

19.08.2014

Aus Kundensicht die Besten: Allianz pro Schiene kürt Siegerbahnhöfe Dresden und Hünfeld sind Bahnhof des Jahres 2014

Berlin, den 19. August 2014. Nach ausgedehnten Testreisen durch ganz Deutschland hat die Jury ihr Urteil gefällt: Dresden und Hünfeld gewinnen den Titel „Bahnhof des Jahres 2014“. Zum elften Mal in Folge prämiert die Allianz pro Schiene damit die kundenfreundlichsten Bahnhöfe Deutschlands. In der Kategorie „Großstadtbahnhof“ gewinnt das sächsische Dresden, das die Jury als „Denkmal einer lichten, beschwingten Leichtigkeit“ auszeichnete. In der Kategorie „Kleinstadtbahnhof“ überzeugt das hessische Hünfeld, in dem die Jury „ein ländliches Idyll mit Gesamtkonzept“ entdeckte. Die 6-köpfige Jury besteht aus Vertretern des Fahrgastverbandes Pro Bahn, dem Deutschen Bahnkunden-Verband (DBV), dem Verkehrsclub Deutschland (VCD), dem Autoclub Europa (ACE), dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club ADFC und der Allianz pro Schiene.

Dresden Hauptbahnhof: Das Schmuckstück



Wie vereint ein einziges Gebäude den Prunk vergangener Epochen und moderne Ansprüche an Funktionalität? „Der Dresdner Hauptbahnhof beweist jeden Tag, dass der Spagat gelingen kann“, urteilt die Jury. Nicht nur ist dieser Prachtbau Kopf- und Durchgangsbahnhof in einem. Nach umfassenden Umbauarbeiten und überstandener Überschwemmung hat sich die Last der Historie an dem denkmalgeschützten-Sandstein-Ensemble in eine lichte, beschwingte Leichtigkeit verwandelt. Die ruhige Gelassenheit des Gebäudes strahlt auf die Reisenden ab: Hektik kommt in der sächsischen Landeshauptstadt nicht auf. „Mal eben zum Bahnhof hetzen und eilig weiterreisen? Dafür ist dieses Schmuckstück viel zu schade.“ Die Jury ist sich einig: „Der Bahnhof des Jahres 2014 ist wie guter Wein: zum Genießen.“

Hünfeld Bahnhof: Der Idyllische



Das klassizistische Empfangsgebäude ist sehr sauber und sehr grün: Gleich hinter den Gleisen beginnen Wiesen und Felder des Biosphärenreservates Rhön. „Hünfeld ist ein ländlicher Bahnhof im allerbesten Sinne“, lautet daher der Spruch der Jury nach dem Vorort-Test. Offenbar habe man im hessischen Hünfeld beschlossen, sich vorbildlich

Kontakt: Dr. Barbara Mauersberg – Pressesprecherin

T 030.246 25 99 - 20 | E barbara.mauersberg@allianz-pro-schiene.de | W allianz-pro-schiene.de

um seine Gäste zu kümmern. „Reisende mit Fragezeichen über dem Kopf sucht man hier vergebens.“ Ein Reisebüro drinnen, dezente Tafeln zu Stadtzentrum und Wander-Wegen draußen, wer sich hier verirren will, muss sich richtig anstrengen. „In Hünfeld ist mit Händen zu greifen, dass die Stadt sich kümmert“, lobt die Jury und meint damit nicht nur das adrette Umfeld. „Der Bahnhof hat ein rundum durchdachtes Gesamtkonzept. Damit macht Hünfeld, die Wahlheimat des Computer-Erfinders Konrad Zuse, seinem Ahnherren alle Ehre.“

Elf Jahre Bahnhof des Jahres: Nur wenige Bundesländer gehen leer aus

„Im Laufe der elfjährigen Geschichte des Wettbewerbs haben fast alle Bundesländer mindestens mit einem ihrer Bahnhöfe den Preis gewonnen“, sagte Dirk Flege, Jury-Mitglied und Allianz pro Schiene-Geschäftsführer am Dienstag in Berlin. „Nur das Saarland, Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein und leider auch Nordrhein-Westfalen haben noch keinen Bahnhof des Jahres vorzuweisen.“ Flege verwies darauf, dass die Jury im Sommer 2014 besonders ausdauernd durch NRW gereist sei, um endlich fündig zu werden. Allerdings vergebens. „Offenbar ist das Niveau der Bahnhofskultur in den verschiedenen Ländern unterschiedlich hoch“, sagte Flege. Die Länder mit den meisten Preisbahnhöfen sind Hessen (3), Niedersachsen (3), Baden-Württemberg (3) und Bayern (3).

