



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 6

Lokschuppen ist Dreh- und Angelpunkt

Gladenbach. Wenn man sich mit der Geschichte der Eisenbahnen im Hinterland befasst, darf das frühere Bahnbetriebswerk (Bw) Marburg nicht außer Acht gelassen werden.

Das Bahnbetriebswerk stellte die Lokomotiven für den Betrieb der Oberen Lahntalbahn und später über die Außenstelle Frankenberg, auch jene für den Betrieb der Bahnstrecken im Raum Allendorf.



Der Lokschuppen im Februar 1989: Links eine Rangierlok, rechts ein Schwerlastkleinwagen (Skl) mit Kran und Anhänger für bahninterne Zwecke und in der Mitte zwei Schienenbusse

© Otto Runzheimer



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Einzig auf der Scheldetalbahn wurden immer Lokomotiven der Bw Dillenburg und Gießen eingesetzt. Genauso verhielt es sich prinzipiell auch auf der Aar-Salzböde Bahn, wobei im Güterzugdienst vereinzelt Lokomotiven des Bw Marburg von Marburg bis Gladenbach gekommen sein sollen

Woher kommt diese Abgrenzung? Bis 1993 waren die Staatsbahnen in Deutschland organisatorisch in Direktionen aufgeteilt, welche immer ein geografisches Gebiet umfassten. Bei Niederweimar und bei der Bahnhofseinfahrt von Wallau aus Richtung Perftal verliefen die Grenzen zwischen den Direktionen Frankfurt und Kassel.

Ferner befand sich an der Bahnhofsausfahrt von Wallau in Richtung Laasphe noch die Grenze zur Direktion Elberfeld/Wuppertal. Auch wenn die Bundesbahndirektion (BD) Kassel zum Jahreswechsel 1974/75 aufgelöst und ihr Gebiet der BD Frankfurt angegliedert wurde, änderte sich an dieser Aufteilung nichts.

Aber nachdem das Bw Marburg nun in Bezug auf das Gebiet dieser Serie geografisch definiert ist, soll jetzt betrachtet werden, um was es sich bei einem Bw genau handelt und wie die Entwicklung des Bw Marburg verlief.

Ein Bw war eine Dienststelle, welche Eisenbahntriebfahrzeuge beheimatet und umfangreiche Anlagen für deren Versorgung mit Betriebsstoffen wie Kohle, Wasser, Sand, Diesel, Öle und anderes bereithielt und auch in der Lage war, Wartungen, Untersuchungen und Reparaturen vorzunehmen. Daneben waren oft Werkstätten für den Unterhalt der Bahnstrecken im Bw angesiedelt. Das alles bedingt neben vielen Gleisen auch zahlreiche unterschiedliche Hochbauten. Mehrere Hundert Menschen fanden dort Arbeit. Es gab bei weitem nicht nur Arbeit für Lokführer, Heizer und Gleisbauer, sondern auch für Schlosser, Mechaniker, Sattler, Elektriker, Schreiner und weitere Handwerksberufe sowie Verwaltungsarbeitsplätze.

Ringlokschuppen zählt zu markantesten Bauwerken

Die markantesten heute noch vorhandenen Anlagen im ehemaligen Bw Marburg sind der große Ringlokschuppen, das Werkstattgebäude und die Drehscheibe, welche zum einen dem platzsparenden Abstellen von Loks und zum anderen dem Wenden insbesondere von Dampfloks diente, da diese meist rückwärts nicht so schnell fahren können wie vorwärts. Der Lokschuppen bot 16 Stände, aber er war nicht nur ein Abstellplatz. Unter den Gleisen befanden sich Gruben, um die Loks von unten zu kontrollieren.

Ebenfalls waren in zwei Ständen Waschanlagen vorhanden. Andere Anlagen wie Wasserkräne und Bekohlungsanlagen verschwanden einst mit den Dampfloks. Bereits 1956 wurden die ersten Dieselloks der Baureihe V65 in Marburg stationiert - siehe Teil 2 dieser Serie -, nachdem schon 1952 die ersten Schienenbusse angeliefert wurden. Die Baureihe V65 wurde bis 1962 von der Baureihe V100 abgelöst. Doch bereits 1968 wurden diese auf dem Papier nach Kassel umstationiert, obwohl sie weiterhin von Marburg aus eingesetzt wurden. Das Bw Marburg gab also zum ersten Mal einen Teil seiner Kompetenzen ab.



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Es waren nicht nur Streckenstilllegungen, welche die Zahl der Bahnbetriebswerke bundesweit rasant schrumpfen ließen sondern auch der sogenannte Traktionswandel, also die Ablösung der Dampflok durch die Diesel- und Elektrolok. Letztere hatten größere Reichweiten und benötigten pro Betriebsstunde wesentlich weniger Werkstattstunden. Man brauchte also bundesweit weniger Loks, welche obendrein noch ein größeres Gebiet abdecken konnten. Deshalb wurde - wie oben schon erwähnt - das Bw Frankenberg in den 1950ern eine Außenstelle des Bw Marburg. Diese wurde später aufgelöst.

Bw Marburg wird zur Gießener Außenstelle

Aber dem Bw Marburg erging es auch nicht anders. Es wurde zum 1. Oktober 1983 eine Außenstelle des Bw Gießen, wobei alle noch vorhandenen Fahrzeuge zum Bw Gießen kamen. Die Außenstelle wurde nach wenigen Jahren aufgelöst. Das Bw Gießen wurde bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) nach 1994 zum Betriebshof (Bh) umbenannt, ist aber mittlerweile auch Geschichte. Da die DB AG organisatorisch nicht mehr geografisch, sondern nach Geschäftsfeldern untergliedert ist, sind Werkstätten für den Unterhalt der Strecke nicht mehr an Bws angegliedert.

Einige der Nebengebäude sind vermietet, der große Ringlokschuppen verfällt. Bleibt zu hoffen, dass er einen Käufer findet und als eines der bedeutendsten Marburger Industriebauwerke erhalten bleibt. Eine neue Nutzung muss nicht zwangsläufig bahngelunden sein. Beispiele für eine Nutzung solcher Bauten als Großraumdiskothek, Verkaufsraum für Oldtimer oder Kulturzentrum gibt es zur Genüge. Bei kleineren Gebäuden auf dem Gelände des Bw hat das funktioniert.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 18.01.2013 15:31 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de