



# HESSISCHER LANDTAG

12. 02. 2013

## **Kleine Anfrage**

**der Abg. Karin Müller (Kassel) und Martina Feldmayer  
(BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN) vom 12.12.2012**

**betreffend Zukunft der Odenwaldbahn sichern**

**und**

**Antwort**

**des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung**

### **Vorbemerkung der Fragestellerinnen:**

Die Erfolgsgeschichte der Odenwaldbahn muss fortgeführt werden! Neue Wagen der Reihe ITINOS sind dringend erforderlich, denn schon heute sind die Kapazitätsgrenzen erreicht. Auch in Zukunft soll die Anzahl der Fahrgäste weiter steigen. Die Verkehrswende vor Ort ist ein effektiver Beitrag zu einer aktiven Klimaschutz- und Energiepolitik. Zur Stärkung eines ländlich strukturierten Landkreises gehört eine Mobilität, die zukunftstauglich ist. Die Bürgerinnen und Bürger müssen die Möglichkeit haben, pünktlich, günstig und bequem in die Zentren zu kommen. Dies wäre ein kleiner, aber aktiver Beitrag, den demografischen Wandel auf dem Lande entgegen zu wirken.

Derzeit verkehren 26 ITINO Züge auf der Odenwaldbahn und transportieren 3,4 Mio. Fahrgäste jährlich, dies entspricht einem Zuwachs von mehr als 1 Mio. zusätzlicher Fahrgäste. Die Modernisierung der Odenwaldbahn war ein voller Erfolg. Dies erfordert aber dringend eine weitere Aufstockung des Fahrzeugparks, da die vorhandenen Kapazitäten ausgereizt sind. Der außerplanmäßige Ausfall von Triebwagen oder die regelmäßige Wartung der Fahrzeuge oder Unfälle beeinträchtigen schon heute den Betriebsablauf erheblich.

Die Zahl der steigenden Fahrgäste durch die Streckenmodernisierung von 2004 verdeutlicht eindrucksvoll, dass der Umstieg vom Individualverkehr auf die Bahn von der Bevölkerung sehr gut angenommen wurde. Dieser verkehrspolitische Weg muss von der Landesregierung weiter unterstützt und forciert werden. Gerade die Bahn- anbindung vom ländlichen in den urbanen Raum ist zwingend notwendig.

### **Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:**

Nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen ist der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) eine kommunale Selbstverwaltungsaufgabe. Aufgabenträger sind die Landkreise, kreisfreien Städte und die Gemeinden mit mehr als 50000 Einwohnern, die u.a. die Belange des Schienenpersonennahverkehrs gemeinsam in Verkehrsverbänden wahrnehmen. Die Aufgabenträger sichern die finanziellen Grundlagen des ÖPNV unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes. Zur Finanzierung konsumtiver Ausgaben stellt das Land im Rahmen von Finanzierungsvereinbarungen mit den Verkehrsverbänden jährlich ein Budget für den ÖPNV aus Fördermitteln nach dem Regionalisierungsgesetz und nach dem Finanzausgleichsgesetz (KFA) zur Verfügung (2013 rund 654 Mio. €). Daneben fördert das Land den ÖPNV durch investive Zuwendungen aus dem GVFG-Bundesprogramm, dem Entflechtungsgesetz und weiteren KFA-Mitteln.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung um die mangelhafte finanzielle Ausstattung des RMV zu verbessern, damit auch die Mobilität im ländlich strukturierten Odenwaldkreis weiter fortentwickelt werden kann?

Die Odenwaldbahn ist mit einem Investitionsvolumen von rund 120 Mio. € in den letzten zehn Jahren grundlegend modernisiert worden.

Dabei wurden sowohl die Stationen verbessert als auch die Leit- und Sicherungstechnik modernisiert, so dass die Strecke kostengünstiger betrieben werden kann. Ferner wurden rund 90 Mio. € in neue Schienenfahrzeuge investiert. Das seit 2006 gefahrene Betriebskonzept der Odenwaldbahn ist gegenüber dem vorherigen um 500.000 Zugkilometer auf rund 1,9 Mio. Zugkilometer pro Jahr ausgeweitet worden. Mit den eingesetzten Finanzmitteln wurde daher bereits eine erhebliche Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Odenwaldkreises erreicht.

Frage 2. Gibt es seitens der Landesregierung Pläne, dem RMV zu helfen und ggf. Landesmittel zur Verfügung zu stellen, damit z. B. für die Odenwaldbahn neue ITINOS angeschafft werden können, da der RMV aus Eigenmitteln dazu nicht in der Lage ist?

Der auf der Odenwaldbahn eingesetzte Fahrzeugtyp "Itino" wird nicht mehr produziert. Gebrauchte Fahrzeuge könnten allenfalls aus anderen (europäischen) Regionen beschafft werden. Wären diese verfügbar, wären sie mit den im Odenwald eingesetzten Fahrzeugen jedoch nicht vollständig technisch kompatibel und bedürften erst eines Umbaus und der Zulassung durch das Eisenbahnbundesamt.

Eine Erweiterung der Flotte wäre grundsätzlich auch mit einem anderen Fahrzeugtyp möglich. Dies erforderte aber ein angepasstes Betriebskonzept, bei dem die unterschiedlichen Fahrzeugtypen unabhängig voneinander eingesetzt werden. Außerdem würden eine separate Wartung, Ersatzteilbevorratung usw. erforderlich.

Frage 3. Welchen Anteil leistet die Landesregierung bisher, um die Mobilität im ländlichen Raum zu sichern und zu verbessern?

Von den in den Finanzierungsvereinbarungen festgelegten Budgetmitteln ist von den Verbänden ein Teilbetrag in Höhe von jährlich insgesamt rund 34,5 Mio. € in monatlichen Raten als Zuwendung für den lokalen Verkehr (ZWLTV) an die lokalen Aufgabenträger oder die lokalen Nahverkehrsorganisationen weiterzuleiten. Bei der in den Finanzierungsvereinbarungen festgelegten ZWLTV handelt es sich um Mindestvorgaben. Die Verbände sind nicht gehindert, über die Mindestgarantie hinaus weitere Mittel für den lokalen Verkehr zur Verfügung zu stellen und innerhalb oder neben der ZWLTV eigenständige Fördertatbestände für den lokalen Verkehr zu schaffen. Davon machen die Verbände Gebrauch.

Außerdem sind im Jahr 2011 einmalige Landeszuschüsse im Rahmen des Landesprojekts "Mobilität im ländlichen Raum" zur Auszahlung gekommen. Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) hat für die Finanzierung des "Modellvorhabens Werra-Meißner-Kreis" einen einmaligen zweckgebundenen Zuschuss in Höhe von 1 Mio. Euro erhalten. Von den Budgetmitteln des RMV wurde außerdem ein Teilbetrag in Höhe von 120.000 € an die Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH weitergeleitet. Die Mittel sind zweckgebunden für die Realisierung des Modellvorhabens "Integration von Mitnahmefahrten und Gelegenheitsverkehren in öffentliche Verkehrsangebote im Odenwaldkreis" bestimmt.

Frage 4. Die enorme Überlastung der Strecke, führt heute schon zu erheblichen Einbrüchen was die Pünktlichkeit (Jahre 2011 und 2012) der Züge angeht. Ein Ausbau der größten Teils einspurig verkehrenden Odenwaldbahn wird durch das erhöhte Fahrgastaufkommen mittelfristig notwendig werden. Welche infrastrukturellen Pläne hat die Landesregierung bzw. das Verkehrsministerium angedacht um die Strecke zweispurig auszubauen und/oder zu elektrifizieren?

Die Pünktlichkeit der RMV-Linie 64, von Erbach über Hanau-Offenbach nach Frankfurt Hauptbahnhof, mit 83,9 v.H. und der Linie 65, von Eberbach/ Erbach über Darmstadt nach Frankfurt Hauptbahnhof, mit 90,7 v.H. im zuletzt ermittelten Jahreswert liegen unter dem Akzeptanzwert von 92,0 v.H. Bei der Beurteilung ist zu beachten, dass im entsprechenden Verkehrsvertrag die neue, engere Pünktlichkeitsdefinition greift (Abweichungen unter drei Minuten gelten als noch pünktlich); bei vielen anderen Linien ist die zulässige Abweichung noch doppelt so hoch.

