



Dampfzugfahrt nach Zierenberg
125 JAHRE EISENBAHN

Kassel – Volkmarsen
1897 – 2022



Foto: www.Hessencourrier.de/Fahrzeuge



Historie

Erst 60 Jahre, nachdem in Deutschland die erste Eisenbahn (1835 von Nürnberg nach Fürth mit dem „Adler“) in Betrieb genommen war, wurde mit dem Bau der Eisenbahnlinie in der Zierenberger Gemarkung begonnen.



Der Adler Bild: www.fuerthwiki.de, Ansichtskarte von 1913, Lichtdruck W. Biede, Nürnberg

Es hatte zwar vorher schon nicht an Bemühungen gefehlt, eine Eisenbahnverbindung für unseren Raum zu schaffen. Ihnen war jedoch zunächst kein Erfolg beschieden. Durch den Bau der Main-Weser-Bahn im Jahre 1845 wurden auch im nordhessischen Raum die Vorteile einer Eisenbahnverbindung klar erkannt, und so kam es, dass sich in den Jahren 1860-1862 in vielen Orten Komitees bildeten, die für den Bau einer Eisenbahnlinie Kassel—Köln eintraten.

Auch in Zierenberg bestand ein solches Komitee. Jedoch weder beim Kurfürsten von Hessen noch bei dem König von Preußen fanden die Bittsteller Gehör.



Hessencourrier mit Dampflokom auf Viadukt Zierenberg
Foto: Stadt Zierenberg

Im Februar 1890 forderte eine Reihe neugebildeter Komitees zum zweiten Mal den Bau der Köln—Kasseler Linie. Auch diesen Bemühungen blieb der Erfolg versagt. Dagegen gelang es, das Preußische Abgeordnetenhaus für den Bau der Bahnlinie Kassel—Volkmarsen zu gewinnen. Mit den vorbereitenden Planungen hierfür wurde im Jahre 1890 begonnen. In einer gemeinsamen Sitzung von Stadtrat und Bürgerausschuss am 08.12.1890 wurde in Anwesenheit des Wolfhager Landrats von Buttlar beschlossen, dass 25 Prozent der Grunderwerbskosten für den Bahnbau innerhalb der Zierenberger Gemarkung von der Stadt getragen werden. Die drei beteiligten Landkreise Kassel, Hofgeismar und Wolfhagen hatten sich nämlich vertraglich gegenüber der Eisenbahnverwaltung verpflichtet, für die Sicherstellung der Grunderwerbskosten Sorge zu tragen. Diese Kosten betragen nach einer Abrechnung aus dem Jahre 1901 für die Zierenberger Gemarkung 73 887,88 Reichsmark.



Regiojetram auf Viadukt Zierenberg

Foto: Horst Röhling

In einem Gutachten vom 02.08.1893 war der jährliche Güterverkehr auf dem Zierenberger Bahnhof mit 12 000 t und der jährliche Personenverkehr auf 20 000 Personen geschätzt worden.



Als Kopfbahnhof erbaut von 1852 - 1856

Foto: aus einer alten Ansichtskarte,
Fotograf nicht mehr bekannt



Im Jahre 1895 wurde dann mit dem Bau der Bahn in der Zierenberger Gemarkung begonnen. Am 1. September 1897 fuhr der erste Zug auf der Strecke Kassel - Volkmarsen. Start in Kassel vom Bahnhof, der bereits 1856 eröffnet wurde.



Hauptbahnhof heute

Foto: Hessen-Bahnhof-Fotos.eu

Imposante Bauwerke für die Bahnlinie im Bereich Zierenberg

Tunnel

Im Verlauf der neuen Bahnlinie musste auch ein Tunnel unter dem Ehrster Berg hindurch gebaut werden. Bis zu 500 ausländische Gastarbeiter bauten an diesem 816 m langen Werk ab 1895, Ende des Jahres 1896 war der Durchbruch bereits geschafft.



