



Auf der Drehscheibe an einem der beiden Lokschruppen wachsen Birken. Sollte der Verein sein Vorhaben realisieren können, steht einiges an Arbeit an.

Foto: Verein „Historisches Bahnbetriebswerk Gießen“

Lokschruppen erzählen Stadtgeschichte

Verein möchte Teile des alten Bahnbetriebswerks in ein Museum umwandeln / Bislang keine verkehrssicheren Wege zu dem Kulturdenkmal zwischen den Gleisen

Von Stephan Scholz

GIESSEN. Den historischen Marktplatz wieder herrichten, das alte Rathaus aufbauen, das Liebigdenkmal restaurieren: Die Vorschläge der Bürgerinitiative „Historische Mitte Gießen (HMG)“ für die Rekonstruktion geschichtsträchtiger Bauten in der Stadt ist lang. Gregor Atzbach und seine Mitstreiter vom Verein „Historisches Bahnbetriebswerk Gießen“ ergänzen diese Liste gewissermaßen. Denn sie wollen zumindest Teile des rund 1,5 Kilometer südlich des Bahnhofs gelegenen Werkes wieder aufbauen und ein Museum einrichten. „Das würden wir gern in dem nördlich gelegenen Lokschruppen machen“, erzählt Atzbach im Gespräch mit dem Anzeiger.

An der Stadtgrenze wird der Zug aus Richtung Wetzlar langsamer. Äcker, Gärten und Wiesen rauschen an den großen Fenstern vorbei, als auf der linken Seite ein wuchtiges Gebäudeensemble auftaucht. Der Ort wirkt verlassen. Deutlich sichtbar nagt an einigen der Bauten der Zahn der Zeit. Stück für Stück holt sich die Natur das Areal um die beiden halbrunden Lokschruppen mit Drehscheibe zurück. Kaum vorstellbar, dass im Bahnbetriebswerk, das das hessische Landesamt für Denkmalpflege auf seiner Internetseite in Teilen als Kulturdenkmal listet, mal mehr als 1000 Menschen gearbeitet haben. Dass zahlreiche Lokomotiven hier ihren Standort hatten. Und doch war es so: In seinem Buch „Die Eisenbahn in Gießen und das Bahnbetriebswerk Gießen“ hat Hugo Menk die einzelnen Abteilungen aufgelistet. Unter anderem vom Lokomotivbetriebsdienst über die Lokomotivunterhaltung und -ausbesserung bis zur Lehrwerkstatt reichten die Aufgaben des Werks der Bundesbahndirektion Frankfurt. Fraglos ein historischer Ort mit besonderer Bedeutung.

„Gießen war das größte Diesel-Betriebswerk der Bahndirektion Frankfurt. Die meisten Dieselfahrzeuge waren dort beheimatet“, erklärt der Pohlheimer Eisenbahnspezialist Jürgen Röhrig die Ausrichtung des Werks ab den 60er Jahren. In dieser Epoche sei die Bedeutung des Bahnbetriebswerks sehr groß gewesen, übertroffen nur von den Glanzzeiten der Dampflokomotiven. „Von 1965 bis zur Divisionierung der DB AG in der Mitte der 90er Jahre war das eine wichtige Betriebsstätte“, betont Röhrig. Speziell in der Dampfzeit sei es jedoch kein großes Güterzug-Bahnbetriebswerk gewesen, son-

dern eher auf Personenzüge spezialisiert, wobei es im lokalen Güterverkehr Ausnahmen gegeben habe. Aus seiner Sicht sei es durchaus angemessen, aus dem Werk, das bis 2003 in Betrieb war, ein Museum zu machen.

