpfung bereits vorhandener wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Benachteiligung des Odenwaldes.
2. Verbesserung und Ausbau des Straßennetzes, der Eisenbahn- und Autobus-Verbindungen, des Post- und Telefonnetzes.
3. Hebung des Fremdenverkehrs durch Koordination der örtlichen Werbung, durch Förderung einer zeitgemäßen Entwicklung des Gaststätten- und Hotelwesens....
- 4.-5.....
6. Förderung der kommunalen Gesamtplanung in Zusammenarbeit mit der Landesplanung.

Ritzel war der „Motor“ der IGO und dementsprechend auch vieler Initiativen zur Verbesserung der verkehrsmäßigen Erschließung des Odenwaldes, hier von besonderem Interesse der Optimierung der Bahnanbindung. Ritzels beruflicher Werdegang war eng mit dem Odenwald verbunden: 1919 Bürgermeister von Michelstadt, Kreistags- und Provinzialabgeordneter, von 1930 bis 1933 Reichstagsabgeordneter und nach seinem Leben in der Schweiz wurde er 1949 Abgeordneter des Wahlkreises Odenwald des Deutschen Bundestags. Dieses Amt hatte Ritzel bis 1965 inne. Bis zu seinem Tode im Jahre 1971 arbeitete er für die Ziele der IGO.

Bereits in seiner Michelstädter Zeit ab 1919 engagierte er sich für Verbesserungen der Bahnverbindungen. Getragen wurden diese Bemühungen zusammen mit Dr. jur. August Roesener, der bis einschließlich des Jahres 1923 als Regierungsrat beim Kreisamt Erbach tätig war. Roesener, der 1888 geboren wurde, engagierte sich während seines ganzen Lebens beruflich, aber auch ehrenamtlich für die Verbesserung der Verkehrswege und vornehmlich den Schienenfahrplan der Bahn, obwohl er nie bei der Deutschen Reichsbahn bzw. bei der Deutschen Bundesbahn tätig war.

Als ein großer Erfolg des Zusammenwirkens ist es zu werten, dass die beteiligten Reichsbahndirektionen Frankfurt, Mainz, Karlsruhe und Stuttgart bei einer Zusammenkunft am 22. April 1922, das auf Einladung des Kreisamts Erbach in dessen Räumen stattfand, beschlossen, die sog. „Odenwald-Neckar-Eilzüge“ zwischen Frankfurt und Stuttgart im Laufweg über Hanau–Wiebelsbach–Heubach–Erbach–Eberbach und Heilbronn einzurichten. Dr. Roesener schreibt dazu in seinem Beitrag „Hessen im deutschen Verkehr“ in dem Buch „Hessenland“ (erschienen 1927 im Dari-Verlag):

„Die lange Zeit vernachlässigte Odenwaldbahn stellt die kürzeste Verbindung vom Rhein und Main nach dem östlichen Baden und dem nördliche Württemberg dar. In weitesten Kreisen wurde es lebhaft begrüßt, als die Reichsbahnverwaltung (die Direktionen Frankfurt, Karlsruhe, Mainz und Stuttgart) 1925 endlich durchgehende Züge, die in weitesten Kreisen bekannten „Odenwald-Neckar-Eilzüge“ (BP.-Züge mit zweiter bis vierter Klasse) von

Frankfurt und Darmstadt (mit Anschlüssen in der Richtung des Rheins) nach Eberbach–Heilbronn–Stuttgart sowie zurück einrichtete. Diese Züge erfreuen sich in dauernd zunehmendem Maß auch im Durchgangsverkehr größter Beliebtheit, zumal sie die landschaftlich so bevorzugte Gegend des östlichen Odenwaldes mit dem Stahlbad König und den Städten Erbach und Michelstadt sowie das romantische Neckartal aufs beste erschließen. Eine weitere Befruchtung dieser wichtigen Linie mit durchgehenden Zügen erscheint dringend geboten.“

Besiegelt wurden die Odenwald-Neckar-Eilzüge mit einem Wildbretessen im Erbacher Schloss, wobei man damals auf der Strecke Erbach–Eberbach von einer Besetzung mit 30 Fahrgästen pro Zug ausgegangen ist. Vorläufer dieser Züge waren durchlaufende Zugläufe von Frankfurt nach Heilbronn und eine Kurswagenverbindung von Frankfurt über Stuttgart nach Zürich und Luzern um das Jahr 1900.

Dr. Roeseners Wunsch ging bald in Erfüllung: 1939 wurde ein zweites Eilzugpaar im Laufweg zwischen Darmstadt und Eberbach sowie in Gegenrichtung eingeführt. 1948/1949 folgte im Laufweg zwischen Frankfurt und Stuttgart in Komplementärlage eines zweites Zugpaar.

An diese Erfolge knüpften Ritzel und Roesener bei ihrer gemeinsamen Arbeit im Rahmen der IGO ab 1953 an. Die Bemühungen hatten zu einem wesentlichen Teil den Erhalt und die Aufwertung dieser Verbindungen zum Gegenstand. Aktivitäten wurden z.B. entfaltet für

1. die Kürzung unnützer Aufenthaltszeiten auf Unterwegsbahnhöfen;
2. die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit durch Erhöhung der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit und Verwendung stärkerer Lokomotiven (Diesel statt Dampf);
3. Verbesserung der Anschlüsse, so z.B. von Wiebelsbach-Heubach von und nach Darmstadt und in Eberbach von und nach Heidelberg;
4. besseres Wagenmaterial und
5. bessere Werbung für die Züge z.B. in den bahneigenen Medien.
6. Einrichtung eines dritten Eilzugpaares in Mittagslagen.

Erfolge in dieser Hinsicht stellten sich – wenn auch z. T. mit zeitlicher Verzögerung – in allen Punkten ein, so z.B. seit den fünfziger Jahren Einsatz moderner Städteschnellzugwagen (Baureihe ym), ab 1969 Einsatz von Silberlingen (n-Wagen), stufenweise Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 75 über 80 auf 90 km/h bis 1982 je nach Abschnitt, ab 1962 Einsatz der Diesellok-Baureihe V 100 (erst mit 1100 dann mit 1350 PS) statt der Dampflokom-Baureihe 38 vor den Odenwald-Neckar-Eilzüge und Schaffung des dritten Eilzugpaares in Mittagslagen zum 28. September 1969.

Die Aufgabenteilung in Bahnangelegenheiten zwischen dem Vorsitzenden Ritzel und dem Bahn- und Fahrplanexperten Dr. Roesener gestaltete sich in der Weise, dass Dr. Roesener dank seiner Detailkenntnis in allen Fahrplanfragen in geschliffenen Formulierungen die Grundlage für Eingaben und Besprechungen mit der DB lieferte. Heinrich G. Ritzel konnte die Ausarbeitungen mit geistreichen und mitreißenden Formulierungen verbunden mit großer Überzeugungskraft dem jeweiligen Gesprächspartner näher bringen. Die Kraft seiner Argumente war umso stärker, als Ritzel über sehr gute Beziehungen zum Präsidenten der DB, Prof. Dr. Heinz Maria Oeftering, zum Bundesverkehrsminister Dr. Hans-Christoph Seeböhm sowie zu den hessischen Staatsministern Rudi Arndt und Albert Osswald verfügte.

