

Erwacht die Dietzhöhlzalbahn aus dem Dornröschenschlaf?

Ein emsiger Verein treibt die Reaktivierung der mittelhessischen Nebenbahn Dillenburg – Ewersbach voran



Im vergangenen Herbst begann der Verein Dietzhöhlzalbahn e.V. mit ersten Freischnittarbeiten. Etappenziel war zunächst der frühere Bahnhof Frohnhausen (Dillkreis).
Foto (04.10.14): Timo Waldschmidt

Aus der Geschichte der Dietzhöhlzalbahn

Als Dietzhöhlzalbahn wird die 16 km lange Nebenbahn von Dillenburg nach Ewersbach (früher Bahnhof Straßenebersbach) bezeichnet. Die in Dillenburg von der Hauptbahn Gießen – Betzdorf/Siegen abzweigende Strecke war bereits 1892 eröffnet worden und erschloss das nördlich der früheren Kreisstadt gelegene Tal der Dietzhölze. Neben dem lokalen Personenverkehr diente die Dietzhöhlzalbahn insbesondere auch der örtlichen Gruben- und Hüttenindustrie. Zudem sind bis heute zahlreiche metallverarbeitende Betriebe hier ansässig, wie beispielsweise die Heizkesselproduktion der Firma Bosch in der Gemeinde Eschenburg sowie ein großer Schaltschrankhersteller in der Gemeinde Dietzhöhlz.

Betrieblich ist die Geschichte der Dietzhöhlzalbahn eng mit der benachbarten, ebenfalls in Dillenburg beginnenden Scheldetalbahn verknüpft gewesen. Personenzüge wurden über Dillenburg zwischen beiden Nebenbahnen durchgebunden, so dass die Strecken später unter derselben Nummer im Kursbuch erschienen.

Anders als die Scheldetalbahn, welche 1911 bis nach Wallau an der Oberen Lahntalbahn Marburg – Bad Laasphe – Erndtebrück (– Kreuztal) verlängert wurde, blieb die Bahn durch das Dietzhöhlz immer nur eine Stichstrecke. Auch ein Lückenschluss mit der Johannlandbahn Siegen-Weidenau – Irmgarteichen-Werthenbach kam nie zustande.

Bis zum Mai 1987 betrieb die damaligen Deutschen Bundesbahn sowohl die Dietzhöhlzalbahn als auch die Scheldetalbahn im Personenverkehr. Während der von Dillenburg ausgehende Güterverkehr auf der Scheldetalbahn gleichzeitig endete, blieb die Dietzhöhlzalbahn auf ihrer vollen Länge für den Frachtttransport zunächst weiter

in Betrieb. Sowohl im Endbahnhof Ewersbach als auch an den Zwischenstationen sorgte die einheimische Wirtschaft weiter für Aufkommen.

Das Ende durch „MORA C“?

Im Frühjahr 2000 musste die Dietzhöhlzalbahn ab dem Bahnhof Wissenbach oberhalb von Streckenkilometer 8,0 jedoch aufgrund von Oberbauschäden gesperrt werden. In diesem Zeitraum war es vorherrschende Meinung bei der Führung der damaligen DB Cargo AG, sich aus dem Schienengüterverkehr auf Nebenstrecken weitgehend zurückzuziehen (Marktorientiertes Angebot Cargo, „MORA C“). Eine Wiederinstandsetzung unterblieb in Folge dieser Bestrebungen.

Zum 10.06.01 erfolgte die Stilllegung nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) nahezu der kompletten Strecke. In Betrieb blieb lediglich der etwa 2,3 km lange Abschnitt zum Dillenburg Stahlwerk in der Nähe des früheren Haltepunkts Dillenburg Nord. Dieses Reststück der Dietzhöhlzalbahn wird bis heute von Güterzügen der DB Schenker Rail befahren.

