

■ Hessen

## Projekt Stadtbahnhof Eschwege nimmt Gestalt an

aus SIGNAL 05/2003 (November/Dezember 2003), Seite 30 (Artikel-Nr: 10002575)  
Pro Bahn und Bus Hessen

**Die Stadt Eschwege informierte am 16. Juli 2003 ihre Bürgerinnen und Bürger über das Projekt Stadtbahnhof Eschwege. Die Bürgerinformation war Teil der Informationskampagne, welche die nötige Akzeptanz für das Bündel städtebaulicher Maßnahmen sicherstellen soll. Die Kampagne läuft unter dem Motto Neue Wege! Starke Stadt!.**

Im Zusammenhang mit dem »Stadtbahnhof Eschwege" wird die Straßenführung teilweise verbessert. Darüber hinaus soll ein neues Stadtquartier entstehen. Nach knapp 15 Jahren ohne zentrumsnaher Anbindung an den Schienenverkehr findet Eschwege mit dem Bau des neuen Stadtbahnhofs wieder Anschluss. Und das mitten im Zentrum: Der neue Bahnhof liegt ca. 900 Meter vom Stadtkern entfernt. Voraussichtlicher Baustart ist im Sommer 2004. Nach Inbetriebnahme werden täglich ca. 2700 Ein- und Aussteiger in Eschwege erwartet. Die Vorteile für die Mobilität in Eschwege und Umgebung liegen auf der Hand:

Die Fahrzeiten aus der Eschweger Innenstadt nach Göttingen, Kassel und Bad Hersfeld werden sich um bis zu neun Minuten verkürzen - und das ohne Umsteigen. Eschwege erhofft sich einen Zustrom von Käufern und Besuchern aus der näheren Umgebung. Fernreisende werden bessere Anschlüsse in Göttingen, zum Flughafen Frankfurt und (über Eisenach) in den Osten bekommen. Dazu wird in Eschwege West ein Gleisdreieck entstehen. Zudem werden in Eschwege Stadt und Eschwege Niederhohne behindertengerechte Bahnsteige erstellt. Auf dem Bahnhofsvorplatz wird eine Schnittstelle für Bus-, Rad- und Individualverkehr entstehen.

Besonders pendlerfreundlich wird der Umstieg auf den Busverkehr: Stadt- und Busbahnhof werden künftig von einem gemeinsamen Dach überspannt.

Langfristig bedeutet der Bau des neuen Stadtbahnhofs nicht nur die Verbesserung zahlreicher Standortfaktoren sowie die Steigerung der Konkurrenzfähigkeit im Vergleich der Mittelstädte. Vielmehr wird eine nachhaltige Verkehrspolitik gefördert, indem Fahrten auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden. Ein Kernpunkt des Programms besteht darin, die bislang brach liegenden Flächen im Umfeld des neuen Stadtbahnhofs zu nutzen, um ein modernes, attraktives Stadtquartier im Zentrum von Eschwege zu errichten. Neue Wohnungen sollen gebaut, zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden. Das neue Stadtviertel soll nicht nur städtebaulich in die vorhandenen Strukturen integriert werden, sondern wird gleichzeitig durch öffentliche Verkehrsmittel ideal erschlossen sein. Das Konzept sieht vor, Leben, Wohnen und Arbeiten im Sinne einer Renaissance der Nutzung miteinander zu verzahnen.

### Der Blick zurück

Seit im Jahre 1876 die Nord-Südstrecke Bebra - Eichenberg vollständig eröffnet wurde, lag Eschwege im Abseits. Daran konnte auch die letztlich wenig erfolgreiche »Kanonenbahn" nichts ändern, die Eschwege den ersten »Stadtbahnhof" bescherte.



Planung für den neuen Stadtbahnhof Eschwege.  
(Foto: Pro Bahn und Bus Hessen)

Das Umsteigen in Niederhohne, später Eschwege West, blieb stets beschwerlich. Durchgehende Züge gab es zwar von Kassel über die Lossetalbahn, die waren aber stets recht lange unterwegs.

Der Durchgangsverkehr Richtung Osten war mit der deutschen Teilung ohnehin unterbrochen. Es verblieb ein Lokalverkehr bis Heldra (Verkehr 1970 eingestellt) bzw. Wanfried (Verkehr bis 1981). Fortan pendelten für weitere vier Jahre Schienenbusse zwischen Eschwege West und Eschwege Stadt, bevor auch dieser Verkehr gemeinsam mit der Lossetalbahn nach Kassel zum Erliegen kam.

## **... und nach vorne**

Das Projekt »Stadtbahnhof Eschwege" stellt jetzt einen bemerkenswerten Schritt nach vorne dar. Die neue Rolle der Nord- Südstrecke als Rückgrat des Regionalverkehrs wird durch den Stadtbahnhof gefestigt. Die Linie wird erstmals in ihrer Geschichte dahin geführt, wo die Menschen wohnen. Der geographisch und verkehrstechnisch bedingte Weg an Eschwege vorbei wird korrigiert, so gut es eben geht. Der Fahrzeitverlust der durchgehenden Züge ist akzeptabel, weil er Zeitverluste beim Umsteigen kompensiert und neue Kundenkreise erschließen hilft.

Das Provisorium »Niederhohne" bzw. »Eschwege West" als Anbindung der Kreisstadt an das Schienennetz hat fast 130 Jahre überdauert. Dass gerade jetzt, in nach Medienberichten angeblich immer schlimmer werdenden Zeiten, eine Korrektur möglich ist, macht Mut. Mut zu der Idee, wonach die beiden innovativsten Verkehrsprojekte Nordhessens vielleicht bald wieder auf direktem Weg verbunden werden. Die Rede ist von der Anbindung des Eschweger Stadtbahnhofs an die Lossetalbahn. Die eigentlich für den Güterverkehr vorgesehene, teilweise Umfahrung Kaufungens auf der alten Trasse sowie die Möglichkeit, ab der Stadtgrenze Kassel auf der Eisenbahnstrecke zum Bahnhof Wilhelmshöhe zu fahren, lassen attraktive Fahrzeiten zwischen Eschwege und Kassel zu.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002575>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten