

Betreiberwechsel auf der Odenwaldbahn:

„Sardino“ für Pendler

Oder: Neu ist nicht immer (gleich) besser

➤ Mit großen Vorschusslorbeeren startete die „neue“ Odenwaldbahn an einem Sonntag – und schon am Morgen des folgenden Montags endete die Euphorie in vollen Zügen. Das ist wortwörtlich zu nehmen: Die eingesetzten Fahrzeuge namens Itino erhielten den Spottnamen „Sardino“, denn in ihnen wurde es eng wie in Sardinenbüchsen. Obwohl etliche Fahrgäste dem Zug den Rücken kehrten, sind die Probleme bis heute nicht behoben. Und es wird noch Jahre dauern, bis der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) die grundlegenden Fehler bei der Vorbereitung der Ausschreibung nachgebessert hat. Was die Fahrgäste auf die Palme bringt, ist aber die Ignoranz, mit denen der RMV mit den Problemen umgegangen ist.

Foto: stad/Fotomontage: Steuer



■ Die Odenwaldbahn

Die Odenwaldbahn wurde abschnittsweise zwischen 1870 und 1882 eröffnet und durchquert den Odenwald von Nord nach Süd und verbindet ihn mit dem Rhein-Main-Raum und dem Neckartal. Starke Pendlerströme nach Norden geben der Bahnlinie bis hinauf nach Erbach eine nicht bestrittene Bedeutung. Der weitere Abschnitt über die hessisch-badische Grenze hinweg nach Eberbach am Neckar war lange Zeit in Frage gestellt. Seit 1925 verkehrten Eilzüge von Frankfurt nach Stuttgart, sie waren zeitweise die einzigen Züge, die den Odenwald ganz durchquerten und dabei den schwach besiedelten Raum nördlich des Neckartals ohne Halt passierten. Hier waren insgesamt acht Halte aufgehoben worden, von denen nur die Stationen Kailbach und Schöllensbach-Hesselbach, beide auf hessischer Seite, wieder in Betrieb genommen wurden.

Nach Norden führt die Odenwaldbahn, deren Strecke sich in Wiebelsbach-Heubach gabelt, nicht direkt nach Frankfurt, sondern nach Darmstadt und Hanau. Die Fernzüge fuhren direkt von und nach Frankfurt über den schwächer genutzten Ast über Hanau, während der Darmstädter Ast den stärkeren Pendlerverkehr aufweist.

Vor dem Darmstädter Hauptbahnhof trifft die Strecke in Darmstadt Nord auf die elektrifizierte und im Güterverkehr

Bild links: Bahnfahren in vollen Zügen. Am 23.01.2006 nach der Abfahrt in Reinheim im VIA84560 nach Frankfurt. Mittlerweile wurde dieser Zug, in veränderter Fahrplanlage, auf eine Doppelseite verlängert.

ODENWALDBAHN



Die alte Odenwaldbahn:
Schwere Züge und Streckenschäden.

stark genutzte Route von Mainz nach Aschaffenburg und damit auch auf eine direkte Schienenverbindung nach Norden in Richtung Frankfurt, während der Hauptbahnhof in Darmstadt südlich liegt. Die Möglichkeit, direkte Reisezüge auf diesem Weg zu führen, wurde aber so gut wie nicht genutzt, sodass die Weichen schließlich ausgebaut wurden. So mussten alle Fahrgäste in Darmstadt Hbf umsteigen.

■ PRO BAHN macht Odenwaldbahn flott

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat zusammen mit anderen Verbänden, vornehmlich dem Verkehrsclub Deutschland (VCD), und Einzelpersonen viel für die Odenwaldbahn getan, schon bevor der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sie für sein ehrgeiziges Ausschreibungsprojekt entdeckte. So ist die Wiedereröffnung des Bahnhofs Kailbach ebenso auf Initiativen von PRO BAHN zurückzuführen wie ein beschleunigter Pendlerzug nach Darmstadt, der unter dem Namen „Der schnelle Odenwälder“ von der DB zum 23. Mai 1993 eingeführt wurde. Die Folgejahre waren gekennzeichnet durch einen rapiden Verfall der Schienen, sodass der bisherige Fahrplan nicht mehr gehalten werden konnte. Auch dagegen mobilisierte PRO BAHN lokale Politik und Öffentlichkeit. Die Strecke stand kurz vor einer illegalen Stilllegung. Wie PRO BAHN richtig voraussagte, durfte ab 13. März 2000 die wichtigste Weiche im Bahnhof Ober Ramstadt nur noch mit 10 km/h befahren werden. Noch Tage vorher hatte die DB einen entsprechenden Hinweis als haltlos dementiert. Auch der zweigleisige Ausbau des Abschnitts zwischen Darmstadt Nord und Darmstadt Ost endete in jenem Jahr statt mit einer Eröffnung mit einem desaströsen Abrutschen des Gleisbetts in den Schlamm.

Die Aktiven erreichten durch ausdauernde Öffentlichkeitsarbeit, dass der DB die Streichung der Regionalisierungsgelder für den Nahverkehr angedroht wurde. Der politische Druck führte am 28. April 2000 zur Unterzeichnung eines „Eckpunktepapiers“ durch Landräte, DB und RMV. Da-

Zwischen 5. und 8. April 2004 war die Strecke zwischen Darmstadt Ost und Ober Ramstadt für die Erneuerung der Schienen gesperrt.



nach sollten bis Ende 2000 alle zwölf bestehenden Langsamfahrstellen beseitigt und die Gleisanlagen saniert, die Führung von direkten Zügen von Darmstadt Nord nach Frankfurt und der Einsatz von Neigetechnikzügen ermöglicht werden. Im Gegenzug verpflichteten sich Verbund und Landkreise zur Bestellung eines deutlich verbesserten Fahrplans.