Das stillgelegte Teilstück zwischen dem Anschluss des Stahlwerks und Ewersbach verlor zu Beginn des neuen Jahrtausends in einen Dornröschenschlaf. Der Dietzhöhlzalbahn drohte dasselbe Schicksal eines langsamen, aber unaufhaltsamen Niedergangs wie so vielen anderen Nebenbahnen. Die Bahnbrücke über die Habachstraße bei Streckenkilometer 11,00 kurz vor dem Bahnhof Eibelshausen (Gemeinde Eschenburg) sowie einige Bahnübergänge waren nach der Stilllegung entfernt worden. Im Januar 2012 beantragte die DB Netz AG schließlich die Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG der stillgelegten Strecke zwischen den Streckenkilometern 2,588 und 16,140 bei der Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken des Eisenbahn-Bundesamts (EBA).

Ein Verein zur Rettung der Dietzhöhlzalbahn wird gegründet

Die als Damoklesschwert über der Strecke schwebende Freistellung war der Anlass für den Zusammenschluss mehrerer Eisenbahnfreunde, um die Dietzhöhlzalbahn zu retten. Eine Freistellung gemäß § 23 AEG würde letztlich das definitive Ende der Eisenbahn durch das Dietzhöhlzalb bedeuten. Aus diesem Zusammenschluss wurde inzwischen der seit dem Frühjahr 2014 beim Amtsgericht Wetzlar eingetragene Verein „Dietzhöhlzalbahn e.V.“

In der Folgezeit begann man mit ersten Planungen zum Freischnitt der Strecke. Hierzu trat man mit anderen Eisenbahnvereinen in Kontakt, um sich über die in diesem Zusammenhang stehenden Fragen (z. B. Abtransport oder anderweitige Beseitigung des Rückschnitts) auszutauschen. In der vegetationsfreien Zeit zwischen Oktober 2014 und Ende Februar 2015 hat der Verein Dietzhöhlzalbahn e. V. die ersten Freischnittarbeiten auf dem rund 3,5 km langen Abschnitt von Dillenburg Nord bis Frohnhausen (Dillkreis) durchführen können und dabei die Trasse von Bäumen und dem größten Bewuchs befreit.

Auch nach der Vereinsgründung kam es jedoch zu Handlungen, die der Reaktivierung der Dietzhöhlzalbahn nicht unbedingt dienlich sind. So entfernte die Gemeinde Eschenburg im Sommer 2014 den Bahnübergang „Wissenbach II“ am dortigen Bahnhof (Streckenkilometer 8,090). Dabei wurde die Strecke auf etwa 50 m Länge unterbrochen, das Straßenniveau angehoben und die Straßendecke neu asphaltiert.

Nach Information der DB vom Februar 2015 an den Verein erfolgte dieser Rückbau – ebenso wie der Abbau der Bahnbrücke in Streckenkilometer 11,00 sowie die Entfernung weiterer Bahnübergänge zuvor – ohne Beteiligung und ohne Zustimmung der DB Netz AG. Eine abschließende Entscheidung des EBA über die nach wie vor im Raum stehende Freistellung der Dietzhöhlzalbahn war zum Zeitpunkt des Rückbaus in Wissenbach jedenfalls noch nicht gefallen.

Freistellung der Gesamtstrecke abgewendet...

Ende 2014 gab das EBA dann bekannt, dass die DB Netz AG die 2012 von ihr beantragte Freistellung für die Dietzhöhlzalbahn zurückgezogen habe: Ein Erfolg für den Dietzhöhlzalbahn e. V., schließlich fiel diese Entscheidung maßgeblich unter dem Eindruck der Initiativen der Eisenbahnfreunde, die sich seit der Beantragung des Freistellungsverfahrens um den Erhalt der Strecke bemühen.

Die in der Region erscheinende „Dill-Post“ zitierte am 03.02.15 eine DB-Sprecherin mit den Worten, dass der Freistellungsantrag zurückgezogen worden sei, da es im Rahmen des Verfahrens zu wiederholten Einsprüchen gegen die Freistellung gekommen sei und sich die Anzeichen für eine mögliche Reaktivierung mehren würden. Aus Sicht der DB Netz AG bestehe für die stillgelegte Trasse zwar kein Verkehrsbedürfnis mehr; die Wiederinbetriebnahme der Dietzhöhlzalbahn durch

ein anderes Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) sei aber möglich.