Genau das wollen Atzbach und Kollegen. Einfach ist die Sache jedoch nicht, und das nicht bloß, weil lange Verhandlungen mit der Bahn nach Atzbachs Angaben bislang nicht zum endgültigen Ziel geführt haben. Denn auch danach stünden noch zahlreiche Aufgaben an: „Wir müssten das Gelände nach außen absichern und uns um den Brandschutz kümmern. Bäume und andere Stolperfallen müssten wir entfernen“, erzählt der Lokführer. Ein weiteres Problem: Das alte Bahnbetriebswerk ist ringsum von befahrenen Gleisen umgeben. Genau das ist die besondere Schwierigkeit, wie ein Spre-

cher des Frankfurter Regionalbüros der Pressestelle der Deutschen Bahn auf Anfrage bestätigt. Denn es gibt keine sogenannte verkehrssichere Zuwegung, bloß Dienstwege. „An der Frankfurter Straße gäbe es eine Fußgängerbrücke. Aber dies alles sind, ebenso wie die Fluchtwege, offene Fragen“, beurteilt Atzbach den Weg auf das Gelände, das durchaus ein ganzes Kapitel Stadtgeschichte erzählt.

Und zwar das von Gießens Weg in die Moderne: das Jahr 1900. Als südlich des Bahnhofs der zweite Ringlokschruppen gebaut wird, hat sich aus dem kleinen Städtchen, in dem an der Wende von 18. zum 19. Jahrhundert noch 4800 Menschen lebten, eine mittelgroße Metropole mit knapp 26 000 Einwohnern entwickelt. Im Öffentlichen Personennahverkehr touren Pferd-

omnibusse durch die Stadt mit ihrem 1863 errichteten alten Postamt in der Bahnhofstraße. Anteil an der beschleunigten Entwicklung hatte in der Jahrhundertmitte ein ganz besonderes Ereignis: 1850 erreicht die Eisenbahn das Städtchen an der Lahn. Von den eher bescheidenen Anfängen am Oswaldsgarten mausert es sich bis zur Jahrhundertwende zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt, der seinen Bahnhof 1854 an der endgültigen Stelle erhält. „Direkt gegenüber lag das alte Bahn-

betriebswerk“, erinnert Röhrig an einen Vorgängerbau etwa dort, wo heute das Jobcenter steht. Schon vor dem Neubau des heutigen Bahnhofsgebäudes zu Beginn des 20. Jahrhunderts ist dieses alte Werk jedoch verschwunden: Um 1896 baut die Bahn den ersten der beiden Ringlokschruppen des neuen Bahnbetriebswerks. Es dient fortan vor allem als Heimat- hafen für eine ganze Reihe von Lokomotiven. Bis zum Zweiten Weltkrieg sei das Werk mit den großen Drehscheiben vor den Lokschruppen stetig ausgebaut worden, wie Atzbach und Kollegen auf der vereinseigenen Internetseite berichten. Nach schweren Zerstörungen im Jahr 1944 wurde es erst 1952 wieder aufgebaut.

Neben der Technik des Werks selbst möchte der 2016 gegründete Verein in dem geplanten Museum unter anderem auch historische Fahrzeuge zeigen und Teile der Fläche untervermieten. „Wir können uns dort auch ein, zwei Feste vorstellen. Die Ideen sind da“, unterstreicht Atzbach. Finanzieren wolle der Verein seine Pläne über Sonderfahrten – die bereits stattfinden –, Spenden, Mitgliedsbeiträge und eben Mietverträge. „Die Pacht könnten wir wohl aufbringen“, resümiert Atzbach. Er erinnert an das Ende des Werks: „Zum Schluss war DB Cargo im Bahnbetriebswerk. Danach hat man es nicht mehr gebraucht.“ Heute könnten Loks länger ohne Wartung laufen und im Freien stehen. Für die mittlerweile häufig eingesetzten Triebwagen böten die beiden Lokschruppen auch nicht ausreichend Platz.

„Ich finde die Idee grundsätzlich schön“, lobt Regina Mil von der „Historischen Mitte Gießen“ die Museumspläne. Gerade vor dem Hintergrund des sicheren Zugangs stelle sich jedoch die Frage, ob das Museum machbar ist und ausreichend abgesichert werden kann. „Die Stadt Gießen würde davon sicher profitieren. So, wie es dort jetzt aussieht, hat man bei der Einfahrt mit dem Zug den Eindruck, man käme in eine Trabantenstadt“, pointiert die Vertreterin der Bürgerinitiative.

Zurück ins alte Gießen?



In ihrer Gießener Basis wurden Loks und Waggonen auch gereinigt und gewartet.

Fotos: GA Archiv