Die Arbeiten dauerten noch Jahre: Bis ins Jahr 2004 zogen sich die Sanierungsarbeiten mit fallweisen Vollsperrungen der Strecke hin.

■ Ehrgeizige Ausschreibung

Im Zuge der Bestellung eines verbesserten Fahrplans für die Odenwaldbahn stand auch eine Ausschreibung der Verkehrsleistungen an. Das neue Betriebskonzept sieht mehr Züge und neue Verbindungen vor, u. a. die neuen SE (= Stadtexpress, der RMV hält trotz Abschaffung dieser Zuggattung durch die DB immer noch daran fest) von Erbach über Darmstadt Nord direkt nach Frankfurt Hbf sowie montags bis freitags eine ganztägige, zweistündliche Express-Verbindung von Erbach nach Darmstadt Hbf und SE-Verbindungen von Wiebelsbach-Heubach nach Frankfurt Hbf über Hanau.

Zum ersten Mal wurde vom RMV eine Ausschreibung gestartet, bei der die zum Betrieb nötigen Fahrzeuge nicht vom Ausschreibungsgewinner gestellt werden müssen, sondern nach niedersächsischem Vorbild durch den Auftraggeber gekauft werden. Hierzu wurde die RMV-Tochter Fahma GmbH gegründet, die im Grunde nur für die Beschaffung der Fahrzeuge zuständig ist. Wartung und Betrieb der Fahrzeuge obliegen dem beauftragten Verkehrsunternehmen. Anlässlich des 50-jährigen Jubiläums der IGO (Interessengemeinschaft Odenwald e. V.), der auch die Odenwaldbahn in den stürmischen Jahren der Stilllegungsbedrohung sehr

viel Rückhalt zu verdanken hat, fand am 8. Juni 2003 im Bahnhof Erbach eine Fahrzeugschau statt, in der die Besucher sich ihren „Favoriten“ auswählen konnten. Es waren dies der Desiro (Siemens), GTW2/6 (Stadler), Lint41 (Alstom), RegioShuttle1 (Stadler) und der Itino von Bombardier. Beim Wettbewerb um die Kundengunst ging der Itino als Sieger hervor. Dies ist wohl auch darauf zurückzuführen, dass der ausgestellte Itino eine dreiteilige Variante für Schweden war und damit das einzige dreiteilige Fahrzeug auf der Ausstellung. Dies dürfte etliche Besucher, die das Fahrgastaufkommen der Odenwaldbahn kennen, zur Zustimmung für dieses Fahrzeug bewegt haben.

■ Die Kapazität genügt, basta!

Nach einer Ausschreibung des Fahrzeugeinkaufs wurden im Dezember 2003 dann 22 zweiteilige Itinos bestellt. Erste Zweifel hinsichtlich der Fahrgastkapazität kamen auf, zumal sich herauskristallisierte, dass mit dieser Fahrzeuganzahl maximal in Doppeltraktion in der Hauptverkehrszeit gefahren werden sollte. Anderen Pressemeldungen ist zu entnehmen, dass zwei der 22 Itinos bereits im Vorgriff auf die geplante Reaktivierung der Stichstrecke Darmstadt-Eberstadt – Pfungstadt beschafft werden sollten. Für das Betriebsprogramm der Odenwaldbahn sollten somit anscheinend 20 Itinos reichen: Der Laie staunt und der Fachmann wundert sich. Kritische Stimmen wurden ignoriert oder abgewiegelt. Man habe Fahrgastzählungen vorgenommen und es würde alles passen. Basta.

Am 15.07.2004 schrieb der RMV die Verkehrsleistungen im Odenwald für zehn Jahre ab dem 11. Dezember 2005 aus; im Einzelnen:

- RE 64 Frankfurt – Hanau – Erbach
- RE 65 Darmstadt – Erbach
- SE 65 Frankfurt – Darmstadt Nord – Erbach
- RB 64 Hanau – Wiebelsbach-Heubach
- RB 65 Darmstadt – Eberbach

Bereits während der Abgabefrist machten Gerüchte die Runde, dass DB Regio nur mit eigenen Fahrzeugen an der Ausschreibung teilnehmen oder zumindest die Fahrzeuge nach Vertragsabschluss übernehmen wolle. Andere Quellen sprachen von Bewerbungsunterlagen mit Fehlern. Die Gerüchteküche kochte und brodelte. Auch über die Mitbewerber drang nicht viel nach außen, außer dass die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF, ehemals Stadtwerke) mit einem Partner teilnehmen werde.

Am 10. Januar 2005 präsentierte der RMV den Gewinner der Ausschreibung. Es war eine Bietergemeinschaft aus VGF und Rurtalbahn (Dürener Kreisbahn). Da die Ausschreibung Erfahrung im SPNV vom Bieter verlangte, war eine solche Lösung für die VGF nötig und sollte sich später als dringend erforderlich herausstellen.

In der Presse wurde der Entscheid ausführlich abgehandelt. Die üblichen Sprüche hinsichtlich der neu geschaffenen Arbeitsplätze im Odenwald wurden propagiert, in der ersten Zeit gab es jedoch keinen Kommentar zu den nun wegfallenden gut 80 Arbeitsplätzen bei DB Regio. Später wurde beschlossen, die Wartung der Fahrzeuge in einem eigenen Werk in Michelstadt auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Süd, direkt an die Buswartungshallen der

Fa. Wissmüller anschließend, vorzunehmen. Dies war der Todesstoß für das Betriebswerk Darmstadt der DB.