Dennoch stoßen die Reaktivierungsbemühungen nicht überall auf Gegenliebe. In derselben Ausgabe der „Dill-Post“ erklärte der Bürgermeister der Gemeinde Eschenburg, dass eine Wiederinbetriebnahme der Dietzhöhlalbahn nicht im kommunalen Interesse liege. Vielmehr biete die Bahntrasse „eine von vielen Menschen herbeigesehnte Gelegenheit für eine Ortsumgehung der B 253 in Wissenbach“. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) die genannte Ortsumgehung nur im weiteren Bedarf aufgeführt wird; d. h., das dafür benötigte Investitionsvolumen übersteigt den Finanzrahmen des BVWP. Zudem existiert bislang auch gar keine konkrete Planung für eine Wissenbacher Umgehungsstraße.

Nach dem Rückzug des Freistellungsantrags durch die DB Netz AG ist eine Nutzung für den Straßenbau jedoch ausgeschlossen, da die Trasse auch weiterhin für Bahnbetriebszwecke gewidmet bleibt. Der Erhalt der Widmung ist ein wesentlicher Bestandteil der Reaktivierungsbemühungen. Überdies stellen auch der Abbau von Bahnübergängen sowie jener der erwähnten Brücke bei Streckenkilometer 11,00 keine unüberwindbaren Hindernisse dar. Schließlich erfolgte der Ausbau der Anlagen in Eigenverantwortung der Kommunen und ohne Zustimmung der DB Netz AG, so dass die Kommunen auch für die Kosten der Wiederherstellung verantwortlich sind, sollte der Schienenverkehr im Dietzhöhlal einestages wiederaufgenommen werden.

■ ...aber was passiert mit dem Bahnhof Ewersbach?

Weiterhin unklar ist allerdings das Schicksal des Bahnhofsgeländes in Ewersbach. Nach dem Rückzug des Freistellungsantrags für die restliche Strecke ging beim EBA inzwischen ein neuerlicher Antrag der DB Netz AG nach § 23 AEG ein, welcher die Flurstücke 112/12 und 112/13 in der Gemarkung Straßebach der Gemeinde Dietzhöhlal umfasst und somit den Bahnhof Ewersbach betrifft (Veröffentlichung im Bundesanzeiger am 10.02.15). Das dortige Bahnhofsgelände war bereits vor einigen Jahren von der DB Netz AG verkauft worden. Der neue Eigentümer entfernte nach dem Kauf sämtliche Gleisanlagen, obwohl es sich hierbei nach wie vor um für Bahnbetriebszwecke gewidmete Flächen handelt und die genannten Flurstücke diesen rechtlichen Status bis zum Abschluss eines Freistellungsverfahrens in jedem Fall behalten.

Um die Freistellung abschließen zu können, muss nachgewiesen werden, dass kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und auch langfristig keine Nutzung im Rahmen der öffentlich-rechtlichen Zweckbestimmung für den Eisenbahnbetrieb mehr zu erwarten ist. Kann die Freistellung nicht abgeschlossen werden, so hat auch ein „eisen-

Von der Dietzhöhlalbahn betreibt DB Netz heute nur noch den kurzen Abschnitt bis zum Dillenburg Stahlwerk. Auf der verbliebenen rund 2,3 km langen Strecke sind auch immer mal wieder Messfahrten zur Überprüfung des Gleiszustands unterwegs, so wie 726/725 004 als MessNbZ 92302 am 02.03.15.

Foto: Johannes Martin Conrad

bahnfremder“ Eigentümer den Bahnbetrieb auf seinen Grundstücken zu dulden.

■ Verkehrsbedürfnis für die Dietzhöhlalbahn vorhanden

Durch die regen Aktivitäten des Vereins Dietzhöhlalbahn e. V. ist es gelungen, das für die Nebenbahn Dillenburg – Ewersbach nach wie vor bestehende Verkehrsbedürfnis aufzuzeigen. Eine Reaktivierung im SPNV wird langfristig angestrebt, immerhin leben und arbeiten rund 18.000 Menschen im Einzugsgebiet der Bahnstrecke. Zudem könnte die Schülerbeförderung auf die Schiene zurückgeholt werden. So befindet sich beispielsweise die Holderbergschule Eschenburg, eine kooperative Gesamtschule mit allen drei Schulformen, in unmittelbarer Nähe zur Strecke. Zudem wird ein Verkehrsbedarf zu den weiterführenden Schulen in Dillenburg (hier liegen die Schulen in Bahnhofsnähe), Herborn und Wetzlar/Gießen gesehen.