Diese Aufgabenteilung bewährte sich besonders bei der Stilllegungsdiskussion ab Mitte des Jahres 1968, als die Bundesbahndirektion für den Abschnitt Erbach–Eberbach die Einstellung

des Gesamtbetriebs nach § 44 BundesbahnG beantragte. Mit einem ungeheuren Aufwand, der in Ausarbeitungen und Stellungnahmen dieser Zeit nachzuvollziehen ist, trat Ritzel mit Macht diesem Vorhaben entgegen. Er argumentierte in erster Linie regionalpolitisch und stellte die große strukturpolitische Bedeutung eines durchgehenden Schienenweges im Odenwald heraus. Eine isolierte Zurechnung der Kosten für die großen Kunstbauten im Südabschnitt dürfte nicht den Einnahmen aus diesem schwächer ausgelasteten Streckenabschnitt gegenübergestellt werden. Weiter ist in der Stellungnahme der IGO von 1968 (abgedruckt im Darmstädter Tagblatt vom 11. Januar 1969) folgendes nachzulesen:

„Die für den Raum des Odenwaldes einzige Fernbahnlinie Frankfurt–Stuttgart sei von unschätzbarem Wert. Jedes Streben nach einer regionalen Wirtschaftsförderung orientiere sich an dem Vorhandensein und der ungestörten Fortführung der Eisenbahn ebenso wie an guten Straßen. Dieser Maßstab werde auch künftig für alle Entschlüsse zur Neuansiedlung von Industrie und vor allem der Förderung des Fremdenverkehrs von ausschlaggebender Bedeutung sein... Die Monopolstellung der Deutschen Bundesbahn auf dem Gebiet des Odenwaldes berechtige nach Überzeugung der Bevölkerung nicht dazu, Schicksal zu spielen und dem Odenwald durch eine Teilstillegung seiner Eisenbahn die Fähigkeit zu gesunder und normaler Entwicklung zu nehmen. Die Bevölkerung des Odenwaldes wehre sich dagegen, durch eine Teilstillegung der Schienenstrecke im Odenwald eine Degradierung zum verkehrspolitischen Armenhaus der Bundesrepublik zu erfahren.“

Weiter kritisierte Ritzel die Bahn darin, dass die DB durch die Nichtumsetzung zahlreicher IGO-Fahrplanvorschläge in Verbindung mit der Modernisierung des Wagenmaterials selbst einen Beitrag zu Verringerung der Wirtschaftlichkeit der Teilstrecke geleistet hätte.

Bei einer Besprechung bei der Hauptverwaltung der DB am 13. Juni 1969 konnte schließlich die Entscheidung erzielt werden, dass das Stilllegungsverfahren vorläufig ausgesetzt wurde und zum Herbst-Fahrplan 1969 (ab 28. September 1969) das lange Zeit von der IGO vorgeschlagene dritte Eilzugpaar Frankfurt–Odenwald–Stuttgart eingerichtet werden sollte. Im November 1970 verzichtete schließlich die DB offiziell auf eine Stilllegung des Südabschnitts u.a. deshalb, weil sich das von der IGO jahrelang geforderte dritte Eilzugpaar sehr gut bewährte. Damit war die Odenwaldbahn vorläufig gerettet.

Dr. Roesener hatte Zeit seines Lebens gute Ideen, wie man das Fahrplanangebot der Reichsbahn und später der Bundesbahn zeitgemäß und kundengerecht beleben könnte. Bereits im Jahre 1935 schrieb er in seinem Beitrag „Neue Wege – Eine Studie zur Fahrplangestaltung der Reichsbahn“ die folgenden, weit in die Zukunft weisenden Sätze:

„In der Tat ist durch die Ausbreitung des Kraftwagenverkehrs eine völlige Änderung der Lage eingetreten, die sich auch künftig in einer dem Schienenverkehr abträglichen Richtung weiter zu entwickeln droht: Der Kraftwagen bietet die ideale Haus-Haus-Beförderung ohne Zwischenhalt; er vermeidet Zeit- und Geldverluste durch Ab- und Zugang in Gestalt nicht durch den Reisezweck bedingter Zwischenhalte und schließlich die Unbequemlichkeit des Wechsels des Verkehrsmittels. Will die Schiene im Wettbewerb bestehen, so muss sie ihrerseits alles tun, um die Beförderung so schnell und bequem wie möglich zu gestalten. Dies gilt namentlich hinsichtlich der Reisegeschwindigkeit, die durch die Zahl der Zwischenhalte entscheidend beeinflusst wird.“

In dem vorgenannten Werk forderte Roesener die Einrichtung leichter Eilzüge (insbesondere Triebwagen), die in einem verdichteten Fahrplangefüge zum Teil über neue Wege verkehren sollen. Halten sollen diese Züge nur in Städten und Landstädten mit einer gewissen Mittelpunktfunktion, da nur diese ein nach außen, über eine weitere Entfernung ausgerichtetes Verkehrsaufkommen besitzen.

Weiterentwickelt hat Dr. Roesener diese Gedanken in seiner Schrift „Der rhythmische Fahrplan“, erschienen im Erich Schmidt Verlag im Jahre 1948. Roesener regt eine

Übertragung des bislang nur in städtischen Bereichen festzustellende Taktverkehrs auf den Schienenverkehr der Bahn an, wobei das Rückrat des Systems Eilzüge bilden sollen. Diese Eilzüge sollen in geeigneten Bahnknotenpunkten zeitgleich zusammengeführt werden, so dass wechselseitiges Umsteigen möglich wird. Für den Odenwald schlägt er in dieser Hinsicht eine Zusammenführung der Odenwald-Neckar-Eilzüge mit den Eilzügen Mannheim-Würzburg jeweils um 9, 13, 17 und 21 Uhr im Bahnhof Eberbach vor, wobei zum Beispiel auch die wichtigen Eckanschlüsse Odenwald-Eberbach-Rhein-Neckar-Raum entstehen würden.

Die vorgenannten Gedanken verband Dr. Roesener erstmals 1960 mit dem Vorschlag eines „Odenwald-Ringes“, der eilzugmäßig die Strecke Darmstadt–Reinheim–Erbach–Eberbach–Heidelberg–Mannheim–Bensheim–Darmstadt in Richtung und Gegenrichtung in vier Stunden befahren sollte. 1971 wurde dieser Vorschlag mit etwas anderem Laufweg und mit zusätzlichen Taktzügen Wiesbaden–Frankfurt–Hanau–Wiebelsbach–Heubach (dort Verknüpfung mit den Ringzügen) erneuert. Beide Vorschläge wurden über den Vorsitzenden Ritzel an maßgebliche Bundes- und Landespolitiker – leider erfolglos – herangetragen.

Neben diesen mehr konzeptionellen Vorschlägen bestimmten auch zahlreiche Detailprobleme die damalige Arbeit der IGO; so ging es um Verbesserung des Wagenmaterials auch in den Personenzügen (einschließlich des vermehrten Einsatzes der Schienenbusse mit entsprechenden neuen Haltepunkten), um Fahrpreisprobleme (z.B. vergünstigte Fahrausweise für Ausflügler oder Gültigkeit von Schienenfahrausweisen im Bus) oder um die Sicherheit an Bahnübergängen. Energischen Widerstand setzten Ritzel und Roesener der sogenannten „Teilverkraftung“ des Nahverkehrs zwischen Erbach und Eberbach entgegen. So verkehrten ab Sommerfahrplan 1961 statt vorher rund 26 Personenzüge in diesem Abschnitt nur noch 8 P-Züge, die restlichen Leistungen wurden durch Straßenbusse ersetzt, die statt durch den Tunnel über den Krähberg fuhren (bereits zum Winterfahrplan 1960/61 wurden Früh- und Spätreisezüge auf Busse umgestellt). Dieses System führte zu erheblichen Fahrzeitverlängerungen (hierzu Schrift von Dr. Roesener mit dem Titel „Verkümmerter Tunnel – Über statt durch den Berg“ aus dem Jahre 1963).

