

BAHNSTRECKE

Rollende Züge nur Utopie?

Läßt sich die Bahnstrecke zwischen Malsfeld und Treysa wieder beleben? Für Otto Stiebeling aus dem Homberger Stadtteil Sondheim ist das mehr als eine Utopie.

SCHWALM-EDER ■ Mit der Eisenbahn ist Otto Stiebeling aufgewachsen. Die Lokomotiven stampften in Sondheim direkt am Elternhaus des heute 71jäh-

VON HEINZ ROHDE

rigen vorbei. Auf der Ost-West-Verbindung zwischen Berlin und Koblenz, wegen ihrer militärisch-strategischen Bedeutung Kanonenbahn genannt, rollte Zug um Zug durch die Dörfer.

Das ist Geschichte. Mit Blumen geschmückt startete ein Schienenbus am 30. Mai 1981 zur letzten Fahrt von Treysa nach Malsfeld. Die Bahn stellte den Personenverkehr ein. Wegen rückläufige Fahrgastzahlen schien er unrentabel zu sein.



Otto Stiebeling aus dem Homberger Stadtteil Sondheim

Zwischen Homberg und Malsfeld wurden die Schienen abgebaut. Nur noch zwischen Homberg und Treysa fahren wenige Züge pro Woche, beladen mit Material der Bundeswehr oder Gütern aus dem Industriegebiet.

Otto Stiebeling ist ein Mann mit Visionen: Aus den neuen Konzepten des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV), die



Faszination Eisenbahn: Auf der Strecke Treysa-Homberg sorgen bislang nur noch die Eisenbahnfreunde Schwalm-Knüll mit ihren Dampflok-Zügen gelegentlich für Leben, hier bei einem Fest am Bahnhof Wernswig. (Foto: Rohde/Archiv)

unter anderem dazu geführt haben, daß die Bahnverbindung Kassel-Korbach wieder auflebte (siehe auch Interview), schöpft er Hoffnung für die Strecke Malsfeld-Treysa. Warum sollte dort nicht beispielsweise eine RegioTram, das ist ein straßenbahnähnliches Fahrzeug, verkehren?

Stiebeling: „Die Bahnstrecke zwischen Malsfeld und Treysa hat gegenüber vielen anderen Nebenstrecken den Vorteil, daß sie an beiden Endpunkten an den Fernverkehr angeschlossen ist; in Malsfeld nach Kassel oder Bebra-Würzburg, in Treysa an die Main-Weser-Bahn. Diese Tatsache macht die Strecke interessant und wichtig. Der gesamte nördliche Teil des Knüllbereichs würde erheblich aufgewertet.“

Nach Ansicht des Sondheimers könnte die Reaktivierung

der Bahnstrecke die Wirtschaft beleben und den privaten Geldbeutel entlasten. Heute sei ja jede Familie gezwungen, sich mindestens zwei Autos zu halten. Die Aussicht, ausgeruht und ohne den Streß des Berufsverkehrs an den Arbeitsplatz zu kommen, habe sicher auch ihren Reiz. Hohe Gebühren für Parkplätze in den Städten, die voraussichtliche Verteuerung von Benzin und eine zu erwartende Kürzung der Kilometerpauschale sprechen aus der Sicht von Otto Stiebeling dafür, den Schienenverkehr wieder zu beleben. Vorteile sieht er für den Fremdenverkehr, für die wirtschaftliche Entwicklung der Region, für den Arbeitsmarkt und nicht zuletzt für die Umwelt.

Die Begründungen für den einstigen Rückbau der Strecke haben nach Ansicht des Sondheimers heute keine Gültigkeit

mehr. Die Entwicklung der vergangenen Jahre mit der Öffnung der innerdeutschen Grenze habe zu einer völlig neuen Situation geführt.

Die hohen Investitionskosten dürften nicht das entscheidende Kriterium sein. „Schließlich ist es eine Investition für unsere Region und damit für die Menschen, die in ihr leben.“

Bundesweit seien bereits einige Bahnlinien wieder in Betrieb genommen worden, andere sollten folgen. Die Strecke Malsfeld-Treysa habe den Vorteil, daß die Grundsubstanz vorhanden sei. Probleme, die aber technisch zu lösen seien, sieht der Bahn-Lobbyist lediglich in Tunnel bei Oberbeisheim und in der Brücke über die Bundesstraße bei Relbehausen.

An die Kommunalpolitik appelliert Stiebeling, sich mit etwas Risikobereitschaft diesem Zukunftsprojekt zu stellen