Der zukünftige Betreiber bildete indessen neue Triebfahrzeugführer aus. Übernahmen von DB-Mitarbeitern sind keine bekannt, zumal dies den Gerüchten nach für diese recht unattraktiv sein soll. Es wurden zum Großteil mit staatlicher Förderung Langzeitarbeitslose ausgebildet.

Unterdessen begann die Auslieferung der Itinos, die im Werk der Frankfurter Hafenbahn in Betrieb gesetzt wurden. Ihre ersten Gehversuche machten sie nicht im Odenwaldnetz.

Am 21. September 2005 wurde der neue Betreiber vorgestellt und bekam seine Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen. VIAS heißt die Firma; das soll ein Kunstwort aus VIA – der Weg – und S für Service sein. Man kann sich überraschen lassen.

Ab Oktober war VIAS fast täglich mit Ausbildungsfahrten auf der Odenwaldbahn präsent. Eine „fließende“ Ausbildung, bei der vom neuen Betreiber Leistungen im aktuellen Plan im Auftrag des noch betreibenden Unternehmens stattfinden, gab es nicht. Es wurde nur „trocken“, ohne Fahrgastmitnahme gefahren.

„Rechtzeitig“ – eine Woche vor Fahrplanwechsel – wurde auch die neue Verbindung in Darmstadt Nord, die direkte Fahrten aus dem Odenwald nach Frankfurt ermöglicht, fertiggestellt.

■ Das Chaos der ersten Monate

Der 10. Dezember 2005 war der letzte DB-Regio-Betriebsstag. Das Personal „feierte“ seinen Abschied in der Meldestelle in Wiebelsbach-Heubach. Am folgenden Tag wurde die Meldestelle, zugleich Sozial- und Sanitärstützpunkt des Personals, überflüssig, weil sie wohl aus Kostengründen von VIAS nicht übernommen wurde. Toiletten gibt es bekanntlich im Zug.

Am 11. Dezember übernahm die VIAS das Regiment auf der Odenwaldbahn. Mit viel lokaler Prominenz in Seligenstadt, Michelstadt, Wiebelsbach-Heubach und Darmstadt Ost feierte man sich selbst. Auf die Idee, an diesem Tag freie Fahrt anzubieten, kam man seitens des Bestellers RMV natürlich nicht. Nur kurzzeitig waren die Proteste der DB-Regio-Mitarbeiter in Wiebelsbach-Heubach. Alle Züge verkehrten in Doppeltraktion und es lief im Grunde recht gut.

Der Tag der Wahrheit war der folgende Montag und dieser verlief katastrophal. Der RMV entschuldigte den fast gänzlichen Zusammenbruch des morgendlichen Berufsverkehrs mit einem falsch gestellten Signal in Erbach. Die Information war aber falsch, wie auch später in einer Richtigstellung seitens DB Netz klargestellt wurde. Es gab zwar ein versehentlich auf Halt gefallenes Signal in Bad König, aber man muss sich schon fragen, ob eine so kleine Störung wirklich einen ganzen Betrieb über den Haufen werfen kann.

Kuppelprobleme beim Verstärken der Züge, zu späte Bereitstellung und andere „Anlaufprobleme“ dürften da schon eher die Ursache gewesen sein. Aber dies wurde nicht offiziell verlautbart. Weitere Probleme ergaben sich für die Kunden, weil die Zugzielanzeigen nicht immer korrekt waren: Mancher Fahrgast saß in einem RE und konnte in seinem

Stichwort:

Der Itino

Bestellt wurden 22 Itinos. Dieser in Deutschland – bis auf den Einzelgänger bei der Erfurter Industriebahn – noch nicht eingesetzte Triebwagen ist eine gänzliche Neukonstruktion. Auch wenn er die vom RegioShuttle1 bekannten schrägen Fensterstreben hat, so hat er mit ihm im Grunde nichts gemeinsam. Ein Triebwagen verfügt über zwei im Hochflurbereich angebrachte „Powerpacks“ mit jeweils 500 kW Leistung, die dem Fahrzeug eine starke Beschleunigung bis zu seiner maximalen Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h verleihen. Die Einstiegstüren befinden sich im Niederflurbereich des Fahrzeugs auf 60 cm über Schienenoberkante. Der Niederflurbereich umfasst gut 50 Prozent der Fahrzeuggrundfläche, da er aber zum Drehgestell, das die beiden Fahrzeughälften trägt (Jakobsdrehgestell), ansteigt, ist er nicht ungehindert nutzbar. Da sich im Niederflurbereich auch die Toilette sowie Mehrzweckabteil (Rollstuhl) und Fahrradabstellfläche befinden, sind effektiv nur 20 Sitze und 15 Klappsitze im Niederflurbereich angeordnet. Die Sitze über dem Jakobsdrehgestell liegen höher als der Durchgang und sind somit nur über eine Stufe zu erreichen. Der Großteil der Sitzplätze befindet sich im 126 cm über Schienenoberkante befindlichen Hochflurbereich, der sich zwischen den Führerständen und den Eingangstüren befindet.

■ Die Kapazität:

1. Klasse: 12 Sitzplätze im Hochflurbereich, davon 8 vis-a-vis

Ausstattung: Seiten- und Mittelarmlehne. Sitzgarnituren entsprechen denen der 2. Klasse bei größerem Sitzreihen-

abstand. Zudem ist der Abstand nebeneinander wegen der Mittelarmlehne größer.

