



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

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 20

Fahrplanwechsel bringt oft das Ende

Gladenbach. Die Betriebseinstellungen der Eisenbahnen im Hinterland geschahen sehr oft zu einem der Fahrplanwechsel Ende Mai oder Anfang Dezember.

Wenn man heute von der Eisenbahn im Hinterland spricht, denkt man zuerst an die Obere Lahntalbahn, die heute noch Personenverkehr aufweist und deshalb am meisten von der Öffentlichkeit wahrgenommen wird. Daneben gibt es gelegentlichen Güterverkehr nach Battenberg und Wiesenbach. Für das restliche Schienennetz im Hinterland kam das Aus in Raten.



Der Abschiedszug in Frechenhausen auf dem Weg von Dillenburg nach Gönnern. Dort wurde der Zug geteilt. Der vordere Teil fuhr nach Wallau, der hintere zurück nach Dillenburg.

© Manfred Ritter



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

1968 Gleise abgebaut

Als erstes traf es den Abschnitt Allendorf/Eder-Hallenberg bereits Ende 1966 im Personenverkehr und ein halbes Jahr später im Güterverkehr. Die Gleise wurden bis 1968 abgebaut. Damit war Bromskirchen, die nördlichste Gemeinde im Hinterland nicht mehr an das Schienennetz angeschlossen. Dieser Abschnitt wurde also ein frühes Opfer des steigenden Wohlstandes der Bevölkerungen, der sich besonders durch den Besitz eines eigenen Autos ausdrückte.

Zudem gab es auf diesem kurzen Abschnitt keine bedeutende Industrie, die für ein großes Güterverkehrsaufkommen gesorgt hätte. Die heimische Industrie war ein entscheidender Faktor für den Fortbestand einer Bahnstrecke, denn es war von allen Bahnen im Hinterland nur die Aar-Salzböde-Bahn auf der zuerst der Güterverkehr und dann der Personenverkehr nach Etappen am 27. Mai 1995 zwischen Niederwalgern und Hartenrod sowie am 10. Juni 2001 auf der Reststrecke nach Herborn endete. Auf der Oberen Edertalbahn fuhr zwar am 30. Mai 1981 der letzte Personenzug, der Güterverkehr hielt sich aber noch bis 1995 nach Hatzfeld und bis heute nach Battenberg.

Ähnliches lässt sich von der Scheldetalbahn sagen. Dort endete am 30. Mai 1987 der Personenverkehr, aber Güterzüge erreichten bis 1991 Niedereisenhausen, bis 2002 Breidenbach und noch heute Wiesenbach.

Darin lässt sich auch die Bedeutung des Systems Eisenbahn für die Wirtschaft in der Region ablesen. Es war und ist nämlich nicht so, dass Unternehmen aus irgendwelchen Sympathien oder der Ermangelung von Lastwagen auf die Schiene setzen, sondern weil es für sie ab einer bestimmten Menge die wirtschaftlichste Transportform ist.

Rückzug der Bahn aus dem Frachtverkehr

Ab Mitte der 1990er-Jahre schien die Situation - solange sich die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen nicht änderten - wie in Stein gemeißelt. Sorgen doch Großbetriebe in Breidenbach, Battenberg-Auhammer und Allendorf/Eder für ein großes Verkehrsaufkommen. Die Züge waren so schwer, dass sie zum Teil von zwei Lokomotiven gezogen werden mussten und den Anwohnern in der Region, die sich teils heute noch sehnlichst Ortsumgehungsstraßen wünschen, blieben Dutzende Lastwagen pro Tag erspart.

Aber kurz nach der Jahrtausendwende änderten sich die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen. DB-Cargo die Güterverkehrssparte der DB AG führte das Programm „MORA-C“ ein. Diese Abkürzung steht zwar für „Marktorientiertes Angebot Cargo“, bedeutete aber einen massiven Rückzug der Bahn im Güterverkehr auf der Fläche. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2002 war also Schluss. Die enge Verbindung zwischen Eisenbahn und Wirtschaft, die seit Beginn des Eisenbahnzeitalters im heimischen Raum bestand, schien endgültig zerstört. In der Folge wurden die Gleise zwischen Breidenbach und Wiesenbach abgebaut. Als letzter Kunde des Güterverkehrs im Hinterland verblieb ein Gaslager in Allendorf.



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

Der Abbau der Gleise von Wiesenbach nach Wallau und von Allendorf nach Battenberg schien nur noch eine Frage der Zeit. Doch dann kam der Sturm Kyrill und um das Holz abzutransportieren entstanden in Wiesenbach und Battenberg Holzverladestellen. Diese gibt es immer noch und sie geben der heimischen Forstwirtschaft die Möglichkeit ihre Erzeugnisse in großen Mengen über hunderte Kilometer in Deutschland und Österreich abzusetzen. Dadurch wird auch der Bestand dieser Strecken gewährleistet und die früher enge Verbindung zwischen Wirtschaft und Bahn ist in unserer Region zumindest auf kleinem Niveau wieder hergestellt. Weitere Betriebseinstellungen sind deshalb erst mal vom Tisch.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 31.05.2013 18:55 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de