In ihre Bemühungen bezogen Ritzel und Dr. Roesener stets auch die an die Odenwaldbahn angrenzenden und die sonst noch in Starkenburg sich befindenden Haupt- und Nebenbahnen ein (z.B. Reinheim–Reichelsheim, Reinheim–Dieburg–Offenbach, Höchst–Aschaffenburg, Hetzbach–Beerfelden sowie Weinheim–Mörlenbach–Fürth/Wahlen und Bensheim–Worms). Auch für die Neckartalbahn Heidelberg–Neckarelz–Heilbronn–Stuttgart und für die Verkehrsbedienung der Main-Neckar-Bahn Frankfurt–Darmstadt–Heidelberg mit der Führung und dem Halt entsprechend qualifizierter Züge in Bensheim und Darmstadt einschließlich des Verkehrs von Darmstadt nach Mainz zum Rhein-Ruhr-Raum setzte sich die IGO massiv ein. Im Busverkehr bemühte man sich um die Schaffung von neuen Linien und die fahrplanmäßige Anpassung der Busse an bestehende Schienenstrecken. Hierbei spielten insbesondere die Gesichtspunkte der Erreichbarkeit der Region Odenwald sowie die Belange des Fremdenverkehrs im Sinne der Optimierung des Gesamtangebots von Schiene und Straße eine entscheidende Rolle. In diesem Sinne wurde zum Beispiel 1974 der Busverkehr auf der in diesem Jahr stillgelegten Strecke Höchst–Aschaffenburg nach den Fahrplanvorschlägen der IGO eingerichtet.

Die Bemühungen der IGO bezogen sich damals in erster Linie auf den Personenverkehr, während der Güterverkehr nicht so stark im Brennpunkt der Aktivitäten stand. Dieses lag vor allem daran, dass sich die DB sehr stark selbst um diesen, für sie auch im Odenwald lange Zeit einträglichen Geschäftszweig kümmerte. Gleichwohl wurde auch hier die IGO tätig, wenn sich zum Beispiel durch Umorganisationen der Bahn die Nähe zur verladenden

Wirtschaft verringerte, was regelmäßig auch zu einem verminderten Transportaufkommen auf der Schiene führte. Im einzelnen wandte sich die IGO vor allem gegen eine Aufhebung der Abfertigungsbefugnisse einzelner Bahnhöfe im Gepäck-, Expressgut-, Stückgut- und Wagenladungsverkehr der Odenwaldbahn. Außerdem ging es um Tariffragen, wie der Erhebung gewisser Zuschläge im Güterverkehr. Außerdem setzte sich die IGO für eine zuverlässige und termingerechte Bereitstellung und Beförderung der Wagen der im Odenwald verladenden Wirtschaft ein.

Nach dem Tode von Heinrich G. Ritzel im Jahre 1971 wurde Landrat Gustav Hoffmann am 29. Februar 1972 zum Vorsitzenden der IGO gewählt. Er hatte dieses Amt bis zum 29. Mai 1980 inne. An der Arbeit der IGO im Hinblick auf die Schienenverkehrsangelegenheiten änderte sich dem Grunde nach nichts. Durch den Geschäftsführer der IGO, Willi Weckbach, der ab Juli 1972 dieses Amt ausübte, wurden neue Akzente gesetzt. Weckbach war gelernter Eisenbahner (bis 1964 im Bahndienst, ab 1964 dann Bediensteter beim Odenwaldkreis) und kümmerte sich bei seinen diversen Tätigkeiten um die Belange der Wirtschaft und vornehmlich des Fremdenverkehrs. Durch seine Aktivitäten kam es nach 1971 zu zahlreichen Fahrten mit Reisejournalisten in den Odenwald, was den Bekanntheitsgrad dieser touristischen Region deutlich verbesserte. Im Zusammenwirken mit den Generalvertretern der DB in Darmstadt und später in Mainz (Herr Singelmann, Herr Dr. Böhm, Herr Lothar Beisler und Herr Lothar Behrendt), zu denen die IGO sehr gute Beziehungen unterhielt, wurden von Willi Weckbach viele Fahrten mit Kundenberatern der DB durchgeführt, was auch die Bekanntheit des Odenwaldes verbesserte. Als Folge dieser Aktivitäten verkehrten zahlreiche Sonderzüge in den Odenwald, was zu einer besseren Auslastung der Schiene, aber auch zur besseren Inanspruchnahme des touristischen Gewerbes im Odenwald führte.

Ich selbst kam auf Grund eines Briefwechsels Anfang des Jahres 1970 mit dem Vorsitzenden der IGO, Heinrich G. Ritzel, in ein intensives Gespräch über Bahnangelegenheiten. Ritzel bat mich, bei der IGO neben Dr. Roesener die Funktion des Fahrplan- und Bahnexperten wahrzunehmen, was ich gerne zusagte. Landrat Gustav Hoffmann berief mich im Jahre 1973 in den Beirat der IGO und ab 1983 fungierte ich als Vorstandsmitglied der IGO. Mit Dr. Roesener hatte ich bis zu seinem Tode 1979 einen sehr intensiven Kontakt, wobei ich ihn über die Arbeit der IGO auf dem Laufenden hielt und seine Vorstellungen in die konkrete Arbeit der IGO einbrachte.

Unter dem Vorsitz von Gustav Hoffmann hatte sich die IGO ab Januar 1976 leider erneut mit Stilllegungserwägungen der Odenwaldbahn im Rahmen der Konzeption eines sog. „betriebswirtschaftlich optimalen Netzes“ des Vorstands auseinander zu setzen. Die IGO gründete einen Arbeitsausschuss, der Material gegen dieses verderbliche Vorhaben sammelte. Mitte 1978 bestand Einigkeit mit dem Bund und dem Land Hessen, dass die Odenwaldbahn in ihrer Gesamtheit aus gesamtwirtschaftlichen Gründen erhalten bleiben müsse.

In den Jahren 1973 und 1974 trug die IGO an die Bahn den Wunsch nach Zusatzzügen zwischen Erbach und Eberbach zu den dort haltenden City-D-Zügen (DC-Zügen) der Neckartalbahn heran. Dies hätte für die Odenwaldbahn die oft gewünschte Auflockerung und Erweiterung des im Südabschnitt stark reduzierten Angebots zur Folge gehabt. Diese Vorschläge hatten leider keinen Erfolg. Positiver waren die Bemühungen der IGO um Beschleunigungen und Verbesserungen der Eckanschlüsse nach Heidelberg in Eberbach von den Odenwald-Neckar-Eilzügen. Hier konnten von 1974 bis 1980 deutliche Erfolge erzielt werden.

1975 gab es deutliche Proteste der IGO gegen Zugstreichungen im Nahverkehr der Odenwaldbahn auf Grund von Vorgaben der DB-Zentrale. Hiervon wurde vor allem der Abschnitt Wiebelsbach-Heubach nach Hanau an den Wochenenden betroffen. Auf der Strecke

Darmstadt–Aschaffenburg wurde sogar sonntags eine Betriebsruhe im Schienenverkehr eingeführt. 1977 wurden die letzten beiden Nahverkehrszugpaare zwischen Erbach und Eberbach eingestellt, nachdem bereits 1965 die Zahl der Nahverkehrszugpaare auf drei und 1966 auf zwei reduziert worden war. Gegen all diese Maßnahmen gab es Proteste der IGO.