Die Checkliste immer dabei

Mit dem Wettbewerb „Bahnhof des Jahres“ prämiiert die Allianz pro Schiene seit 2004 jährlich die besten deutschen Großstadt- und Kleinstadtbahnhöfe. Ausgezeichnet wird nur, wer nach einer festen Kriterienliste am besten auf die Bedürfnisse der Bürger eingeht: Objektive Erfordernisse wie Kundeninformation, Sauberkeit, Integration in die Stadt und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln sind dabei ebenso entscheidend wie ein eher subjektiver Wohlfühlfaktor. Dass schmutzige Toiletten das Aus bedeuten, versteht sich. Die Siegerbahnhöfe der vorigen Jahre waren 2013: Göttingen und Oberursel, 2012: Bremen und Aschaffenburg, 2011: Leipzig und Halberstadt, 2010: Darmstadt und Baden-Baden, 2009: Erfurt und Uelzen, 2008: Karlsruhe und Schwerin, 2007: Berlin Hauptbahnhof und Landsberg am Lech, 2006: Hamburg Dammtor und Oberstdorf, 2005: Mannheim und Weimar und 2004: Hannover und Lübben.

Weitere Informationen:

- Würdigungen und Faktenblätter zu den beiden Siegerbahnhöfen 2014 – (siehe die folgenden Seiten der Pressemappe)
- [Die Jury und ihre Checkliste](#)

Die Allianz pro Schiene ist das Bündnis in Deutschland zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. In dem Bündnis haben sich 20 Non-Profit-Organisationen zusammengeschlossen: die Umweltverbände BUND, NABU, Deutsche Umwelthilfe und NaturFreunde Deutschlands, die Verbraucherverbände Pro Bahn, DBV und VCD, die Automobilclubs ACE und ACV, der Bundesverband CarSharing bcs, der Fahrradclub ADFC, die zwei Bahngewerkschaften EVG und GDL, die Konferenz für kirchliche Bahnhofsmission, die Eisenbahnverbände BDEF, BF Bahnen, VBB und VDEI sowie die Technische Hochschule Wildau. Die Mitgliedsverbände vertreten mehr als 2,5 Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird das Schienenbündnis von mehr als 100 Unternehmen der Bahnbranche.

Kontakt: Dr. Barbara Mauersberg – Pressesprecherin

T 030.246 25 99 - 20 | E barbara.mauersberg@allianz-pro-schiene.de | W allianz-pro-schiene.de



Würdigung Dresden Hauptbahnhof

Das Schmuckstück

Der Bahnhof ist die Visitenkarte einer Stadt. Im Falle der barocken Prachtstadt Dresden ist das ein sehr hoher Anspruch – und gleich vorweg: Stadt und Bahnhof passen glänzend zusammen. Randvoll gepackt mit Geschichte und kurfürstlicher Architektur ziehen die beiden ihre Besucher in den Bann und wirken aller Touristenströme zum Trotz erstaunlich gelassen, ja beinahe erhaben. Keine Frage: Das Tor zum Elbflorenz, wie die Dresdner ihren Bahnhof stolz nennen, reiht sich nahtlos ein in die Wahrzeichen der Stadt. Auch deutschlandweit ist der Bahnhof Vorreiter: Kein anderer kombiniert Kopf- und Durchgangsbahnhof auf zwei Etagen.

Das denkmalgeschützte Sandstein-Ensemble ist aber auch ein Schmuckstück: Erbaut in den späten 1880er Jahren im Neorenaissance-Stil und umgestaltet vom britischen Stararchitekten Lord Norman Forster, vereint der Bahnhof seit seiner Fertigstellung 2006 scheinbar selbstverständlich den Prunk vergangener Tage mit unseren Ansprüchen an moderne und funktionale Eleganz. So viel Licht, so viel Luft! Mit dem neuen Dach aus Glasfaser-Membranen und der Kuppel aus Glas ist eine beschwingte Leichtigkeit eingezogen, die vom fröhlich-hilfsbereiten Personal aufs Maximum verstärkt wird. Keine Frage: Die Menschen hier lieben ihren Bahnhof.

