



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 34

Abkürzung durch die Eder-Schleifen

Gladenbach. Nicht nur Gebirge sondern auch Flusslandschaften sind große Herausforderungen beim Bahnbau.

Am Ende ihres Oberlaufs zwischen Hatzfeld und Battenberg mäandert die Eder auf der einen Seite teils sehr stark, ist aber auf der anderen Seite bereits ein Fluss geworden bei dem einfache Durchlässe im Bahndamm schon längst nicht mehr genügen. Dieses Mäandern, also der starke Kurvenverlauf im Fluss, erfolgt nicht einer Schlucht sondern in einer schon etwas breiteren Wiesen- und Auenlandschaft, welche bei entsprechenden Hochwassern immer wieder überflutet wird.



Die Ederbrücke von Battenfeld zeigt sich noch immer im ursprünglichen Zustand.
© Stefan Runzheimer



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Die Menschen siedelten sich deshalb ursprünglich auf leichten Anhöhen im Randbereich dieser hochwassergefährdeten Flächen an. Die Kombination aus alledem führte beim Bahnbau zu besonderen Herausforderungen, die in dieser Form im Hinterland nur hier zu finden sind. Zunächst einmal mussten die Gleise so hoch gelegt werden, dass sie zum einen ausreichend gegen Überflutung geschützt waren, zum anderen musste an den Stellen, wo die Eder gequert wurde, die Brücken als Ganzes so hoch liegen, dass ihre Träger bei Hochwasser möglichst nicht durch Treibgut beschädigt wurden.

Ferner mussten beim Queren der Eder genügend Durchlässe vorhanden sein, um dem Wasser ausreichend Platz zu bieten. Auch beim eigenen Anspruch, die Stationen möglichst nahe an die zugehörigen Ortschaften zu führen mussten Kompromisse eingegangen werden, da es aus technischer und wirtschaftlicher Sicht nicht möglich war, jeder beliebigen Krümmung der Eder mit den Schienen zu folgen. Die Rund 7,5 Kilometer Luftlinie zwischen Hatzfeld und Battenberg wurden in der Folge mit der circa 15 Kilometer langen Bahnlinie verbunden. Dies stellt bis heute eine respektable Leistung dar, denn die Eder ist auf diesem Abschnitt etwa 20 Kilometer lang und die heute kürzeste Straßenverbindung zwischen beiden Orten durch das Edertal bringt es auf etwa 17 Kilometer. Den größten Nachteil bei dieser Lösung hatte Holzhausen/ Eder, denn die Ederschleife an der Holzhausen liegt wurde komplett abgekürzt, hier liegt auch der wesentliche Unterschied in der Länge zwischen dem Bahnverlauf und dem Straßenverlauf.

Der Bahnhof lag über einen Kilometer außerhalb des Ortes und die Eder wurde auf zwei nur etwa 300 Meter voneinander entfernten Brücken, der Holzhäuser beziehungsweise der Reddighäuser Ederbrücke, überquert. Die zweite wesentliche Abkürzung stellte der 325 Meter lange, stark gekrümmte Dodenauer Tunnel zwischen Dodenau und Reddighausen dar. Dabei unterquert der Tunnel auch die Straße, welche die Eder über den Berg abkürzt.

Beim Bau des Dodenauer Tunnels ging es also nicht wie bei den beiden im letzten Teil vorgestellten Tunneln von Bromskirchen und Hartenrod darum eine Wasserscheide zu unterqueren. Er dient schlicht einer Streckenverkürzung. Kurz vor seinem Südportal kommt die Trasse, die heute im genannten Abschnitt fast komplett als Radweg genutzt wird, der Eder so nahe, dass eine längere Stützmauer erforderlich wurde, da ein Damm hier mit der Zeit weggespült worden wäre.

Bei den beiden Brücken kann man von einem Standardentwurf sprechen, der immer an die speziellen Gegebenheiten vor Ort angepasst wurde. Auch die heute noch von Zügen genutzte Ederbrücke bei Battenfeld passt in dieses Muster.

Die Brückenöffnung über die Eder selbst stellt dabei immer die mit Abstand größte Öffnung dar. Die Brücke ist in diesem Bereich eine Stahlgitterbrücke, die der damaligen Zeit entsprechend, als Nietkonstruktion errichtet wurde. Daran schließen sich die sogenannten Vorflutbrücken an.



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Diese befinden sich nicht mehr im Flussbereich an sich, sondern im Überschwemmungsbereich und sind immer unterschiedlich ausgeführt.

Die Reddighäuser Ederbrücke liegt hoch genug über der Eder, und so konnten die Vorflutbrücken als steinerne Bogenbrücken ausgeführt werden, da diese, trotz der Verengung der Öffnungen nach oben hin, immer noch genügend Wasser durchlassen können.

Auch sind die Vorflutbrücken nur an dieser Brücke beidseitig vorhanden.

In den anderen Fällen sind diese als flache Stahlbrücken ausgeführt, bestehend aus einfachen Trägern in Längsrichtung, die entsprechend miteinander vernietet wurden und auf steinernen Pfeilern ruhen.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 05.03.2014 14:12 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de