Dass sich insbesondere jüngere Menschen für die Wiederinbetriebnahme von Bahnstrecken aussprechen, weil Züge im ländlichen Raum im Regelfall häufiger – und auch an Wochenenden – verkehren als Busse, zeigte jüngst erst die Abstimmung über den Probebetrieb zur Reaktivierung der Regentalbahn Gotteszell – Viechtach im Bayerischen Wald (vgl. *Bahn-Report* 2/15, S. 69).

Kurzfristig steht erst einmal die Sicherung der Trasse im Vordergrund. Dort, wo der Gleiskörper noch vollständig vorhanden ist, beurteilt der Verein dessen Zustand als gut. Selbst die Wiederherstellung der kleineren fehlenden Abschnitte müssen für eine Reaktivierung der Dietzhöhlalbahn keine unüberwindbaren Hindernisse darstellen. Ausflugsverkehre könnten mittelfristig eingerichtet werden. Die zahlreichen Wanderwege (z. B. Zuwegung zum Premiumwanderweg „Rothaarsteig“, Silberpfad Dietzhöhlal) sowie die Freizeitanlagen in unmittelbarer Nähe der Strecke (z. B. Freizeitbad Panoramablick in Eschenburg, Freizeitanlage Hammerweiher) begründen durchaus Potenziale für Freizeitverkehr auf der Dietzhöhlalbahn. Daneben können die regelmäßigen

Veranstaltungen in den Anliegerkommunen durch das Angebot eines Ausflugsverkehrs bereichert werden. Interesse zur Durchführung von Sonderfahrten im Dietzhöhlal wurde bereits von verschiedenen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen begründet.

Ebenso wichtig für den weiteren Erhalt der Dietzhöhlalbahn sind aber auch Güterkunden, die bereits nach der Einstellung des Personenverkehrs durch die damalige Deutsche Bundesbahn zunächst das Überleben der Strecke sicherten. Ortsansässige Firmen haben bereits Interesse an Bahntransporten geäußert. Eine Rolle könnte dabei insbesondere der Holztransport spielen. Nach dem verheerenden Orkan „Kyrill“ war 2007 das nördliche Reststück der benachbarten Scheldetalbahn von Wallau aus für den Abtransport von Bruchholz reaktiviert worden (vgl. *Bahn-Report* 3/07, S. 70), als man in der Region dringend Holzverladestellen benötigte.

Vor diesem Hintergrund ist der Verein Dietzhöhlalbahn e. V. zuversichtlich, die Reaktivierung der Nebenbahn nach Ewersbach weiter voranzubringen. Aktuell beseitigt der Verein den ersten angefallenen Rückschnitt, reinigt verstopfte Waserdurchlässe und mäht Gras an verschiedenen Stellen der Strecke. Zudem laufen bereits erste Gespräche mit einem neuen EIU, das Interesse bekundet hat, die Strecke künftig zu betreiben.

Ab Oktober 2015 möchte der Verein mit den Freischnittarbeiten weitermachen und sich um den Abschnitt zwischen Frohnhausen und Wissenbach (Streckenkilometer 8,0) kümmern. Darüber hinaus soll in der vegetationslosen Zeit im kommenden Herbst und Winter die Vegetation im ersten Freischnittabschnitt nachgearbeitet werden.

JULIAN NOLTE

Der Autor bedankt sich bei den Herren Romnick Hampel und Stephan Kretzer vom Verein Dietzhöhlalbahn e.V. für die freundliche Unterstützung.

Weitere aktuelle Informationen rund um die Strecke Dillenburg – Ewersbach unter: www.dietzhoelztalbahn.net