Dass mitten in die Umbauarbeiten erst die Weißeritz und später die Elbe platze, Dresdens Flüsse, die 2002 den Bahnverkehr für Wochen lahmlegten, gehört zu den schaurigen Erinnerungen in der Bahnhofsgeschichte. Kleine Tafeln in der Kuppelhalle erzählen davon. Übergroß hängen dagegen Werbeplakate von der Decke: Semper, Zwinger, Frauenkirche. Sollen doch andere Bahnhöfe ihre Reisenden mit mega-bunter Werbung anplärren, in Dresden stellt man lieber die eigene Stadt zur Schau. Die Motive da oben mit ihren zarten Farben passen wunderbar zu den sandfarbenen Wänden und strahlen eine derart ansteckende Ruhe und Würde aus, dass Hektik drunten bei den Reisenden und Besuchern erst gar nicht aufkommen mag. Sie genießen lieber das Spiel von Heimat und Fernweh.

Auch beim Streifgang durch die 43 Ladengeschäfte im Bahnhof lassen sich einfach keine gestressten Menschen finden. Stattdessen duften die frisch gebackenen Kekse aus der „Kekserie“, der Marché bietet vor der herrlichen Kulisse alter Bahnhofsmauern regionale Lebensmittel an und sogar der Tabakladen scheint mit seiner stilvollen Einrichtung ein Hort des Wohlfühlens zu sein.

Mal eben zum Bahnhof hetzen und eilig weiterreisen? Dafür ist dieses Schmuckstück mit seinen engagierten Mitarbeitern viel zu schade. Der Bahnhof des Jahres 2014 ist eher wie guter Wein: zum Genießen.



Dresden Hauptbahnhof:

Daten, Zahlen, Fakten

Dresden

Einwohnerzahl: rund 530.000 Einwohner
Landeshauptstadt des Bundeslandes Sachsen

Dresden Hauptbahnhof

Lage, Bedeutung:

Südlich der Altstadt liegt der größte Personenbahnhof Dresdens. Eingerahmt vom Schweizer Viertel der Südvorstadt und der Wiener bzw. Prager Straße im Norden belegt der Bahnhof eine Gesamtfläche von rund 32.700 m². In direkter Nachbarschaft liegt die Hochschule für Technik und Wirtschaft.

Als zentraler Punkt des Eisenbahnknotens Dresden verknüpft der Hauptbahnhof die Bahnstrecken in Richtung Prag/Budapest/Wien mit den Strecken in Richtung Hof/Nürnberg, Leipzig/Frankfurt am Main, Berlin/Hamburg und Görlitz/Breslau/Liberec. Einzigartig in Deutschland ist die Kombination aus Insel- und Kopfbahnhof auf zwei Etagen.

Der Sandstein-Bau mit seiner beeindruckenden Architektur steht seit 1988 unter Denkmalschutz. Seit seiner Sanierung zu Beginn des 21. Jahrhunderts unter der Leitung des britischen Stararchitekten Lord Norman Forster trägt der Bahnhof ein Dach aus teflonbeschichteten Glasfaser-Membranen.

Touristische Ziele:

Dresdens barocke Innenstadt ist ein Besuchermagnet. Kein Wunder: Mit Frauenkirche, Residenzschloss, Zwinger und Semperoper liegen einige der schönsten Bauwerke Deutschlands nur einen Fußmarsch voneinander entfernt. Gleich daneben fließt in einem anmutigen Bogen die Elbe dahin. Um dem Beinamen „Elbflorenz“ alle Ehren zu machen, punktet Dresden neben seiner Lage und der besonderen Architektur auch mit seiner Vielfalt an Museen, darunter einzigartige, wie die „Türkische Cammer“ oder das „Grüne Gewölbe“ – der Sammelleidenschaft von August dem Starken sei Dank.

Die Frauenkirche, erbaut zwischen 1726 und 1743, stürzte einen Tag nach dem schweren Luftangriff auf Dresden im Februar 1945 ein. Der Sandstein hielt den hohen Temperaturen nicht länger stand. Seit dem 2005 vollendeten Wiederaufbau gilt die Dresdner Frauenkirche in aller Welt als ein Wahrzeichen für Toleranz und Frieden. Ehrenamtliche Kirchenführer beantworten gerne die Fragen der Besucher.

Dieses Bauwerk steht wie kein anderes für den Spätbarock: Der Dresdner Zwinger mit seinem berühmten Kronentor (erbaut 1710 – 1828) sollte August dem Starken als Orangiere und höfischer Festspielplatz dienen. Heute haben darin unter anderem die Porzellansammlung und die Gemäldegalerie Alte Meister Platz.