2. Klasse: 92 Sitzplätze.

Niederflurbereich: 20, davon 8 vis-a-vis

Hochflurbereich und Jakobsdrehgestell:

72, davon 32 vis-a-vis

Es wurden die aus den DB-Doppelstockzügen bekannten Sitze verwendet. An der Fenster- und Gangseite befinden sich Armlehnen. Die Armlehnen auf der Fensterseite können ihren Zweck jedoch kaum erfüllen, da sie direkt an die Wand anschließen und ein Ablegen des Arms daher kaum möglich ist. Ein Ablegen des Arms auf der Fensterbank ist, bedingt durch die schrägen Fensterstreben, auch nicht überall möglich. Zugunsten sehr breiter Gänge (Stehplätze) sind die Sitze ohne Abstand nebeneinander geschraubt, sodass man relativ beengt sitzt. Der Sitzabstand ist im Wagenteil mit der 1. Klasse geringer als im anderen Wagenteil.

Klappsitze: 15 im Niederflurbereich, 2. Klasse

Die Klappsitze verfügen über relativ hohe Rückenlehnen, sodass sie fast vollwertige Sitze darstellen. Jedoch entfallen bei Nutzung der Klappsitze alle Möglichkeiten, Rollstühle, Kinderwagen oder Fahrräder abzustellen. Zudem sind fünf Sitze im Durchgangsbereich neben der behindertengerechten Toilette angebracht, sodass der Durchgang sehr eingengt wird.

Das Fahrzeug verfügt zudem über eine Klimaanlage für den Fahrgast- und Führerraum.

→ Aussteigebahnhof nicht aussteigen, da der Zug entgegen der Zuganzeige durchfuhr.

■ „Sardino“ nimmt seinen Lauf

Es verging dann kaum ein Tag, an dem die Odenwaldbahn nicht in der Presse mit Negativmeldungen vertreten war. Das im Vorfeld von PRO BAHN und VCD angesprochene Kapazitätsproblem trat in massiver Form ein und prägte für die Triebwagen den alternativen Namen „Sardino“ aufgrund der sardinenbüchsenähnlichen Zustände in den Zügen. Diese Zustände waren jedoch nach Meinung des RMV kein Problem. Nein, anstatt kurzfristig Abhilfe zu schaffen, verspottete er die Kundschaft. Die Fahrgäste würden sich nicht richtig in den Zügen und auf Züge in anderen Fahrplanlagen verteilen und außerdem gebe es im Nahverkehr ohnehin keine Sitzplatzgarantie. Merkwürdig nur, dass Sitzplatzprobleme bis zum Fahrplanwechsel fast unbekannt waren. Aber es ist letztlich wenig erstaunlich, wenn man einen sehr gut besetzten Vier-Wagen-Zug

mit 312 Plätzen 2. Klasse und 25 Plätzen 1. Klasse sowie 30 Klappsitzen durch eine Doppeleinheit Itino mit 184 Plätzen 2. Klasse, 24 Plätzen 1. Klasse sowie 30 Klappsitzen ersetzt. An eine Fahrradmitnahme ist dann natürlich auch nicht mehr zu denken.

Die ersten Wochen waren von Verspätungen, verkürzten Zugläufen, defekten Toiletten und verkürzten Einheiten geprägt. Die Volksseele kochte. In der Konsequenz gaben rund 25 Mitarbeiter der in Darmstadt nahe des Nordbahnhofes ansässigen Firma Merck ihr Job-Ticket zurück. Hoffte der RMV durch Verlagerung von Fahrgästen auf die Straße das Problem lösen zu können?

Die Lage stabilisierte sich im Laufe des Januar, ohne jedoch das Qualitätsniveau aus der Zeit vor der Betriebsübernahme zu erreichen. Das Problem der zu kleinen Züge besteht weiterhin. Hätte man nicht doch die schwedische, also dreiteilige, Version nehmen sollen? Fachkreise verneinen dies, da diese Züge angeblich nicht die im Betriebsprogramm nach der Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks und zusätzlicher Haltestellen erforderlichen Beschleunigungswerte erreichen.



Foto: sta



Hoffnungsvoller Start: Itino-Doppeleinheit auf dem Weg in den Odenwald.

Die RMV-Propagandamaschine lief auf Hochtouren und das neue Konzept wurde der verwunderten Öffentlichkeit als „voller Erfolg“ mit Fahrgaststeigerungen von 30 Prozent verkauft, ohne jedoch auf die Problematik der überlasteten Züge in der Hauptverkehrszeit konkret einzugehen oder Zahlen zu nennen.

Bezeichnenderweise gibt es Aussagen des Verbundchefs Sparmann aus der Zeit vor der Betriebsaufnahme, wonach man mit Zuwächsen um 50 Prozent rechnen würde, nach dem Start wurden dann die „nur“ 30 Prozent als mitursächlich für die Überfüllung genannt.

Es stellten sich zwei ernste Fragen: Wurde im Vorfeld ordnungsgemäß gezählt bzw. wurden die Zahlen auch ehrlich angewendet?

Wo sollen die prognostizierten weiteren 20 Prozent noch unterkommen, besonders in der Hauptverkehrszeit? Die lokalen Nahverkehrsgesellschaften hatten sich zudem an-

scheinend im Vorfeld voll und ganz auf die Zählungen und die daraus resultierenden Berechnungen des RMV verlassen. Trotz mehrfacher Nachfrage können von dieser Seite keine Zahlen genannt werden, die mit den nach der Betriebsübernahme von PRO BAHN erfassten Zahlen verglichen werden könnten. Der Verdacht auf ein wenig „Blauäugigkeit“ drängt sich auf.