Im Bau 1895-1897

Foto: aus Bildband Manfred Balhar

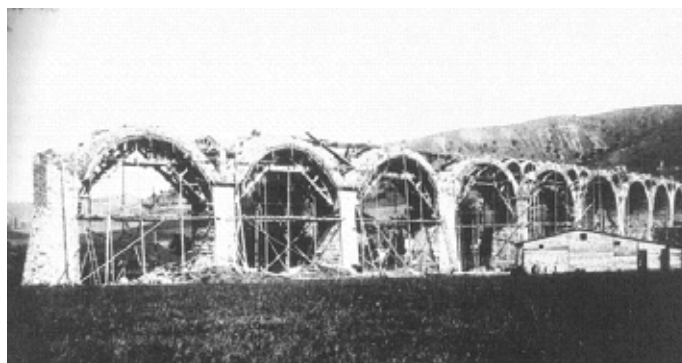


Nach Fertigstellung

Foto: Joachim Pientok

Viadukt

Ein weiteres imposantes Bauwerk im Zuge der Bahnlinie wurde der mit 8 Bögen, einer Länge von rd. 160 m und einer Höhe von rd. 15 m über die Warme und die Straße von Zierenberg nach Dörnberg überspannende Viadukt im Jahr 1896 gebaut. Die Brücke ist laut Hessischem Denkmalschutzgesetz jetzt ein Kulturdenkmal.



Im Bau 1896

Foto: aus Bildband Manfred Balhar

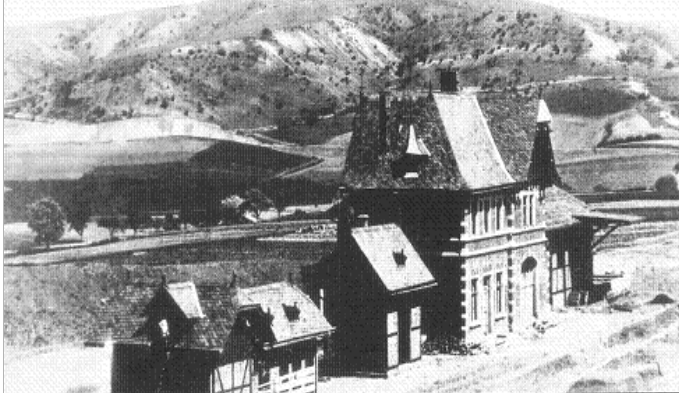


Bild aus 1905, Brüstung noch mit Steinkranz

Foto: Stadt Zierenberg



Bahnhof Zierenberg kurz nach dem Bau



Bahnhof 1897 noch ohne Gleisanschluss
Foto: aus Bildband Manfred Balhar



Bild aus 1905, Bahnhof nach Fertigstellung
Foto: aus Bildband Manfred Balhar



Der 1. Zug aus Kassel fährt in Zierenberg am 01.09.1897 ein.

Foto: aus „Zierenberg Geschichte und Gegenwart“ von Michael Hederich

Neuer Tunnelbau

Der fast 120 Jahre alte Zierenberger Tunnel wurde nach Planungen von 2012 bis 2018 durch einen Neubau als Ersatz für den bisherigen Tunnel von der Kurhessenbahn ersetzt.

Er wurde hauptsächlich in bergmännischer Bauweise durch Bagger- und Sprengvortrieb hergestellt. Aufgrund der vorhandenen Geländesituation mussten Bohrpfahlwände, Trägerbohrwände und Winkelstützmauern aufgestellt werden.

Die unter Denkmalschutz stehenden alten Tunnelportale blieben erhalten. Auch die Brücke über die Bahnstrecke musste im Zuge des Tunnel-Neubau weichen.



Brücke kurz vor dem Tunnel von der Landesstraße L3214 zum ehem. Cafe Vogt

Foto: Horst Röhling

Nach 4-jähriger Bauzeit wurde der neue 937 m lange Tunnel am 11.10.2018 mit einem Kostenaufwand von rd. 42 Millionen Euro in Betrieb genommen.