Die Semperoper beheimatet die Sächsische Staatskapelle. Das wohl bekannteste Opernhaus Deutschlands ist benannt nach seinem Erbauer, Gottfried Semper, der die Semperoper zwischen 1838 und 1841 errichten ließ. Genau 40 Jahre warteten die Dresdner nach der



Zerstörung im Februar 1945 auf die Wiedereröffnung: Am 13.2.1985 ertönte „Der Freischütz“ von Carl Maria von Weber. Jedes Jahr im Januar findet der Semperopernball statt.

Sehenswert sind außerdem der Neumarkt, Dresdens bekanntester Platz, der schrittweise wieder zu alter Barockpracht findet, sowie das Residenzschloss mit Stallhof und Fürstenzug. Die Brühlschen Terrassen bieten besonders zur Dämmerung ein romantisches Bild. Vielleicht bleibt ja noch Zeit für einen Besuch im Albertinum. Die schwebende Brücke gilt als Zeichen moderner Museumsarchitektur. Und schließlich sei der Altmarkt erwähnt. Mit seinen saisonalen Märkten herrscht ständig ein buntes Treiben, zur Weihnachtszeit ist dort der traditionsreiche Striezelmarkt untergebracht.

Geschichte des Bahnhofs:

- 1.8.1848: Die Sächsisch-Böhmische Staatseisenbahn eröffnet die Strecke von Dresden nach Pirna und nimmt den in den 1840er Jahren im Zentrum Dresdens erbauten „Böhmischen Bahnhof“ (jetzt Hauptbahnhof Dresden) in Betrieb.
- 6.4.1851
1861 Feierliche Eröffnung des Böhmischen Bahnhofs und der Gesamtstrecke nach Prag. Die Bauarbeiten am neuen Stationsgebäude beginnen. Das Bauwerk im italienischen Renaissancestil besteht aus fünf Gebäudeteilen und zwei Zwischenbauten. Fertigstellung 1872.
- 1892 Die Architektenbüros Giese und Weidner aus Dresden und Roßbach aus Leipzig gewinnen den Architekturwettbewerb und erhalten den Auftrag zur grundlegenden Gestaltung des „Dresdner Hauptbahnhofs“ an der Prager Straße. Ihr Entwurf sieht eine große Kopfbahnhofshalle ebenerdig und zwei flankierende Durchgangshallen in Hochlage vor.
- 18.6.1895 Fertigstellung der Südhalle des „Dresdner Hauptbahnhofs“ und Abriss des „Böhmischen Bahnhofs“. Auf dem Areal des „Böhmischen Bahnhofs“ sollen Mittel- und Nordhalle des Hauptbahnhofs entstehen.
- 1896/1897 Die Ausgestaltung des Präsentationsbaus im Stil der Neorenaissance beginnt. Das Empfangsgebäude erhält eine Deckenmalerei mit 26 Wappen des Königreichs Sachsen und Wartesäle mit Wandbildern aus Meißner-Porzellan-Fliesen. Über dem Hauptportal ist die Figurengruppe Saxonía (ebenfalls aus Sandstein) vorgesehen, sie stellt die Verbindung von Wissenschaft und Technik dar.
- 16.4.1898 Die Gesamtanlage geht in Betrieb. Baukosten: 18 Millionen Mark (umgerechnet ca. 320 Millionen Euro). 5.472.810 Kilogramm Eisen verbauen die Arbeiter in der Mittelhalle und in den beiden Seitenhallen.
- 1931 Reduzierung der Schmuckelemente.
- 1932 Modernisierungen: Der Hauptbahnhof erhält mehr Weichen, drei weitere Bahnsteige (jetzt: 23 insgesamt), 150 statt 87 Fahrstraßen, zusätzliche Fahrkartenschalter und eine Tankanlage für Triebwagen.
- 1934 Die Nordhalle erhält ein neues Durchfahrtsgleis. Die südliche wird zurückgebaut und um zusätzliche Außenbahnsteige erweitert werden.
- 1936 Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft führt den Henschel-Wegmann-Zug ein. Der „Ohne-Halt-Schnellverkehrszug“ schaffte die Strecke Dresden – Berlin in rund 100 Minuten.
- 1943 Truppen- und Gefangenentransporte beanspruchen die Kapazitäten. Die Bürger werden dazu aufgerufen, alle vermeidbaren Reisen zu unterlassen.
- 13.02.1945 Der letzte Luftangriff am 17.04.1945 auf die Stadt Dresden macht den Hauptbahnhof vollständig funktionsuntüchtig.



