



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

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 24

Biedenkopfer müssen lange warten

Gladenbach. Von den ersten Plänen bis zur Verwirklichung eines Bahnanschlusses war es für Biedenkopf ein weiter Weg.

Bereits 1847 wurde vom zuvor in kurhessischen Diensten stehenden königlich belgischem Ingenieur Francis Spingard eine Denkschrift verfasst, die einen Eisenbahnbau über Biedenkopf forderte.

Das Werk trug den zweisprachigen Titel: „Chemin de fer direct de Cologne à Marbourg. Avec embranchements sur Siegen, et la bassin Houiller de la Ruhr à Hagen. Mémoire à l'appui du project, Darstellung einer direkten Eisenbahn-Verbindung zwischen Cöln und Marburg nebst Zweigbahnen nach Siegen und den Steinkohlen-Bergwerksbezirken der Ruhr bei Hagen. Eine Denkschrift“



Die Lok 094 533-7 hat ihren Zug um 1970 nach Biedenkopf gebracht und wird für die Rückfahrt in Richtung Dillenburg vorbereitet. Über der Lok thront das Biedenkopfer Schloss.

© Manfred Ritter



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

Splingard forderte den Bau der Bahn der Linie Köln – Marburg als Teil einer internationalen Eisenbahnverbindung von Belgien nach Leipzig. Aufgrund dieser Internationalität ist die komplette Denkschrift zweisprachig in Französisch und Deutsch verfasst.

Allerdings stand die von Splingard projektierte Bahn über ihre ganze Länge im Konkurrenzkampf zu vielen anderen Projekten, die erfolgsversprechender waren und dies in der Praxis auch sein sollten. Ebenso wurde eine Verbindung Siegen – Hagen der Splingard nur eine nachrangige Bedeutung zukommen ließ, bereits von 1858 bis 1861 als Ruhr-Sieg-Strecke verwirklicht. Projekte, die das Ziel hatten, das Hinterland ans Bahnnetz anzuschließen, liefen immer wieder ins Leere. Vom gesamten Raum, den Splingards Projekt umfasst, blieben nur die Kreise Wittgenstein und Biedenkopf weiße Flecken auf der immer dichter werdenden Karte der deutschen Eisenbahnen. 1883 erreichten die ersten Züge von Cölbe aus Stadt Biedenkopf, und 1889 konnte man durchgehend von Cölbe nach Kreuztal an der Ruhr-Sieg-Strecke und von dort aus in die anderen Regionen an Rhein und Ruhr fahren.

Zwischen Cölbe und Laasphe folgt die Bahnlinie dabei weitgehend den Planungen Splingards. Biedenkopf erhielt ein stattliches Empfangsgebäude, und der Personenverkehr sowie die Menge der umgeschlagenen Güter wuchsen ständig weiter an. Als 1911 die Scheldetalbahn von Dillenburg nach Wallau eröffnet wurde, nahm der Verkehr noch weiter zu, da die Züge auf dieser Strecke von Anfang an nicht in Wallau endeten, sondern bis Biedenkopf verkehrten. In dieser Zeit gab es auch Pläne für eine weitere Bahn nach Biedenkopf. Unter dem Namen Hinterlandbahn verfolgte man das ehrgeizige Projekt, alle bisherigen Bahnen, die den Kreis Biedenkopf in Ost-West-Richtung durchquerten, durch eine Nord-Süd-Linie zu verbinden, wobei die bestehenden Linien teilweise mitbenutzt werden sollten.

Erster Weltkrieg verhindert Bau einer Hinterlandbahn

Dieses Projekt wurde durch den Ersten Weltkrieg verhindert. Als der Krieg und danach die Zeit der Inflation vorbei waren, war auch das große Zeitalter der Bahnneubauten vorüber und das Projekt einer Hinterlandbahn verlief – trotz einzelnen Wiederbelebungsversuchen – im Sande. Ebenso suchte man in Biedenkopf zur Dampflokzeit einen Loksuppen oder eine Bekohlungsanlage vergeblich, lediglich Wasserkräne waren vorhanden. Das Fehlen von solchen Anlagen lag darin begründet, dass es sie schon in Gönnern und Laasphe gab. Dennoch gab es in Biedenkopf in früheren Jahren stets viel Güterverkehr. Der heute brachliegende Güterbahnhof mit dem nicht mehr benötigten zweiten Stellwerk und die ebenfalls vom Bahnhof abgehenden nicht mehr bedienten Anschlussgleise zeugen noch heute davon.



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

Dieser Güterverkehr war so umfangreich, dass in Biedenkopf über Jahre eine Köf III (Kleinlokomotive mit Ölmotor und Flüssigkeitsgetriebe der dritten Leistungsgruppe) stationiert war. Der Vorteil dieser Köf war, dass für ihre Bedienung kein voll ausgebildeter Triebfahrzeugführer nötig war, sondern dass ein Kleinlokbediener, dessen Ausbildung weniger kostete, genügte. Ebenso ergab sich noch der betriebliche Vorteil, dass diese Köf mit ihrem geringen Kraftstoffverbrauch die Güterwagen auf den einzelnen Stationen einsammeln konnte und den so gebildeten kleinen Güterzug (eine Übergabe) auf dem nächst größeren Bahnhof einem Güterzug begeben konnte.

Die in Lollar stationierte Köf besorgte beispielsweise jahrelang einen Großteil des Güterverkehrs nach Gladenbach. Während der Güterverkehr von und nach Biedenkopf heute Geschichte ist, spielt der Bahnhof Biedenkopf immer noch eine bedeutende Rolle im Personenverkehr. Er hat auch als letzter im Hinterland einen Fahrkartenschalter.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 18.10.2013 18:17 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de