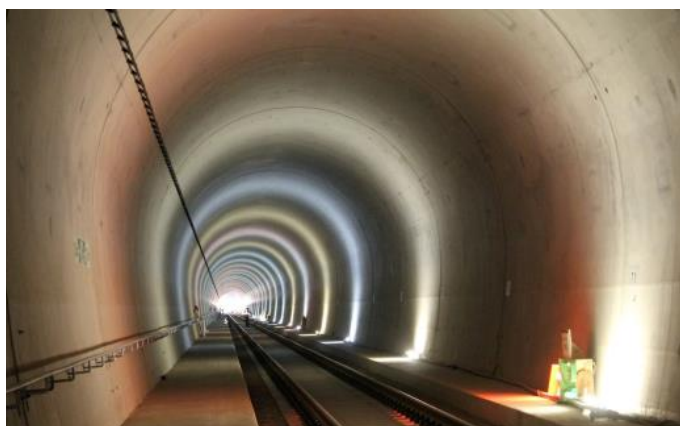


Abriss der Brücke

Foto: Stadt Zierenberg



Anregungen des Touristikvereins Zierenberg e. V. in Verbindung mit der Stadt Zierenberg, dem Landkreis Kassel und Mandatsträgern von Stadt, Kreis Kassel und Land Hessen, den alten Tunnel als Radweg weiter offen zu halten, führten leider wegen Übernahme der zu erwartenden nicht unerheblichen Kosten für den Träger (Anlegen der Radfahrspur, Verkehrssicherung, Haftung und Beleuchtung) nicht zu einem positiven Ergebnis. Die offene Durchfahrt wäre auch für den Fernradweg R4 die ideale Verbindung nach Kassel gewesen. Der R4 hätte vom jetzigen Verlauf durch das für Radfahrer nicht unbedingt verkehrssichere Warmetal in Obermeiser über Westuffeln, Meimbressen und Ehrsten nach Fürstenwald zum Tunnel abzweigen können.



Neuer Tunnel Foto: Monika Wüllner, HNA WOH

Der alte Tunnel ist dann leider Mitte 2019 mit ca. 30 000 t verwendbarem Ausbruchmaterial aus dem neuen Tunnel verfüllt und verschlossen worden. Er bietet nun Nistraum für Fledermäuse.



Neuer und alter Tunnel Foto: Horst Röhling

Zugverbindungen heute

RegioTram (RT 4) von Wolfhagen zum Hauptbahnhof Kassel

Am 1. September 2004 begannen im Hauptbahnhof umfangreiche Bauarbeiten für die RegioTram nach einem funktionierenden Karlsruher Modell. Land und Stadt wurden in ein gemeinsames Verkehrskonzept eingebunden. Damit wurde eine umstiegsfreie attraktive Stadt-Umland-Verbindung geschaffen.

Die Linie RT 4 von Zierenberg nach Kassel fährt seit Mitte August 2007 in einem halbstündigen Takt, nach Wolfhagen stündlich, als Zweikrafttriebwagen angetrieben mit Dieselmotor bis zum Hauptbahnhof. Danach elektrobetrieben auf dem Schienennetz der KVG durch den neuen, 170 m langen unterirdischen Tunnel direkt in das Zentrum von Kassel.

Regionalbahn (RB 4) von Korbach zum Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe

Die ersten Planungen für einen neuen Fernbahnhof Kassel begannen nach einem Raumordnungsverfahren bereits Anfang der 70er-Jahre. Vorgesehen war sogar Kassel mit einem rd. 6 km langer Tunnel von Obervellmar bis Kassel-Wilhelmshöhe zu unterfahren. Nach verschiedenen anderen Standortsuchen legte sich die Stadt Kassel 1977 auf die Errichtung eines unterirdischen Tunnel vom Hauptbahnhof fest.

Hohe Kosten, die Bauzeit und eine vermutete schlechte Durchsetzbarkeit führten aber dann dazu, dass dieser Vorschlag wieder verworfen wurde.

Die Bundesbahn favorisierte schließlich dann den Standort Kassel Wilhelmshöhe mit einer oberirdischen Trassenführung.

Am 18.11.1981 erfolgte dann der erste Spatenstich zum Neubau des Bahnhofes Kassel-Wilhelmshöhe.

Die Regionalbahn RB 4 konnte ab 29.05.1991 die neue Strecke im einstündigen Takt von Kassel-Wilhelmshöhe nach Korbach befahren.



Die Zierenberger Bahnhöfe heute



Bahnhof Zierenberg

Foto: 2022, Horst Röhling



RegioTram und Regionalbahn gemeinsam im Zierenberger Bahnhof

Foto: 2022, Horst Röhling



125 Jahre Eisenbahn

7



Bahnhof Zierenberg-Rosental

Foto: 2022, Horst Röhling



Bahnhof Zierenberg-Oberelsungen

Foto: 2022, Horst Röhling



IMPRESSUM

Herausgeber dieser Broschüre:

Stadtverwaltung Zierenberg
Poststr. 20
34289 Zierenberg

Texte:

Auszugsweise aus dem Buch
„Zierenberg in Geschichte und Gegenwart“
(1962) von Michael Hederich

Von Horst Röhling