Am 29. Mai 1980 wurde MdB Heinrich Klein zum Vorsitzenden der IGO gewählt. Gustav Hoffmann trat als Landrat des Odenwaldkreises bereits 1979 in Ruhestand, der ihm leider nur bis zu seinem Tode im Mai 1982 vergönnt war. Heinrich Klein hatte das Amt des IGO-Vorsitzenden bis zu seinem Tode am 18. Dezember 1989 inne. Heinrich Klein setzte sich ebenfalls mit voller Kraft für den Erhalt und für Verbesserungen des Verkehrs auf der Odenwaldbahn ein. Nützlich hierfür waren die guten Kontakte, die Klein zu Bundes- und Landespolitikern, aber auch zu maßgeblichen Persönlichkeiten der Deutschen Bahn (z.B. zum damaligen Präsidenten der BD Frankfurt Jakob Schaus sowie später zum DB Vorstandsmitglied Hemjō Klein) hatte.

Im Jahre 1981 gab es Gerüchte, dass die DB als weitere Einschränkungsmaßnahme die Einrichtung der Wochenendbetriebsruhe zwischen Hanau und Wiebelsbach-Heubach bei Umleitung der Odenwald-Neckar-Eilzüge über Darmstadt plante. Die IGO stellte sich massiv diesem Vorhaben entgegen. Am 29. Juli 1981 konnte die Umsetzung dieser Absicht in einem persönlichen Gespräch des IGO-Vorstands mit dem Präsidenten Jakob Schaus in Höchst verhindert werden. Ein positiver Dialog mit der BD Frankfurt wurde mit diesem Gespräch eingeleitet. Auch hierbei ging es um die Beschleunigung der Odenwald-Neckar-Eilzüge (hier konnten 1982 und 1983 recht gute Fahrzeiten erzielt werden) und um Anschlussfragen, aber auch leider immer wieder um Einschränkungen von Schienen- und Busleistungen vor allem an den Wochenenden. Die Odenwald-Neckar-Eilzüge wurden ab 1980 zum Teil und 1981 vollständig mit der stärkeren Diesellok der Baureihe 216 bespannt.

Einen besonderen Höhepunkt in der Zeit des Vorsitzes von Heinrich Klein bildeten die vielfältigen Aktivitäten zum 100jährigen Bestehen der Odenwaldbahn (gemeint war der Südabschnitt zwischen Erbach und Eberbach, der 1882 in Betrieb ging) im Jahre 1982. Hier fand eine Ausstellung „100 Jahre Odenwaldbahn“ in der Sparkasse in Erbach und an anderen Orten statt (diese Ausstellung wurde maßgeblich von Dr. Peter W. Sattler und Willi Weckbach betreut), es gab eine Gedenkmünze der Sparkasse des Odenwaldkreises sowie ein Poster mit dem „Himbächel-Viadukt“. Außerdem wurde eine Festschrift mit dem Titel „100 Jahre Odenwald-Eisenbahn 1882-1982“ mit Beiträgen von Dr. Peter W. Sattler und Kurt-Michael Heß von der IGO herausgegeben. Höhepunkt des Jubiläumsjahrs war sicher die Führung eines Sonderzugs am 6. Juni 1982 von Darmstadt nach Eberbach und zurück. Die Fahrt fand unter großer Beteiligung der Bevölkerung mit gut 300 Fahrgäste mit einem früheren TEE-Triebwagen der DB statt.

In dem Jahr 1982 und in den Folgejahren setzte sich die IGO mehrfach für die Elektrifizierung der Odenwaldbahn ein. Diese Verbesserung der Infrastruktur wurde ursprünglich selbst von der DB ins Gespräch gebracht und zwar in einem Schreiben an die IGO aus dem Jahre 1970. Heinrich Klein führte in dieser Angelegenheit zahlreiche Gespräche mit maßgeblichen Vertretern der DB sowie Bundes- und Landespolitikern. Leider konnte diese Maßnahme, die in erster Linie im Interesse des Güterverkehrs vorgenommen worden wäre, nicht realisiert werden.

Ab dem 3. Juni 1984 verkehrten die Odenwaldeilzüge sogar als zuschlagfreie Schnellzüge (dieser Verbesserung lag auch ein Vorschlag der IGO, unterstützt vom Deutschen Fremdenverkehrsverband e.V. und dessen Fahrplanreferenten Adolf-Heinrich von Arnim zu Grunde). 1984 wurden auch weitere Aktivitäten zur besseren Nutzung des Schienenverkehrs (Güter- und Personenverkehr) durch die IGO entwickelt. Während im Güterverkehr vor allem auf die Aktivitäten des Generalvertreters der BD Frankfurt in Mainz Lothar Beisler hinzuweisen ist, entwickelte die IGO zusammen mit dem Odenwaldkreis Aktivitäten zur besseren Ausnutzung der Odenwaldbahn für Schul-Ausflugsfahrten (hierzu gab es sogar

zeitweilig Zuschüsse, wenn diese auf der Schiene stattfanden). 1984 gab es verstärkt Aktivitäten der IGO und der Fremdenverkehrsverbände, einen Kurswagen Dortmund-Stuttgart und zurück durch den Odenwald zur Verbesserung des touristischen Angebots einzurichten. Dieser Zuglauf wurde bereits von der DB in der „Vorschau auf den Fernfahrplan 1985“ abgedruckt, dann aber leider im letzten Moment wieder rückgängig gemacht; Gründe hierfür waren das Bestreben gewisser Kreise in der DB, die nach wie vor stilllegungsgefährdete Odenwaldbahn nicht durch ein solch attraktives Angebot aufzuwerten und die Erwägung, dass das Verkehren des als Kurswagenträger zwischen Dortmund und Frankfurt vorgesehene D-Zugpaars 721/720 auch nicht langfristig gesichert erschien. Ab 1985 wurde Michael Reinboth aus Mühlthal in den IGO-Beirat berufen, dem er bis zu seinem Wegzug in den Harz im Jahre 1991 angehörte. Er bereicherte die Arbeit der IGO in diesen ereignisreichen Jahren durch zahlreiche konkrete Aktivitäten (z.B. mit den „Odenwälder Reiseverbindungen“ mit der Darstellung der optimalen An- und Abreisemöglichkeiten für Gäste des Odenwaldes mit der Bahn). 1987 erschien das von Michael Reinboth und von Kurt-Michael Heß verfasste Büchlein mit dem Titel „Die Odenwaldbahn im Jahre 1987“, das eine Bestandsaufnahme des Schienenverkehrs im Odenwald, aber auch dessen Zukunftsperspektiven aufzeigen sollte (Vorwort des IGO-Vorsitzenden Heinrich Klein).