■ Schuld sind die anderen

Schuldige für die Probleme wurden immer außerhalb des RMV gesucht. Der eigentliche Grund, die zu geringe Fahrzeuganzahl, wurde gekonnt umgangen. Es ist einfacher, u. a. die veralteten Sicherungsanlagen der Odenwaldbahn oder das Totschlagargument „Anlaufschwierigkeiten“ des neuen Betreibers vorzuschieben. Immerhin versprach der RMV, weiterhin Fahrgastzählungen durchzuführen. Über deren Qualität kann man streiten, wenn ein Zähler diese vom Führerstand aus mittels der Überwachungskameras für die Türen durchführt, wie beobachtet werden konnte. Immerhin verlautbarte der lokale Aufgabenträger des Odenwaldkreises (OREG) in einem Zeitungsartikel, dass die derzeitige Situation „Wasser auf die Mühlen derer sei, die es schon immer gewusst haben“.

Daher entschloss sich PRO BAHN, am 19. Januar 2006 eine eigene Zählung in Reinheim durchzuführen. Das Ergebnis



Foto: sta

Die Kooperation mit der Rurtalbahn machte sich bezahlt. So waren zeitweise bis zu fünf Regiosprinter der Dürener Kreisbahn, zumeist auf dem Hanauer Linienast, unterwegs. Am 10. März 2006 treffen sich Itino und Ersatzfahrzeug in Babenhausen.

war erschreckend. Fast jeder Zug in der Hauptverkehrszeit war überbesetzt: Ein Zustand, wie er vor dem Betreiberwechsel nur bei extremen Wetterlagen im Winter vorkam. Gebetsmühlenartig wurde seitens des RMV vorgetragen, dass es keine Sitzplatzgarantie gebe und das Stehen auf Kurzstrecken üblich sei. Besonders ärgerlich ist dieser Umstand für Kunden aus Reinheim, die für eine Bahnfahrkarte Tarifzone 4, für den Bus jedoch nur Tarifzone 3 lösen müssen. Man bezahlt dadurch 60 Prozent mehr und muss sich noch verhöhnen lassen. Der Vorschlag, den Zug dem Bus gleichzusetzen, wurde vom RMV abgelehnt – bis heute gilt für den Zug der deutlich teurere Tarif.

Immerhin wurden die Umläufe zum 6. Februar 2006 umgestellt. Man entkoppelte u. a. den Hanauer Ast vom Darmstädter. Zuvor gingen die SE aus Darmstadt Nord in Frankfurt auf die SE nach Wiebelsbach-Heubach via Hanau über, was der Fahrplanstabilität nicht sonderlich zuträglich war. Außerdem wurde auf dem Hanauer Ast nach „intensiver Fahrgastzählung“ auf eine Einfacheinheit reduziert und der freigesetzte Itino wurde dem z. B. bereits in Reinheim zu 60 Prozent überbelegten SE 84562 nach Frankfurt beigestellt. Außerdem wurde der ebenfalls sehr stark überbelegte SE 84575 (16.23 Uhr ab Frankfurt Hbf) um einen Itino zur Dreifachtraktion verstärkt. Da jedoch wenige Tage zuvor zwei der 22 Itinos mit Defekten ausgefallen waren, verzögerte sich die Umsetzung der Zugverstärkung um mehrere Wochen.

Der Kundschaft im ersten SE nach Frankfurt konnte keine Minderung ihres Sardinengefühls verschafft werden, zumal die OREG sich in einer Pressemitteilung zur Verlautbarung hinreißen ließ, dass in diesen Zügen nur 50 Prozent der Stehplätze (!) belegt seien und dies den Begriff eines Sardino nicht rechtfertige.

■ Die Landräte schweigen

Von den Landräten der Landkreise Darmstadt-Dieburg und Offenbach hörte man jedoch nichts. Die Feiern waren

vorüber und Bahnthemen anscheinend kein Feld, um sich zu profilieren. Der Odenwälder Landrat Horst Schnur beehrte jedoch, auch im Hinblick auf die anstehenden Kommunalwahlen, auf und griff den RMV direkt an. Er solle sich seiner Verantwortung stellen und schnellstmöglich Fahrzeuge nachbestellen. Er drohte zudem mit einem Austritt aus dem RMV. Die Retourkutsche des RMV folgte sofort. Die kommunalen Aufgabenträger hätten das Konzept so abgesegnet, und damit basta. Dem Außenstehenden drängt sich der Verdacht der „Bezahlen-und-Klappe-halten“-Kultur beim RMV auf.

Somit gab es keine zusätzlichen Fahrzeuge, nicht einmal zusätzliche Leihfahrzeuge wurden geordert. Wie will man weitere Kunden gewinnen, wenn diese sich am Bahnhof an die U-Bahn von Tokio erinnert fühlen? Sie drehen sich wieder um und fahren weiter Auto. Denn das hat eine Sitzplatzgarantie.

■ Stabilisierung und neue Rückschläge

Am 24. Januar 2006 meldete der RMV, dass die Pünktlichkeit bei 95 Prozent liege. Anfang Dezember hatte sie bei „mageren 75 Prozent“ (RMV-Pressemitteilung) gelegen. Eines der größten Probleme bei der Pünktlichkeit sind (auch heute noch) die sehr kurz bemessenen Wendezeiten u. a. in Frankfurt Hbf.