- 1951 Beginn der Wiederaufbau- und Restaurierungsarbeiten. Der ehemals reich verzierte Bahnhof erhält ein eher schlichtes Erscheinungsbild mit einfacher Decken- und Wandbekleidung. Im Ostbau zieht ein Reisebüro mit Fahrkartenausgabe ein.
- 1955 Der Wiederaufbau in vereinfachter Form ist weitestgehend abgeschlossen.
- 1960er Der Bahnhof entwickelt sich wieder zu einem Knotenpunkt innerhalb Europas.
- 29.5.1970 Die Deutsche Reichsbahn der DDR nimmt den elektrischen Betrieb nach Leipzig wieder auf, kurze Zeit später auch nach Meißen-Triebischtal und nach Schöna.
- 1984 E-Loks fahren nach Berlin.
- 1988 Der Hauptbahnhof wird unter Denkmalschutz gestellt.
- 4.10.1989 Demonstranten und Volkspolizei stehen sich am Hauptbahnhof gegenüber. Es kommt zu Ausschreitungen und Sachbeschädigungen. Einen Monat später fällt die Mauer.
- 22.10.1992 Staatsbesuch der Queen: Bundespräsident Richard von Weizsäcker und Sachsens Ministerpräsident Kurt Biedenkopf bringen Queen Elizabeth II. zum Gleis.
- 25.09.1994 ICE-Züge bedienen erstmals planmäßig den Hauptbahnhof.
- 1998 Der Bahnhof feiert sein 100-jähriges Bestehen.
- 2001 Der britische Architekt Lord Norman Foster erhält den Auftrag zur grundlegenden Umgestaltung des Hauptbahnhofs: Der Bahnhof soll ein selbstreinigendes Membrandach erhalten. Die 34 Meter hohe Kuppel soll verglast werden.
- 2002 Das Hochwasser der Weißeritz zerstört die technischen Infrastruktur des Hauptbahnhofs vollständig und macht eine vollständige Sanierung notwendig. Der Pegel im Hauptbahnhof liegt bei 1,10 Meter. Drei Wochen nach der Hochwasserkatastrophe fährt der erste Fernzug wieder ein. Gesamtschaden: 42 Millionen Euro.
- 2006 Die Sanierung ist abgeschlossen. Ministerpräsident Georg Milbradt, Architekt Lord Norman Foster und Bahnchef Hartmut Mehdorn eröffnen die Eingangshalle.
- 2007 Abbruch und komplette Erneuerung des Gleistragwerks der Südhalle.
- 2011 DB Station&Service saniert den Königspavillon, erneuert die historische Nordfassade zum Wiener Platz und beginnt mit der energetischen Ertüchtigung der Nord- und Südhalle.
- Mai 2014 Mit der Eröffnung der umgebauten Nord- und Südhalle stehen Anwohnern und Reisenden über 40 Geschäfte und Dienstleister zur Verfügung.

Kosten Modernisierung:

Empfangsgebäude (DB Station&Service AG)

Modernisierung der Nord- und Südhalle: ca. 26 Mio. €

Wiederherstellung der Nordfassade und des Königspavillons: ca. 6 Mio. €

Hallendach: ca. 90 Mio. €

Bahnsteighallen (DB Station&Service AG)

Gleistragwerk Nordhalle: ca. 5 Mio. €

Gleistragwerk Südhalle: ca. 10 Mio. €

Eigentumsverhältnisse:

Empfangsgebäude: DB Station&Service AG

Bahnsteighallen: DB Station&Service AG

Bahnhofsvorplatz (Wiener Platz): Stadt Dresden



Bahnhof in Zahlen:

Reisende und Besucher pro Tag: ca. 60.000

Züge pro Tag: ca. 540

Anzahl der Bahnsteige: 15

Parkmöglichkeiten: >1100 Kfz-Stellplätze in der direkten Umgebung

Fahrradparkplätze: 118

Service:

DB-Information (Öffnungszeiten: 6.00 – 22:30), Reisezentrum, DB-Lounge, Mobiler Service, Schließfächer, Fundservice, WC, 30 Minuten WLAN (kostenlos)

Geschäfte und Gastronomie:

43 Shops, Cafes und Restaurants und Dienstleistungseinrichtungen

14.000 m² Verkaufsfläche

Arbeitsplätze:

DB Arbeitsplätze: 87

Arbeitsplätze Geschäfte/Gastronomie: 380

Technische Daten:

Länge Empfangsgebäude: 70 Meter

Breite Empfangsgebäude: 60 Meter

Höhe Eingangshallen: ca. 25 Meter

Länge Querbahnsteig: 60 Meter

Breite Querbahnsteig: 19 Meter

Länge Bahnsteighallen: 242 Meter

Breite Bahnsteighallen: Nordhalle 32 Meter, Mittelhalle 59 und Südhalle 32 Meter

Dachfläche Bahnsteighalle: ca. 25.000 m²

Der Bahnhof bedeckt eine Fläche von ca. 32.700 m²

Bahnsteigfläche innerhalb der Halle: 10.400m²

Bahnsteigfläche außerhalb der Bahnsteighalle: 14.300m²



Würdigung Bahnhof Hünfeld

Der Idyllische

Wer abends anreist, sieht ihn schon von weitem leuchten: Konrad Zuse, Erfinder des Computers, Maler, Hünfelder, zielt in Glas portraitiert das Bahnhofsgebäude. Seit 2006 darf sich Hünfeld mit dem Beinamen Konrad-Zuse-Stadt schmücken, der Ehrenbürger hat sein halbes Leben hier verbracht. Mitten in der reizvollen Landschaft des hessischen Kugelspiels fand er offenbar die nötige Ruhe, um seine Kreativität voll auszuschöpfen.

Beim Verlassen des Zuges wird zweierlei klar. Erstens: Recht hatte er, der Herr Zuse. Ein hübsches Fleckchen Erde. Direkt hinterm Gleis macht sich wie selbstverständlich die Natur breit, ein leuchtendes Spiel der Farben und Formen. Eine Drehung um 180 Grad gibt den Blick frei auf das schmucke Bahnhofsgebäude. Dann folgen Büsche, Bäume, Wiesen, Blumen – wie soll es anders sein im Biosphärenreservat Rhön. Und schließlich reihen sich auf einer Anhöhe die Fachwerkhäuser der 1.200 Jahre alten Stadt wie Perlen einer Kette aneinander. Ein Postkartenmotiv!

Zweitens: Die Konrad-Zuse-Stadt macht keine halben Sachen. Die Unterführung ist nicht etwa flächendeckend mausgrau gehalten, sondern mutiert unverhofft zur Zuse-Galerie. Der Reisende erfährt praktisch im Vorbeigehen, dass der Ingenieur Zuse Pionierarbeit geleistet hat (gründete im Kreis Hünfeld die weltweit erste kommerzielle Computerfirma), wie er malte (expressionistisch) und wer die überlebensgroße Bronze-Statue in Hünfelds Bürgerpark einweihte (Ministerpräsident Roland Koch im Rahmen des Hessentages 2000).

Das Ende der Unterführung bringt das klassizistische Empfangsgebäude und einen gepflegten Vorplatz ans Licht. Alles pieksauber und bei aller Liebe zum Detail in einem so harmonischen Gesamtkonzept arrangiert, dass dem Besucher vor lauter Idylle ganz blümerant wird. Im Jahr 2012 begann die Stadt Hünfeld mit den Umbauarbeiten, schaffte barrierefreie Zugänge, renovierte das Gebäude, baute den Lokschuppen zum Veranstaltungszentrum aus. Sogar das Stellwerk, üblicherweise die kleine, hässliche Schwester des Empfangsgebäudes, ist mit Typografie zum Thema Freiheit verziert. Überhaupt spielt Kunst eine große Rolle, eine Galerie hat sich im Empfangsgebäude eingemietet.

Reisende mit einem großen Fragezeichen über dem Kopf sucht man hier vergebens: Während der Öffnungszeiten stehen die Mitarbeiter des Reisebüros mit Rat und Tat zur Seite. Draußen weisen dezente Tafeln den Weg zu den Sehenswürdigkeiten im Zentrum oder zu Wander-Rundwegen, beschreiben die Stadtgeschichte oder informieren über nahegelegene Hotels. In Hünfeld, da kümmert man sich eben um seine Gäste.

Nun kann es passieren, dass die Konrad-Zuse-Stadt eines Tages von Computerpilgern überrannt wird. Bis dahin genießen wir in aller Stille den Bahnhof des Jahres 2014 und seine liebevolle Umgebung.