In einem Gespräch des damaligen Landrats des Odenwaldkreises Dr. Baldur Nothhardt und des IGO-Vorsitzenden Heinrich Klein beim hessischen Staatsminister Dr. Ulrich Steger (Minister für Wirtschaft und Technik) am 28. Mai 1986 konnte erreicht werden, dass zwischenzeitlich wieder erneut aufkommende Stilllegungsbestrebungen hinsichtlich der Odenwaldbahn bis zum Abschluss eines Vertrags DB – Land Hessen vorläufig nicht weiter verfolgt wurden. Die Studiengesellschaft Nahverkehr erhielt einen Auftrag zur Ermittlung eines „Schienengrundnetzes für den Personenverkehr in Hessen“. Im Bereich des Odenwaldkreises wurde im Jahr 1986 eine „Arbeitsgruppe zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs im Odenwaldkreis“ unter Leitung der Verkehrsgemeinschaft Odenwaldkreis eingerichtet, die gerade auch die Aufgabe hatte, die Tätigkeit der Studiengesellschaft Nahverkehr zu begleiten. An dieser Arbeitsgruppe war auch die IGO mit Kurt-Michael Heß vertreten. Am 23. Mai 1987 fand in Höchst ein vom Odenwaldkreis veranstaltetes Symposium zum Schicksal der Odenwaldbahn statt. Die Entwicklungsmöglichkeiten der Odenwaldbahn trug für die IGO dort im Einzelnen Kurt-Michael Heß vor. Die DB hat dort ihre Vorstellungen mit Herr Dr. Dirmeier von der neu gegründeten Nahverkehrsabteilung der BD Frankfurt darstellen lassen. Deren Präsident Wolfgang Bannas und das IGO-Beiratsmitglied Michael Reinboth forderten eindringlich bei der am 23. Mai 1987 stattfindenden Veranstaltung mit der Zielrichtung auf die dort anwesenden Politiker, dass der gesamte Nahverkehr im Odenwald einer mit der Schiene als Rückrat neu zu organisieren sei, was nicht zum Nulltarif möglich ist.

In den Jahren 1987/88 zog sich die DB mit ihrem Geschäftsbereich Bahnbus Untermain aus dem schienenparallelen Busverkehr zwischen Michelstadt und Eberbach zurück. Der Verkehrsgemeinschaft Odenwaldkreis gelang es, unter Einbeziehung der privaten Verkehrsunternehmer Wissmüller und Sauter eine Ersatzangebot auf dieser Linie einzurichten.

Zum Sommerfahrplan 1988 wurden die Odenwald-Neckar-Schnellzüge wieder zu Eilzügen – sie verkehrten jedoch im Laufweg weiterhin zwischen Frankfurt und Stuttgart durch den Odenwald. In einem Gespräch beim damals neuen Präsidenten der BD Frankfurt, Dr. Jürgen Kastner, am 21.04.1989 wurde das Ergebnis der Studiengesellschaft Nahverkehr zur Einstufung der Odenwaldbahn eingehend erörtert: Die Odenwaldbahn soll in ihrer Gesamtheit zum Schienengrundnetz des Landes Hessen gehören. Im übrigen wurden Detailfragen der Fahrplangestaltung sowie der Werbung für die Zugleistungen besprochen.

Auch im Güterverkehr wurde die IGO im Jahre 1989 aktiv, als bekannt wurde, dass die Tarifpunkte Erbach und Höchst im Wagenladungsverkehr aufgelassen werden sollten: Die

IGO protestierte - auf Dauer allerdings ohne Erfolg - gegen diese Maßnahme. In dem Vertrag des Landes Hessen mit der DB über ein Schienengrundnetz der DB vom Juli 1989 wurden gewisse Strecken einvernehmlich als Schienengrundnetz festgelegt. Diese sollten langfristig nicht stillgelegt werden.

Über den Fortbestand des Südabschnitts der Odenwaldbahn von Erbach nach Eberbach sollte nach Erstellung eines ergänzenden Gutachtens entschieden werden. Hierfür wurde 1989/1990 eine Vereinbarung mit der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg mit dem Odenwaldkreis über eine Zusammenarbeit und über eine finanzielle Beteiligung an den Gutachtenkosten abgeschlossen. Zum Sommerfahrplan 1990 wurde als erster Erfolg durch die neue Zusammenarbeit mit der DB der Triebwagen der Baureihe 628 eingesetzt, und es gab auch in gewissem Umfang Neuleistungen auf der Odenwaldbahn.

Nach dem Tode von MdB Heinrich Klein am 18. Dezember 1989 nahm Horst Schnur, der erste Kreisbeordneter des Odenwaldkreises (später Landrat des Odenwaldkreises), als Stellvertreter von Heinrich Klein die Aufgaben des Vorsitzenden wahr. Am 10. Mai 1990 wurde Horst Schnur zum Vorsitzenden der IGO gewählt. Dieses Amt hat er auch heute noch inne. Die intensiven Bemühungen der IGO um den Erhalt und den Ausbau des Schienenverkehrs dauerten unverändert fort. Da nunmehr auch der Odenwaldkreis (wie auch die Stadt Darmstadt, der Landkreis Darmstadt-Dieburg, der Kreis Offenbach und der Main-Kinzig-Kreis) sich eingehend um die Odenwaldbahn in der die Arbeit der Gutachter begleitenden Arbeitsgruppe kümmerten, war eine Koordination der Aktivitäten unumgänglich. Diese wurde zum einen durch die Mitwirkung von Kurt-Michael Heß an der „Arbeitsgruppe zur Förderung des ÖPNV im Odenwaldkreis“ (später Lenkungsgruppe bzw. Arbeitsausschuss zur Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Hessen Süd-Ost – KAG Hessen Süd-Ost) sichergestellt. Zum anderen wurde Peter Krämer, Geschäftsführer der Verkehrsgemeinschaft Odenwaldkreis (später Leiter des Geschäftsbereichs Nahverkehr der Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH – OREG), am

23. August 1990 in den Beirat der IGO berufen. Dadurch kam es zu einer eng verzahnten Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Institutionen, die sich um den Nah- und Regionalverkehr kümmern und die auch z. T. Einfluß auf die für die Region entscheidenden Fragen des Fernverkehrs nehmen können.

1990 und in den Folgejahren gab es nochmals Aktivitäten zum Erhalt und der Weiterentwicklung des Güterverkehrs auf der Odenwaldbahn. Es gab eine vom Landrat Dr. Nothhardt (Odenwaldkreis) ins Leben gerufene „Arbeitsgruppe Güterverkehr auf der Odenwaldbahn“, an der auch die IGO sowie die DB und die IHK Darmstadt beteiligt waren. Leider konnte trotz intensiver Bemühungen der Beteiligten keine Verstärkung der Bahnnutzung in diesem Geschäftsfeld der DB erzielt werden – der Güterverkehr auf der Schiene war im Gegenteil weiter rückläufig. Einige Jahre später wurde daher der Güterverkehr im Odenwaldkreis und dann zur Jahreswende 2001 zu 2002 auf der gesamten Odenwaldbahn eingestellt.

Im Jahre 1992 engagierten sich die IGO und andere Institutionen (z.B. Pro Bahn e.V. und VCD) erfolgreich für attraktive Fahrtzeiten des Odenwaldeilzuges in der Fahrlage um 16:00 Uhr ab Frankfurt am Main, nachdem sich dessen Fahrplan zuvor verschlechtert hatte. Ebenso erfolgreich waren die Bemühungen der IGO um IC-Halte in Hanau Hbf, um die Anschlusslage im Fernverkehr für Reisenden aus und in den Odenwald zu verbessern. Auf Initiative der Generalvertretung Mainz der BD Frankfurt fand am 25. April 1992 eine Fahrt mit einem modernen Triebfahrzeug der DB von Mainz über Rüsselsheim-Frankfurt-Offenbach-Hanau nach Bad König und nach Erbach statt, an der unter anderem der Präsident der BD Frankfurt, Dr. Jürgen Kastner, und Staatsminister Ernst Welteke sowie zahlreiche Vorstandsmitglieder der IGO (an der Spitze Landrat Horst Schnur als Vorsitzender) teilnahmen.