Dass nur ein Ersatzfahrzeug vorhanden ist – 21 Fahrzeuge werden für den Regelbetrieb von Montag bis Freitag benötigt –, machte sich Ende Januar fatal bemerkbar, als zwei Fahrzeuge ausfielen. Da sich die Reparaturen über einen längeren Zeitraum hinzogen, wurden zwei Regiosprinter der Rurtalbahn in den Odenwald überführt und setzten ab 23. Februar 2006 als Doppeleinheit einen Itino auf dem Hanauer Ast frei. Das hätte sofort geschehen können und nicht erst nach einem Monat, denn die Regiosprinter gehören der an VIAS beteiligten Rurtalbahn. Es war also nur auf den fehlenden Willen des RMV zurückzuführen, dass so spät etwas geschah. Der am gleichen Tage wie VIAS gestarteten Nord-Ostsee-Bahn hatte der Besteller in Kiel schon zur Jahreswende die rote Karte angedroht.

Der Regiosprinter mit seinen harten Sitzen, fehlender Toilette und seinem etwas ruppigen Fahrverhalten stand nicht gerade hoch in der Gunst der Fahrgäste. Es kam auch zu erheblichen Beschwerden von Kunden der 1. Klasse, die nun in diesem Fahrzeug nur noch 2. Klasse vorfanden.

Die Probleme an den Powerpacks der beiden ausgefallenen Triebwagen weiteten sich auch auf die übrigen Fahrzeuge aus. Immer mehr Triebwagen verursachten Ölschichten im Gleisbett wie zu Zeiten des „V100-Auslaufbetriebs“. Der erste Serienfehler machte sich bemerkbar. Um ein drohendes „Grounding“ der gesamten Flotte abzuwenden, wurden zwei weitere Regiosprinter, später noch ein drittes Fahrzeug, aus Düren überführt. Die Regiosprinter übernahmen damit den gesamten RB-Verkehr auf der Linie 64 (Hanauer Ast).

Im Anschluss daran wurden alle Fahrzeuge sukzessive einer Rollkur beim Hersteller bzw. in der Werkstatt der Erfurter Industriebahn unterzogen. Diese sollte ursprünglich zum Ende der Osterferien zum 24. April abgeschlossen sein, verzögerte sich jedoch um gut eine Woche. Der dadurch bedingte längere Einsatz der Regiosprinter auf der RB 64 wurde mehr oder weniger verschwiegen.

Seit Anfang Mai sind wieder alle 22 Itinos voll einsatzfähig. Insider warten auf den nächsten Serienfehler.

Nachdem die Heizungsanlage im Winter bereits in einigen Fahrzeugen Kapriolen schlug, Wagenteile eher an eine Dampfsauna erinnerten, während in der anderen Hälfte arktische Temperaturen vorherrschten, konnte man schon erahnen, was bei den ersten Tagen mit Temperaturen über 20 Grad geschehen würde, was dann an den ersten sommerlichen Tagen im Mai prompt eintrat: Die Regelungstechnik der Klimaanlage verhielt sich äußerst interessant. Im einen Wagenteil wurde gekühlt, im anderen schwitzten die Fahrgäste bei tropischen Temperaturen. Bisweilen war auch die komplette Klimatisierung ausgefallen. Sitzplätze hinter den wenigen Klappfenstern waren heiß begehrt. Es stellt sich die Frage, ob bei Neufahrzeugen im Projektstadium keine Tests der Klimaanlage mehr durchgeführt werden.

■ Weitere „Verbesserungen“

Zum kleinen Fahrplanwechsel wurde Ende Mai endlich auch Abhilfe für den weiterhin stark überlasteten ersten SE nach Frankfurt über Darmstadt Nord geschaffen. Dieser wurde ab Wiebelsbach-Heubach bis Frankfurt Hbf um eine Einheit zu einer Doppeltraktion verstärkt. Da die Einheit aber dringend für einen anderen zu verstärkenden Zug benötigt wird, fährt ein Teil des Zuges nach sechs Minuten Wendezeit in Frankfurt als SE über Darmstadt Nord zurück nach Wiebelsbach-Heubach. Was passiert, wenn einer dieser Züge auch nur geringe Verspätungen bekommt, kann sich jeder ausmalen. Stehplätze ab Ober Ramstadt sind weiterhin fast obligatorisch, aber das Gedränge ist geringer geworden.

Der RMV verkaufte dies mit der Überschrift „RMV optimiert Fahrplan der Odenwaldbahn“. Insider würden eher von einem planlosen Kurieren an Symptomen statt Beseitigung der Ursachen sprechen

■ Langsam kommt Routine auf

Wie zu erwarten, kam es gerade in der Anfangszeit zu diversen Ausfällen, die auf die geringe Erfahrung des Personals zurückzuführen ist. Auch diverse betriebsgefährdende Ereignisse traten ein, wie das Überfahren von einem Sperr- oder Hauptsignal, Anfahrten gegen haltzeigende Signale ohne Zustimmung des Fahrdienstleiters oder Auffahren einer Weiche wegen Missachtung der Rangiervereinbarung. Dies war zu erwarten, wenn man jahrzehntelanges Know-how dem Wettbewerb opfert, und kommt bei fast jedem Betreiberwechsel vor. Lesern einschlägiger Zeitschriften dürften die Ereignisse u. a. aus dem Westerwald bekannt sein. Sowohl hier als auch im Odenwald hat sich nun deutlich gezeigt, dass eine „Kurzausbildung“ innerhalb weniger Monate zu Triebfahrzeugführern nicht ausreicht.

Mittlerweile hat sich dies gebessert, das Personal bekommt langsam Routine. Die Züge haben eine recht hohe Zuverlässigkeit und fahren pünktlich, zudem in der vorgesehenen Stärke. Die anfangs starke Präsenz von Servicepersonal hat abgenommen, dafür wird nun wieder verstärkt die Fahrgeldsicherung betrieben, die in den ersten Monaten fast gänzlich unterblieb.