Bahnhof Hünfeld

Daten, Zahlen, Fakten

Hünfeld

Namenszusatz: Konrad-Zuse-Stadt

Einwohnerzahl: 16.000 Einwohner

Bundesland: Hessen

Bahnhof Hünfeld

Lage, Bedeutung:

Der Bahnhof liegt im Westen der Kernstadt und nimmt eine Gesamtfläche von ca. 40.000 m² ein. Am Durchgangsbahnhof mit seinen drei Gleisen halten einzelne IC-Züge des DB Fernverkehrs in Richtung Bebra bzw. Frankfurt (Main) Hbf sowie Regionalzüge der DB-Regio von Bebra nach Frankfurt und zurück. Die cantus Verkehrsgesellschaft bedient seit dem Fahrplanwechsel 2006/2007 den Nahverkehr: Die Linie R5 (Fulda-Kassel) fährt stündlich, die Linie R7 verkehrt mit einzelnen Fahrten zwischen Fulda und Göttingen. Der Bahnhof Hünfeld liegt im Tarifgebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) an der Grenze zum NVV.

Touristische Ziele:

Wanderer und Radfahrer, überhaupt Aktivsportler, sind in Hünfeld bestens aufgehoben, denn die schönsten Ausflugsziele in der Rhön liegen praktisch direkt vor der Haustüre - und bei 300 Kilometer Radweg (zum Beispiel Kegelspiel-Radweg, Haune-Radweg, ViaRegia-Radweg, Hünfeld-Schlitz) ist Abwechslung garantiert. Ein besonderes radtouristisches Erlebnis ist die Kombination Kegelspiel-Radweg, Ulstertal-Radweg, Milseburg-Radweg und Haune-Radweg mit fast 100 Kilometern Radvergnügen.

Wer's lieber stadtnah und zu Fuß mag: Gleich vier Rundwege führen unweit des Bahnhofs in nahegelegene Erholungsgebiete. Der Weinberg-Rundweg zum Beispiel, 11,2 Kilometer lang, startet mitten im Zentrum und belohnt seine Wanderer anschließend mit der reizvollen Landschaft des Naturschutzgebiets Weinberg. Natürlich inklusive Panoramablick auf die Bergformationen des Hessischen Kegelspiels und der Hochrhön. Am Wegesrand warten zum Teil seltene Pflanzen- und Tierarten darauf, entdeckt zu werden, darunter verschiedene Orchideenarten, das Knabenkraut, die Küchenschelle oder der Raubwürger und einige besondere Schmetterlingsarten. Auch die Wappenblume der Rhön, die Silberdistel, ist hier zuhause. Auch Golfer kommen auf ihre Kosten, der örtliche Golfplatz bietet eine 18- und 9-Lochanlage.

Nach so viel Aktivität in der Natur bietet sich ein kleiner Stadtrundgang durch das 1.232 Jahre alte Hünfeld an. Startpunkt könnte das neoromanische Rathaus an, entstanden nach dem großen Brand im Jahre 1888: Zwei Drittel der Stadt wurden vom Feuer zerstört und die weltweite Spendenaktion brachte einen derart hohen Erlös ein, dass ein herrschaftliches Rathaus für die Stadtväter durchaus im Budget war. Nächste Etappe: die evangelische Stiftskirche „Zum Heiligen Kreuz“. Im Jahr 781 schenkte Karl der Große den „campus unofelt“ dem Fuldaer Kloster, das dort eine Mönchszelle errichtete. Aus der Mönchszelle wurde ein Benediktiner-Kloster, später ein Kollegialstift und schließlich 1228 die erste Kirche. Nach der Säkularisation blieb nur der Chorraum erhalten, der heute der evangelischen



Gemeinde als Kirche dient. Das übrige Abbruchmaterial fand 1850 eine zweite Bestimmung - seither trägt es das Amtsgericht von Hünfeld.

Zu guter Letzt sei hier das Konrad-Zuse-Museum neben der Stadtpfarrkirche von 1504 erwähnt. Konrad Zuse baute 1941 in Berlin den ersten lauffähigen Computer der Welt, entwickelte 1946 in Bad Hindelang im Allgäu die erste universelle Programmiersprache und gilt als erster kommerzieller Serien-Computerhersteller der Welt. Den größten Teil seines Lebens verbrachte der Bauingenieur und Maler in Hünfeld (1956 bis zu seinem Tod 1995). Seit 2006 trägt die Stadt deshalb stolz den Namenszusatz „Konrad-Zuse-Stadt“. Das Museum verfügt über die größte Sammlung historischer Zuse-Rechner weltweit, darunter auch den Nachbau seines ersten Computers, den Z 3. Kunstliebhaber finden dort auch zudem viele Gemälde des Malers. Oder sie besuchen das Museum Modern Art. Falls dann noch Zeit ist: Im Rahmen des „Offenen Buchs“ haben sich Künstler und Autoren an 145 Hausfassaden mit Werken der konkreten Poesie verewigt.