Am 23. Mai 1993 kam mit dem „Schnellen Odenwälder“ ein völlig neuer und spürbar erweiterter Fahrplan für die Odenwaldbahn. Unter deutlicher finanzieller Beteiligung des Odenwaldkreises, des Landkreises Darmstadt-Dieburg und der Stadt Darmstadt wurde ein Triebwagen Baureihe 628.4 angeschafft. Dadurch konnten die Zugleistungen der gesamten Odenwaldbahn im Wege des sog. „Verzehrmodells“ deutlich erweitert und verdichtet werden. U. a. gab es von montags bis freitags ein schnelles Zugpaar Erbach–Darmstadt morgens und Darmstadt–Erbach nachmittags, das als Eilzug in gut 50 Minuten die 54 km lange Strecke zur Verbesserung des schnellen Berufsverkehrs zurücklegte. Erstmals seit 1977 verkehrte zwischen Erbach und Eberbach wiederum ein Nahverkehrszugpaar, das an den Wochenenden der Verbesserung des Ausflugsverkehrs dienen sollte.

Im gleichen Jahr wurde das Jubiläum „40 Jahre IGO“ gleich mit mehreren Aktivitäten gefeiert. So erschien eine kleine Festschrift zu diesem Thema. Außerdem fand am 17. März 1993 in der Werner-Borchers-Halle eine Festveranstaltung statt, die mit 400 Personen sehr gut besucht wurde. Die Festansprache hielt der damalige Hessische Minister für Wirtschaft, Verkehr und Technologie Ernst Welteke. Am 17. Juli 1993 verkehrte ein Dampfzug der Museumseisenbahn Darmstadt-Kranichstein von Darmstadt nach Erbach zur Eröffnung des Erbacher Wiesenmarktes.

Ab dem Jahr 1994 gab es für die Arbeit der IGO im Bereich der Förderung des öffentlichen Verkehrs erhebliche Änderungen. Durch ein umfangreiches Gesetzgebungswerk wurde im Rahmen der sog. „Bahnreform“ die Deutsche Bahn als AG gegründet, die sich eigenverantwortlich nur noch um den Schienenpersonenfernverkehr und um den Güterverkehr kümmert. Für den lokalen Nahverkehr mit Bussen ist im Bereich des Odenwaldkreises die Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG), im Bereich der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA) und im Bereich des Kreises Bergstraße der dortige Landkreis als Aufgabenträger zuständig. Die Gestaltung des regionalen Busverkehrs und des (regionalen) Schienenverkehrs obliegt seit 1995 dem Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV), im Bereich des Kreises Bergstraße obliegt diese Aufgabe dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN). Durch diese Neuordnung des ÖPNV hat die IGO seit dieser Zeit die Aufgabe der Unterstützung dieser Einrichtungen durch konstruktive Beiträge wie z.B. die weitgehende Berücksichtigung der weiträumigeren, die Grenzen des jeweiligen Aufgabenträgers überschreitenden Verkehre übernommen. Außerdem wird von der IGO die Aufgabe darin gesehen, den Ausbau des DB-Netzes mit anderen Institutionen (insbesondere im Zusammenwirken mit der OREG) voranzutreiben (so insbesondere bei der Modernisierung der Odenwaldbahn und der Führung der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim über Darmstadt Hbf) und sich für die Verbesserung des Fernverkehrs auf der Schiene über Darmstadt Hbf und der Main-Neckar-Bahn mit den Halten Bensheim sowie Weinheim einzusetzen.

Am 4. Oktober 1994 wurde Uwe Schuchmann aus Ober-Ramstadt in den Beirat der IGO berufen; er setzte sich seitdem mit zahlreichen konstruktiven Anregungen für eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in der Gesamtregion Odenwald ein. Am 8. Juni 1995 wurde Rolf Ditter als Nachfolger von Willi Weckbach als Geschäftsführer durch den Vorstand der IGO gewählt.

Zum Sommerfahrplan ab 29. Mai 1994 gab es auf der Odenwaldbahn durch die gemeinschaftlichen Initiativen aller Institutionen erneut Verbesserungen: So wurde das Fahrplannetz weiter verdichtet (Stundentakt zwischen Erbach und Darmstadt), und die Anschlüsse konnten in Eberbach Richtung Heidelberg und in Hanau, Darmstadt und Frankfurt zum Regional- und Fernverkehr weiter optimiert werden. Außerdem wurden die Haltepunkte Erbach Nord eingerichtet sowie Kailbach und Schöllnbach-Hesselbach wieder eröffnet. Ein weiterer großer Schritt nach vorne bedeutete für die Odenwaldbahn der 28. Mai 1995: Mit Beginn des Sommerfahrplans wurde die Bedienung des Abschnitts zwischen Erbach und Eberbach weiter durch Zugleistungen ergänzt, ein zweiter „Schneller Odenwälder“ für den

zügigen Berufsverkehr Erbach-Darmstadt-Erbach wurde eingerichtet und die Spätverbindungen wurden erweitert. Der Fahrplan entsprach in seiner Konzeption der Vorstufe des „Rhein-Main-Taktes“ (= Integraler Taktfahrplan). Am 15. November 1995 wurde bei einer Triebwagenfahrt von Erbach nach Darmstadt im Beisein von Staatsminister Lothar Klemm der Vertrag betreffend den „Zweiten Schnellen Odenwälder“ unterzeichnet. Ein für den Tourismus im Odenwald wichtiges Angebot wurde von der OREG ab dem 5. April 1997 mit dem „Natourbus“ geschaffen: Ein regelmäßig an den Wochenenden im Sommerhalbjahr verkehrendes Busangebot mit Anschlüssen von und an die Odenwaldbahn in den Bahnhöfen Erbach und Michelstadt, damit für die Gäste des Odenwaldes auch die attraktiven Ziele, die abseits der Schiene liegen (z.B. Eulbacher Park und Würzburg), erreichbar werden. Im Jahr 1997 gelang es in einer gemeinsamen Aktion der OREG, der DADINA, der Fahrgastverbände und der IGO mit Unterstützung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung Lothar Klemm und des RMV zu erreichen, dass ein viertes Paar des „RegionalExpresses“ (RE) Stuttgart-Frankfurt und zurück ab 3. Juni über die Odenwaldbahn eingerichtet wurde. Dieses sollte eine Vorstufe zu dem auch von der KAG Hessen Süd-Ost geforderten zweistündlichen Verkehren der durchgehenden Verbindung Frankfurt-Stuttgart durch den Odenwald angesehen werden, die jedoch trotz intensiver Bemühungen aller hessischer Beteiligten in den folgenden Jahren nicht realisiert werden konnte. Diese lag daran, dass das Land Baden-Württemberg die Ursprungsplanung durchgehender RE-Züge Frankfurt-Eberbach-Stuttgart mit Zügen der Neigetechnik zu Gunsten anderer Planungen aufgab. So konnte lediglich auf hessischer Seite einvernehmlich ein zweistündliches Verkehren der Züge im Zuglauf zwischen Frankfurt und Eberbach angestrebt werden, wobei auf gute Anschlüsse in Eberbach in Richtung Heilbronn-Stuttgart und in Richtung Heidelberg-Mannheim Wert zu legen sein wird. Der Laufweg von einem Zugpaar der RE-Züge Frankfurt–Stuttgart wurde 1999 auf den Laufweg Frankfurt–Eberbach–Neckarelz und zurück beschränkt (später sogar nur noch von Frankfurt nach Eberbach und zurück).