Ursachen der Unpünktlichkeit sind zu etwa einem Viertel technische Mängel im Bereich der Streckeninfrastruktur. Weitere zwei Viertel sind zurückzuführen auf Anschlussaufnahmen, Zugfolgeverspätungen wegen anderer verspäteter Eisenbahnverkehrsunternehmen (d.h. der vorausfahrende Zug war unpünktlich) oder temporäre Streckenüberlastung. Externe Einflüsse wie zum Beispiel Unfall, Personen im Gleis oder Fahrzeugschäden durch Fremdver-

schulden machen rund 16 v.H. aus. Lediglich 13 v.H. der Beeinträchtigungen sind auf das die Odenwaldbahn betreibende Verkehrsunternehmen zurückzuführen.

Der hohe Anteil an Verspätungen, die durch andere Schienenverkehre ausgelöst werden, ist ein klarer Hinweis darauf, dass die Verspätungen weniger auf den Odenwaldstrecken von Eberbach nach Darmstadt und Hanau entstehen, sondern überwiegend auf den stark befahrenen Hauptstrecken Darmstadt - Frankfurt und Hanau - Frankfurt. Hier teilen sich langsamere Güter- und Regionalzüge und schnelle Fernverkehrszüge die Gleise, und die Überlastung tritt folglich auf diesen Streckenabschnitten auf.

Entlastung wird mit der im Leitprojekt Frankfurt RheinMain<sup>plus</sup> verankerten Infrastrukturplanung angestrebt. Hierzu zählt der Bau der Nordmainischen S-Bahn, die zu einer Erweiterung der Streckenkapazität zwischen Frankfurt und Hanau und zur Entmischung der Verkehrsströme führt, sowie die Verlagerung des überwiegenden Teils des Fernverkehrs zwischen Frankfurt und Mannheim auf eine Neubaustrecke im Hochgeschwindigkeitsnetz, die eine bessere Verteilung der übrigen Verkehre auf die Main-Neckar-Bahn und die Riedbahn ermöglichen würde. Von diesen Maßnahmen würde auch die Odenwaldbahn im Betrieb profitieren. Der Ausbau der Strecken von Darmstadt und Hanau in den Odenwald oder deren Elektrifizierung ist dagegen nicht angedacht.

Frage 5. In einer Prognose bis zum Jahre 2020 geht der RMV von einem weiteren Fahrgastzuwachs von 10 v.H. für die Odenwaldbahn aus. Schon ab 1. April 2013 wird die Belastung der Züge, durch die Jobticketvergabe der TU Darmstadt (Haltestelle Lichtwiese) an seine Mitarbeiter wiederum steigen. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung um den steigenden Fahrgastzahlen auf der Odenwaldbahn Rechnung zu tragen?

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) hat mitgeteilt, dass hohe Auslastungsgrade bei nur wenigen Fahrten, insbesondere von und nach Frankfurt, festzustellen sind, so dass eine positive Nachfrageentwicklung voraussichtlich auch nur bei einigen Fahrten Kapazitätsanpassungen sinnvoll erscheinen lässt. Aus technischen Gründen können "Itinos" maximal in 3fach-Traktion verkehren.

Die hoch ausgelastete Infrastruktur auf den Hauptstrecken von und nach Frankfurt Hauptbahnhof in Verbindung mit der Bahnsteigbelegung am Hauptbahnhof selbst lässt zusätzliche Fahrten derzeit nicht zu.

Die Landesregierung geht davon aus, dass der RMV im Benehmen mit dem Verkehrsunternehmen und im Rahmen der verfügbaren Möglichkeiten durch Umstellen des Fahrzeugeinsatzes die erforderlichen Kapazitäten bestmöglich bereitstellen wird.

Frage 6. Welche Unterstützung wird die Landesregierung den unterfinanzierten Kommunen und Landkreisen, insbesondere im ländlichen Raum, zukommen lassen, um die Mobilität dort weiterhin zu gewährleisten?

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

Wiesbaden, 29. Januar 2013

**Florian Rentsch**