■ Der Odenwald als Freizeitziel

Das neue Fahrplansystem seit Dezember 2005 ist gerade am Wochenende nicht optimal. Man gelangt zwar alle zwei Stunden direkt von Frankfurt in den Odenwald, aber nicht stündlich von Darmstadt Hauptbahnhof. Es muss in Darmstadt Nord in die Linie Mainz – Aschaffenburg umgestiegen werden. Im Darmstädter Hauptbahnhof muss ein zweites Mal umgestiegen werden, um zur S-Bahn Richtung Frankfurt oder zu Zügen nach Bensheim und Heidelberg/Mannheim zu kommen.

Während in der Hauptlastrichtung der Pendler die Züge zu gut besetzt sind und die Direktverbindung nach Frankfurt neue Fahrgäste angelockt hat, hapert es in der Gegenrichtung an der Nachfrage. Der Kostendeckungsgrad des Odenwaldnetzes wird mit nur 48 Prozent angegeben. Die einfache Fahrt von Frankfurt nach Erbach im Odenwald kostet 11,90 Euro, allerdings gibt es einen Bahncard-Rabatt. Ausflüge für mehrere Personen kosten mit dem Hessenticket 25 Euro. Das Hessenticket hat den großen Vorteil, dass es von den Verbänden herausgegeben wird und daher überall erhältlich ist, auch schon beim Stadtbus oder der Straßenbahn. Aber bei Entfernungen von nur 80 Kilometern bis in den Odenwald ist es trotz hoher Benzinpreise nicht konkurrenzfähig.

So bietet der RMV im großen Strauß der Ausflugsziele zwar auch etwas für den Odenwald, etwa Fahrradrouten im nördlichen Odenwald und Freizeit-Tipps für den Odenwaldkreis. Aber eine besondere Rolle spielt die Odenwaldbahn bei der Vermarktung im RMV nicht. Hat man gehaut, dass die „neue“ Odenwaldbahn allzu schnell an ihre Kapazitätsgrenzen stößt, wenn tatsächlich viele Fahrgäste kommen?

■ Nun doch Nachbestellungen

Nach dem Desaster bei den Kapazitäten, das kurzfristig nicht beseitigt werden kann, macht sich bei den Aktiven vor Ort, bei der lokalen Politik und den Fahrgästen Frustration breit. Das Engagement für die Odenwaldbahn scheint an Schwung verloren zu haben. Während bei anderen Bahnlagen, die mit neuen Fahrzeugen und neuen Betreibern gestartet sind, zu beobachten ist, dass Kritiker verstummen und bisher abseits stehende Politiker auf den „rollenden Zug“ aufspringen, herrscht im Odenwald Stille.

Doch alle Fahrgäste lassen sich nicht vertreiben, und so musste der RMV schließlich doch zur Nachbestellung von Itino-Fahrzeugen schreiten. Die Bestellung von drei Triebwagen hat der Aufsichtsrat bereits beschlossen, aber die Verhandlungen über Produktion und Finanzierung werden sich hinziehen. In zwei Jahren könnten die Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

(sta/red)

Informationen zum Odenwaldbahn-Projekt:

<http://www.oreg.de/odenwaldbahn/>

Informationen zum Betreiber:

www.vias-online.de

Touristische Informationen:

www.rmv.de > Freizeit

Historische und touristische Informationen:

de.wikipedia.org/wiki/Odenwaldbahn

Im Fokus:

Fahrgastinformation und Kundenservice

Die Fahrgäste erhalten Informationen über Haltestellen und Fahrtziel über beidseitig am Wagenübergang sowie über der Führerstandstüre angebrachte LED-Matrixanzeigen sowie über Lautsprecheransage. Außen sind über den Führerständen Zielanzeigen angebracht, die jedoch sehr klein und auf größere Entfernungen kaum zu entziffern sind.

Während der Fahrt wird alternierend der Zielbahnhof mit davorstehender Linienbezeichnung und aktuellem Datum und Uhrzeit angezeigt. Kurz nach der Abfahrt erscheint dreimal der Name des nächsten Halts in Laufschrift mit einer Ansage „Nächster Halt: ...“.

Kurz vor dem nächsten Halt erscheint wieder der Name der Haltestelle in Laufschrift, diesmal bis zum Öffnen der Türen. Der Ansagetext wird von einem Jingle eingeleitet und informiert über den Halt und Umsteigemöglichkeiten. Leider stottert die Ansage und ist ansonsten nicht sonderlich informativ. So erklingt z. B. in Darmstadt Nord nach dem Jingle die Ansage „Wir erreichen in Kürze Darmstadt Nord. Umsteigemöglichkeit zu den Zügen anderer Eisenbahnunternehmen, den Bussen des Regionalverkehrs, den Bussen und Bahnen des Stadtverkehrs Darmstadt.“ Ob dem Kunden mit diesen Ansagen geholfen war? Wohin er umsteigen kann oder muss, wurde ebenso verschwiegen wie die Tatsache, dass der SE ohne Halt nach Frankfurt nicht über Darmstadt Hbf fährt und ein Umsteigen nun zwingend nötig ist.

In der Anfangszeit war die Ansage zudem derart laut eingestellt, dass sich das Jingle in den Lautsprechern regelrecht krachend überschlug.

Mit dem kleinen Fahrplanwechsel wurde das RIS (Reisenden-Informationen-System) gründlich überarbeitet. Die Fahrzeuge zeigen nun z. B. bei Zügen, die geschwächt werden, auf dem seitlichen Display im Laufertext an, welcher Triebwagen bis wohin fährt. Des Weiteren werden nun die meisten Anschlusslinien mit deren Endstation genannt. Außerdem gibt es in den SE vor Darmstadt Nord einen Hinweis, dass dieser dann ohne Halt bis Frankfurt Hbf fährt und man nach Darmstadt Hbf in die Linie 63 umsteigen muss.