Insgesamt ist es als ein großer Erfolg zu werten, dass von Erbach nach Eberbach montags bis freitags insgesamt sieben Zugpaare (davon vier Paare RE-Züge) verkehrten, an Samstagen und Sonntagen immer noch jeweils sechs verkehrende Zugpaare. Die Bewährungsprobe eines reibungslosen Eisenbahnbetriebs hat die DB AG auf der Odenwaldbahn anlässlich des Hessentags 1998 in Erbach gut bestanden; hier war ein erheblich verdichteter und in die Abend- und Nachstunden erweiterter Fahrplan mit verlängerten Zügen mit z. T. großem Fahrgastansturm zu bewältigen. Die RE-Züge Frankfurt–Stuttgart fuhren in dieser Zeit teilweise mit Doppelstockwagengarnituren. Die positive Entwicklung wurde empfindlich gestört durch zahlreiche Langsamfahrstellen der Odenwaldbahn in den Jahren 1998 und 1999. Hier setzten sich alle am Verkehr beteiligten Institutionen und Verbände sowie zahlreiche Regionalpolitiker (darunter fast alle MdB und MdL in der Region) in einer Aktion beispielhaften Zusammenwirkens für deren Beseitigung ein. Der ungestörte und zügige Betrieb der gesamten Odenwaldbahn konnte nach der Beseitigung aller La-Stellen im Jahre 2000 erreicht werden. Die Lokomotiven der Baureihe 216, mit der bis zum Jahr 1997 die meisten Züge bespannt wurden (vereinzelt kamen auch noch Lokomotiven der Baureihe 212 zum Einsatz), wurde ab 1997 schrittweise durch die (vollständig) wendenzugfähige 215 auf der Odenwaldbahn abgelöst. Ab dem Jahre 1999 wurde die Baureihe 215 allmählich durch die stärkere, mit elektrischer Zugheizung ausgestattete Baureihe 218 ersetzt (die Baureihe 218 wurde ab 1999 vor den 4 RE-Zugpaaren Frankfurt Stuttgart eingesetzt, ab dem Jahr 2000 auch schrittweise vor den RB- und RE- Zügen Eberbach–Erbach–Darmstadt und Hanau–Wiebelsbach-Heubach). Die RE-Zugpaare Frankfurt-Stuttgart wurden ab 1997 mit modernisierten Wagen („Silberlinge in Redesign“) ausgestattet, diese Wagen kommen überwiegend seit 1998 auch für die RB- und RE-Züge Eberbach–Erbach–Darmstadt und Hanau–Wiebelsbach-Heubach als Wendezuggarnituren zum Einsatz. Das Zugangebot der

Odenwaldbahn wird mit Triebwagen der Baureihe 628 (628.2 und 628.4) abgerundet, die überwiegend die Zugläufe mit etwas geringerer Auslastung übernehmen.

In den Jahren 1999 bis 2002 war die IGO auch in den Fragen des Anschlusses der Gesamtregion Odenwald im Fernverkehr der DB aktiv: So ging es in erster Linie darum, die Führung der von der DB AG geplanten Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim über Darmstadt Hbf zu erreichen. In dem Regionalen Raumordnungsplan Südhessen wurde diese Forderung aufgenommen. Es bleibt abzuwarten, ob auch in dem anschließenden Raumordnungsverfahren für eine konkrete Trasse diese Forderung erfolgreich eingebracht werden kann und mit welcher Trasse dann die DB AG in das das Baurecht schaffende Planfeststellungsverfahren geht. Mit Schreiben vom 10. Dezember 2001 wandte sich die IGO an die DB Reise & Touristik AG mit der Anregung, dass für die für Darmstadt Hbf und auch Bensheim und Weinheim ab 15. Dezember 2002 entfallende IR-Linie 23 Karlsruhe-Norddeich, die vor allem für die Relation Südhessen zum Rhein-Ruhr-Raum wichtig ist, eine Ersatzverbindung geschaffen werden solle.

Am 16.11.2000 wurde Thomas Disser als Nachfolger von Rolf Ditter zum Geschäftsführer durch den Vorstand der IGO gewählt.

Die IGO unterstützte nach besten Kräften die insbesondere ab dem Jahre 1998 sich verstärkenden Bemühungen der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft (KAG) Hessen Süd-Ost um eine Modernisierung und damit um eine weitere Aufwertung der Odenwaldbahn. Es ist auf zwei wichtige Veranstaltungen im Jahre 2001 zu verweisen, die dazu dienten, das Bewusstsein für die Vordringlichkeit dieser Aufgabe bei der verantwortlichen Entscheidungsträgern, aber auch bei der Bevölkerung zu entwickeln bzw. zu verstärken. Am 21. Juni 2001 fand eine gut besuchte Podiumsdiskussion der Gewerkschaft Transnet, des DGB, des Fahrgastverbandes PRO BAHN e.V., des VCD und anderer Organisationen zum Thema „Zukunft der Odenwaldbahn“ in Höchst/Odw. statt, die vom IGO-Vorstandsmitglied Kurt-Michael Heß moderiert wurde und an der neben dem IGO-Vorsitzenden Landrat Horst Schnur Volker Sparmann (RMV-Geschäftsführer), Frank Schüler (DB Netz AG), Dr. Gottlob Gienger (PRO BAHN e.V.) und Karl-Heinz Schulz (Gewerkschaft Transnet) teilnahmen. Alle Teilnehmer sprachen sich bei dieser Veranstaltung für eine zeitnahe und kundenfreundliche Modernisierung der Odenwaldbahn aus. Dabei wurden auch die Bemühungen zum Erhalt des Güterverkehrs auf der Odenwaldbahn thematisiert. Am 23. Juni 2001 gab es eine vom RMV und der DB Regio AG veranstaltete Präsentationsfahrt mit einem Triebwagen der Baureihe VT 642 („Desiro“) zwischen Darmstadt und Erbach und zurück, an der u. a. Stadtrat Dr. Hans-Jürgen Braun (Stadt Darmstadt), Landrat Alfred Jakoubek (Landkreis Darmstadt-Dieburg), Landrat Horst Schnur, Staatssekretär Dr. Herbert Hirschler (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung), Volker Sparmann (Geschäftsführer RMV) sowie zahlreiche Bürgermeister und weitere Kommunalpolitiker aus dem Landkreisen Darmstadt-Dieburg und aus dem Odenwaldkreis teilnahmen. Bei den Fahrteilnehmern löste der Komfort des gewählten Fahrzeugs, aber auch die Erwartung einer durchgreifend modernisierten Odenwaldbahn eine positive Stimmung aus.

Mit dem Abschluss einer Planungsvereinbarung durch die Städte Darmstadt und Hanau, die Landkreise Darmstadt-Dieburg, Odenwald und Offenbach und dem RMV mit der DB AG (Bereiche Netz und Station & Service) wurde am 16. Januar 2002 ein wichtiges Zwischenergebnis für einen deutlich modernisierten Betrieb auf der Odenwaldbahn erreicht. Die beabsichtigten Ausbaumaßnahmen (z.B. neue Stellwerkstechnik und Signalanlagen, Erhöhung der Streckengeschwindigkeit) schaffen die Voraussetzungen für einen modernen Fahrplan mit einem zweistündlichen „Schnellen Odenwälder“ Erbach–Darmstadt (Mo-Fr), einem zweistündlichen, täglich verkehrenden „Main-Odenwald-Neckar-Express“ Eberbach–Erbach–Hanau–Frankfurt, einem Stadtexpress (Erbach–) Darmstadt Nord–Frankfurt im Zweistundentakt (täglich) sowie Regionalbahnen (überwiegend einstündlich und täglich mit Verdichtungen in der HVZ) zwischen Erbach und Darmstadt Hbf

und Wiebelsbach-Heubach und Hanau. Als ein deutlich sichtbares Zeichen für die positive Entwicklung der Infrastruktur der Odenwaldbahn kann die Wiederinbetriebnahme des zweiten Gleises zwischen Darmstadt Nord und Darmstadt Ost im Januar 2002 gesehen werden, eine Maßnahme, die für die beabsichtigte Fahrplankonzeption im Sinne der vorgenannten Planungsvereinbarung notwendig ist. Das zweite Gleis war im Jahr 1987 gegen den Protest der IGO durch Änderung der Weichenverbindungen am Ostbahnhof in Darmstadt außer Betrieb gesetzt worden.