Geschichte

- | | |
|--------------|--|
| 1865/66 | Bau des klassizistischen Gebäudes an der Frankfurt-Bebraer-Eisenbahn. Die Bahnlinie Fulda-Bebra ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht eröffnet. |
| 1.10.1866 | Eröffnung des Bahnhofs Hünfeld. Dabei wird auch die Bahnlinie im Teilabschnitt Bad Hersfeld-Hünfeld-Fulda eingeweiht. |
| 1.12.1906 | Eröffnung der Bahnstrecke Hünfeld-Wenigtaft-Mansbach |
| 28.10.1944 | Bombenangriff auf Hünfeld. 106 Menschen sterben, allein 61 in der Unterführung des Bahnhofs. |
| Ostern 1945: | Rund 350 Häftlinge aus dem KZ Frankfurter Adlerwerke werden zu Fuß nach Hünfeld getrieben. Waggons am Bahnhof bringen sie in die Vernichtungslager. |
| 1945 | Die deutsche Teilung führt zur Betriebseinstellung zwischen Treischfeld und Wenigtaft. |
| 28.5.1972 | Der Personenverkehr zwischen Hünfeld und Treischfeld wird eingestellt, da die Strecke mit Bussen wirtschaftlicher bedient werden kann. |
| 31.12.1991 | Der Güterverkehr zwischen Hünfeld und Eiterfeld wird eingestellt. |
| 2007 | Entlang der Strecke Hünfeld – Eiterfeld eröffnet die interkommunale Arbeitsgemeinschaft gemeinsam mit der Stadt Hünfeld, den Marktgemeinden Burhaun und Eiterfeld sowie der Gemeinde Rasdorf den 27 Kilometer langen Kegelspiel-Radweg. |
| 2012 | Beginn der Umbauarbeiten: Die Stadt Hünfeld baut den Bahnhof barrierefrei aus. In der Unterführung soll eine Konrad-Zuse-Galerie auf das Leben und Wirken des Ehrenbürgers hinweisen. Diplom-Restaurator Andreas von Chrzanowski bringt Graffiti mit Motiven aus dem Leben von Konrad Zuse in der Personenunterführung an. |
| 21.03.2014 | Einweihung und Segnung des Konrad-Zuse-Bahnhofs. |

Kosten Modernisierung:

Bau einer Unterführung mit barrierefreier Anbindung der Bahnhofstraße: 7,4 Millionen Euro
Barrierefreier Umbau der Bahnsteiganlagen: 6,2 Millionen Euro
Sanierung des Bahnhofsgebäudes, Parkplatz, Busstellplätze: 1,7 Millionen

Eigentumsverhältnisse

Empfangsgebäude: Stadt Hünfeld

Bahnsteige: DB Station&Service AG

Lokschuppen: Stadt Hünfeld

Vorplatz: Stadt Hünfeld, Personentunnel und äußere Rampen: DB Station&Service AG



Bahnhof in Zahlen:

Reisende und Besucher pro Tag: ca. 2.100

Züge pro Tag: 50

Anzahl der Bahnsteige: 42

Aufzüge: - (dafür Rampen, die als Fußgänger- und Radtunnel zur Anbindung an das Wanderwege- und Radwegenetz der Region dienen).

Fahrradparkplätze: 20

Reisebusstellplätze 3

P&R-Parkplätze: 2

Pkw-Mietstellplätze: 250

Service:

Reisebüro (bietet mit erweiterten Öffnungszeiten auch Fahrkartenservice und Beratung sowie touristische Basisinformationen an), Büroräume, Toiletten, ÖPNV-Anbindung, Taxi-Anbieter, Fahrradstationen und Abstellmöglichkeiten, Parkplätze

Geschäfte und Gastronomie:

Reisebüro, Kunstgalerie

Arbeitsplätze :

Reisebüro: 3

Technische Daten:

Fläche Bahnhof: ca. 40.000m²

Länge Empfangsgebäude: 40m

Breite Empfangsgebäude: 10m

Fläche Empfangsgebäude: 405m²

Fläche Bahnhofsvorplatz: ca. 2.000m²

Fläche Personenunterführung: 170m²

Bahnsteigfläche insgesamt: 3.000m²