Das Servicepersonal, sofern vorhanden, und das Fahrpersonal zeigen sich bei Nachfragen bemüht und freundlich. Von dem im Vorfeld vom RMV und von Politikern versprochenen verbesserten Service, z. B. mit Verkauf von Zeitungen, Kaffee und Snacks im Zug, hört man jedoch nichts mehr. Wie sehr so etwas – bei angemessenen Preisen – in der Gunst des Kunden steht, konnte man anlässlich der Einführung des ersten „Schnellen Odenwälders“ 1995 sehen, als PRO BAHN vom Steuerwagen aus die Fahrgäste mit Kaffee und Kuchen versorgte.

Gegenüber früher hat sich der Service für Radfahrer verschlechtert. Da gerade in der Hauptverkehrszeit alle Klappsitze belegt sind, ist die Mitnahme der Zweiräder nur

noch sehr eingeschränkt möglich. Hinzu kommt die generell niedrigere Kapazität: Zu Zeiten der DB Regio-Züge konnten im Steuerwagen mindestens zwölf, bei den Triebwagen VT 628 je nach Belegung bis zu 16 Fahrräder mitgenommen werden. Beim Itino wird es je Fahrzeug bei mehr als sechs Drahteseln bereits recht knapp. Daher wurde über ein Verbot der Fahrradmitnahme in der Hauptverkehrszeit nicht nur nachgedacht, sondern es wurde auch bald umgesetzt. Im August wurde der Südabschnitt Erbach – Eberbach wieder ganztägig für die Fahrradmitnahme freigegeben. Nach eigenen Angaben prüft Vias, ob die Fahrradmitnahme für weitere Züge freigegeben werden kann. Bei einer Kapazität von drei Fahrrädern je Einstieg oder sechs Fahrrädern pro Zug – wenn nicht zufällig eine Doppeltraktion eingesetzt wird – ist es allerdings eher ein Glücksspiel, ob man als Radler mitkommt.

■ RMV-Service Note ungenügend

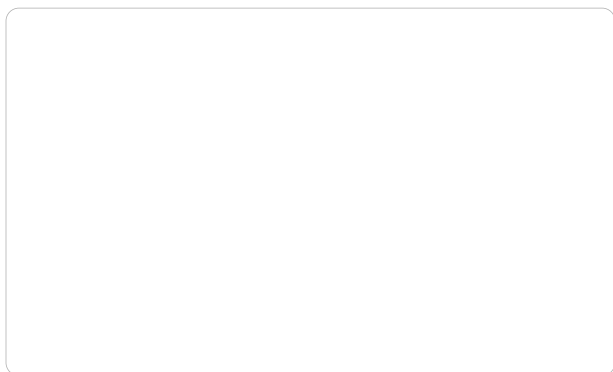
Der Kundenkontakt mit dem RMV verdient nur noch die Note ungenügend. Anfragen zu Problemen, bei denen die Schuld nicht anderen wie VIAS, den lokalen Aufgabenträgern, DB Netz usw. zugeschoben werden können, werden als nicht änderbar dargestellt oder erst gar nicht beantwortet. Mehrere Wochen oder gar Monate auf eine Antwort zu warten, deren Informationsgehalt gleich null ist, da man die darin enthaltenen Informationen bereits der Presse entnehmen konnte, sind die Regel.

■ Chaos durch Umbenennung von Stationen

Bei der Änderung einiger Bahnhofsnamen scheint der RMV auf voller Linie versagt zu haben. Nieder Ramstadt-Traisa heißt neu Mühlthal mit der Begründung, dass es innerhalb der Gemeinde Mühlthal nur einen Bahnhof gebe; Lengfeld hingegen wurde in Otzberg-Lengfeld umbenannt, obwohl es in der Gemeinde Otzberg auch nur einen Bahnhof gibt.

Außerdem hat man die Umbenennung bei der DB entweder nicht rechtzeitig beantragt oder nicht bezahlen wollen. So tauchen die neuen Bezeichnungen nur in den RMV-Fahrplanunterlagen auf, nicht jedoch in offiziellen Dokumenten der DB oder der DB-Fahrplanauskunft.

Die DB-Betriebsstellenliste weist mit Änderungsdatum 11.12.2005 unter den neuen Kürzeln FDAL und FGUS schon die zu errichtenden Haltepunkte Darmstadt-Lichtwiese bzw. Groß Umstadt-Hackersiedlung auf, hingegen lautet FNR weiterhin auf Nieder Ramstadt-Traisa und nicht auf Mühlthal. Vermutlich ein Hinweis darauf, dass bei der DB kein Änderungsantrag eingegangen ist.



Ein Regiosprinter eilt am 10. März 2006 von Babenhausen kommend dem Hp. Langstadt entgegen. Die Kunden schätzten die Ersatzfahrzeuge wegen ihres mangelnden Fahrkomforts nicht sonderlich.

Mit der Odenwaldbahn in den nächsten Winter: Die Itinos werden noch lange auf der Odenwaldbahn fahren. Die Zeit der Freileitungen und mechanischen Stellwerke läuft aber unwiderruflich ab.

Ein besonderes Schmankerl war der vom Künstler Otmar Alt gestaltete Regiosprinter, der ebenfalls Ersatzleistungen für defekte Itinos fuhr. Hier am 21.04.2006 auf dem Weg nach Hanau kurz vor Groß Umstadt. Der schönen Ansicht steht allerdings eine eingeschränkte Aussicht der Fahrgäste gegenüber.