Am 24. September 2002 fand ein von der OREG veranstaltetes Symposium im Rahmen des 1. Odenwälder Verkehrsdialog mit dem Thema „Mobil in die Zukunft – (keine) Perspektiven für die ländliche Region?“ in Michelstadt statt. Neben Fragen der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur überhaupt (vorgetragen von Wilhelm Pällmann – Vorsitzender der von der Bundesregierung berufenen Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ und früheres Vorstandsmitglied der DB) und der konkreten Ausbauplanungen im Straßenbereich sowie deren Realisierung (Dr. Jürg Sparmann – Präsident des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen) erläuterte Volker Sparmann (Geschäftsführer des RMV) die konkreten Ausbaumaßnahmen und Angebotsverbesserungen für die Odenwaldbahn und kündigte noch für das Jahr 2002 den Abschluss des Bau- und Finanzierungsvertrages an.. Gleichzeitig betonte er die „Scharnierfunktion“ der Odenwaldbahn zwischen den Ballungsräumen Rhein-Main und Rhein-Neckar (mit den Endpunkten Hanau, Darmstadt und Eberbach – alles durch S-Bahnen erschlossene bzw. demnächst noch zu erschließende Bahnhöfe). Überdies sah Sparmann die Region Odenwald insbesondere im Hinblick auf die bereits vorgenommenen konkreten Verbesserungen im Zuge des „Schnellen Odenwälders“ mit Landrat Horst Schnur als „Motor der Entwicklung“ auf dem richtigen Wege.

Am 16. Januar 2003 wurde in Michelstadt zwischen den für die Modernisierung der Odenwaldbahn verantwortlichen Gebietskörperschaften und dem Land Hessen sowie der DB AG und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ein zweiter Vorvertrag zum Bau- und Finanzierungsvertrag sowie ein Vertrag über die Mehrbestellungen auf der Odenwaldbahn abgeschlossen. Für die Bevölkerung und die Fahrgäste entlang der Odenwaldbahn zwischen Darmstadt und Wiebelsbach-Heubach fand am 22. März 2003 eine „Schnupperfahrt“ mit dem modernen Triebwagen „Coradio Lint 41“ des Herstellers Alstom statt, an der u.a. Landrat Alfred Jakoubek (Landkreis Darmstadt-Dieburg), Stadtrat Dr. Hans-Jürgen Braun (Stadt Darmstadt) sowie der Geschäftsführer des RMV, Volker Sparmann, teilnahmen. Das vorgestellte moderne Triebfahrzeug kommt für den künftigen Verkehr der Odenwaldbahn in Betracht.

B. Perspektiven für die weitere Entwicklung

Bei dem von der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft (KAG) Hessen Süd-Ost angedachten Bedienungskonzept handelt es sich um einen „Quantensprung“ in der Verkehrserschließung der Gesamtregion Odenwald. Es wird nach dessen Realisierung darum gehen, den Zügen das entsprechende Publikum zuzuführen, um die zu fordernde Wirtschaftlichkeit der zusätzlichen Leistungen zu bewirken. Im Bereich des Berufs- und Dienstleistungsverkehrs z. B. innerhalb des Odenwaldkreises oder des Landkreises Darmstadt-Dieburg sowie zu den Zentren Darmstadt, Frankfurt und Hanau wird das neue Schienenangebot sicher auf Grund des dichten und qualitativ hochwertigen Angebots den erwarteten Zuspruch bekommen.

Besondere Aufmerksamkeit muss dem Privatreiseverkehr und dem touristischen Verkehr auf der Schiene gewidmet werden. Hierbei geht es sowohl um den vom Odenwald ausgehenden Verkehr, aber auch um Reisen von außerhalb in die Region Odenwald hinein. Im einzelnen ist hier von den verschiedenen Institutionen (z.B. OREG, DADINA, RMV, VRN, Fahrgastverbände, Touristische Organisationen, Gaststättengewerbe, Odenwaldclub u. a.) viel

konkrete Vorarbeit geleistet worden, die jedoch im Detail der Vertiefung und Ergänzung bedarf. Einige Gesichtspunkte sollen hier kurz Erwähnung finden:

1. Gute Anschlüsse in den Zentren Darmstadt, Frankfurt und Hanau an den DB-Fernverkehr.
2. Optimierung der Anschlüsse der dann im Süden in Eberbach endenden RE-Züge in Richtung Heidelberg-Mannheim und Heilbronn-Stuttgart.
3. Ergänzendes Bussystem für wichtige Orte vor allem mit touristischem Bezug mit optimaler Verknüpfung in geeigneten Bahnhöfen im Sinne des Natourbus-Konzepts.
4. Die Bequemlichkeit der Züge auch für die vorgenannten Verkehrsarten muss gewährleistet sein (z.B. Sitze, WC, Gepäckablagen, Fahrrad-Mitnahmemöglichkeiten, Infosysteme).
5. Verbesserungen bei der Ausstattung der Bahnhöfe und deren Einbeziehung in das städtebauliche Umfeld einschließlich der Optimierung der Verknüpfung mit dem örtlichen ÖPNV.
6. Es muss sowohl für die Bewohner der angrenzenden Ballungsräume wie auch für die Odenwälder Bevölkerung und die dortigen Gäste ein attraktives Angebot an Tageskarten insbesondere an den Wochenenden und Feiertagen bestehen, das auch für Kleingruppen eine Bahnreise attraktiv erscheinen lässt.
7. Verbesserungen im Detail bei der Ausschilderung der Wander- und Radwege.
8. Weiterentwicklung der Sehenswürdigkeiten des Odenwaldes (z. B. bei den Objekten der Odenwälder Museumsstraße und des Geoparks)
9. Anhebung der Qualität im Gaststätten- und Beherbergungsgewerbe für Touristen (z. B. Öffnungszeiten und Übernachtungsmöglichkeiten).
10. Alle von 1. bis 7. genannten Gesichtspunkte müssen nach erfolgter Optimierung in allen nur erdenklichen Medien (z. B. Zeitungen, Fernsehen, Radio, Info-Blätter, Kartenmaterial, Internet) dem Reisenden bzw. Gast überzeugend und leicht fasslich nahegebracht werden.

Das neue Angebot stellt nach seiner Verwirklichung mit Sicherheit eine enorme Verbesserung für die Verkehrsbedienung der Gesamtregion Odenwald dar. Zwei Wünsche bleiben noch offen, die einer weiteren Optimierung bedürfen:

1. Verbesserung der Verkehrsbedienung der Gesamtrelation Frankfurt-Hanau-Erbach-Eberbach-Heilbronn-Stuttgart durch Schaffung von durchgehenden Verbindungen (z. B. auch durch Zugkoppelungen in Neckarelz, Bad Friedrichshall-Jagstfeld oder Heilbronn) oder zumindest der Optimierung der Umsteigebeziehungen.
2. Bau der „Umstädter Kurve“ mit entsprechender Ergänzung der Bedienungskonzepts durch durchgehende Züge Hanau-Babenhausen-Groß-Umstadt-Lengfeld-Darmstadt, um den starken Verkehr vom Raum Groß-Umstadt nach Darmstadt z. T. auf der Schiene abwickeln zu können.