

26.08.2015

Bahnhöfe des Jahres 2015: Jury kürt die besten aus Kundensicht Marburg und Obstfelderschmiede/Lichtenhain sind Sieger

Berlin, den 26. August 2015. Nach ausgedehnten Testreisen durch ganz Deutschland hat die Jury ihr Urteil gefällt: Das hessische Marburg und das thüringische Bahnhofs-Duo Obstfelderschmiede/Lichtenhain gewinnen den Titel „Bahnhof des Jahres 2015“. Zum zwölften Mal in Folge prämiert die Allianz pro Schiene damit die kundenfreundlichsten Bahnhöfe Deutschlands. In der Kategorie „Alltagsmobilität“ gewinnt das hessische Marburg, das die Jury als „Heimstätte einer intelligenten Mobilität und zeitgemäße Abkehr von der autogerechten Stadt“ auszeichnete. In der Kategorie „Tourismusbahnhof“ überzeugten die beiden Stationen der Oberweißbacher Bergbahn, bei denen die Jury „die bruchlose Einbettung raffinierter Ingenieurskunst in eine überaus liebliche Landschaft“ würdigte. Die 6-köpfige Jury besteht aus Vertretern des Fahrgastverbandes Pro Bahn, dem Deutschen Bahnkunden-Verband (DBV), dem Verkehrsclub Deutschland (VCD), dem ACE Auto Club Europa, dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) und der Allianz pro Schiene. Bei der Auswahl des Tourismusbahnhofs reisen außerdem Verkehrsexperten des Deutschen Tourismusverbandes (DTV) und der Kooperation „Fahrtziel Natur“ mit. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt lobte das Engagement der Sieger: „Attraktive Bahnhöfe sind ein Gewinn für jede Gemeinde und hoch geschätzt bei allen Bahnkunden. Die Auszeichnung Bahnhof des Jahres ist seit zwölf Jahren eine begehrte Anerkennung für gelungenes Engagement um die Attraktivität der Bahnhöfe.“

Marburg: Der Platzhirsch



„Wer Marburg mit dem Zug bereist, erlebt ein kleines Wunder: der dunkle, vom Autoverkehr umbraute Bahnhof ist verschwunden. Unter den Planen der Baugerüste hat sich der Bahnhof in eine helle, stille Alltagsschönheit verwandelt“, lobte die Jury. „Zur Krönung dieser Wandlung hat die Stadt dieser neuen Heimstätte intelligenter Mobilität einen großzügigen Bahnhofsvorplatz vor die Füße gezaubert“, urteilten die incognito reisenden

Bahnhofstester. Auf Marburgs neuem Vorplatz kommen seit Fertigstellung des Umbaus im Jahre 2014

Kontakt: Dr. Barbara Mauersberg – Pressesprecherin

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

alle gleichberechtigt zum Zug: Fußgänger, Radfahrer, Busreisende, Autofahrer. Nur der Durchgangsverkehr muss draußen bleiben. Die Jury sah darin in Marburg ein „erstes Zeichen einer Abkehr vom Primat der autogerechten Stadt: Wenn alle Bahnhöfe in Deutschland solche Entwicklungen zu Wege brächten, hätte der öffentliche Verkehr gewonnen.“

Obstfelderschmiede/Lichtenhain: Der Drahtseilakt



Dass die Oberweißbacher Bergbahn unter den weltweiten Eisenbahnfans einen einsamen Kultstatus genießt, hat die Jury zunächst wenig beeindruckt. Doch umgeben von Blumenwiesen und Waldidyll lassen sich sogar die Zweifler von der Technik faszinieren:

„Deutschlands steilste Standseilbahn bietet die bruchlose Einbettung raffinierter Ingenieurskunst in eine überaus liebliche Landschaft“, schwärmte die Jury. Nach dem Test

waren die Juroren sicher: „Die Bahnhöfe Obstfelderschmiede und Lichtenhain haben alles, was ein Tagestourist braucht.“ Ein Glück, dass die engagierten Mitarbeiter der Oberweißbacher Bergbahn dieses Juwel über die Ära der Wende hinwegretten konnten. „In Obstfelderschmiede/Lichtenhain ist die Zeit stehen geblieben – im allerbesten Sinne des Wortes.“

Zwölf Jahre Bahnhof des Jahres: Gute Bahnhöfe sind eine Gemeinschaftsaufgabe

„Im Laufe der zwölfjährigen Geschichte des Wettbewerbs sind wir immer wieder darauf gestoßen, dass die gute Zusammenarbeit vor Ort entscheidend für den Sieg ist“, sagte Dirk Flege, Jury-Mitglied und Allianz pro Schiene-Geschäftsführer am Mittwoch in Berlin. In Marburg habe die Stadt ganz entscheidende Impulse für die Gestaltung des neuen Bahnhofs gegeben. In Thüringen sei die Oberweißbacher Bergbahn sogar der wesentliche Motor beim Zusammenwachsen der verschiedenen Gemeinden zu einer Tourismusregion. „Bahnhöfe sind Querschnittsaufgaben“, sagte der Allianz pro Schiene-Geschäftsführer.

„Wir verstehen unsere Bahnhöfe heute als Drehscheibe für Mobilität. Die Auszeichnung für den Bahnhof Marburg zeigt einmal mehr, dass diese Strategie bei all unseren Kunden gut ankommt. Ganz besonders freut uns, dass die Jury die Barrierefreiheit des Marburger Bahnhofs herausgestellt hat. Denn hier ermöglichen wir mobilitätseingeschränkten Personen mit Brailleschrift, taktilen Leitsystemen und einem stufenfreien Ausbau einen optimalen Zugang zum System Bahn“, sagte André Zeug, Vorstandsvorsitzender der DB Station&Service AG. Der Titel Bahnhof des Jahres für Marburg „bestärkt uns in unserem Ziel, barrierefreies Reisen mit der Bahn konsequent weiter voranzutreiben. Pro Jahr bauen wir rund 100 Bahnhöfe barrierefrei aus“, sagte Zeug.

Kontakt: Dr. Barbara Mauersberg – Pressesprecherin

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

Die Checkliste immer dabei

Mit dem Wettbewerb „Bahnhof des Jahres“ prämiiert die Allianz pro Schiene seit 2004 jährlich die besten Bahnhöfe in Deutschland. 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 2014: Dresden und Hünfeld, 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 2015 [online](#) und auf den folgenden Seiten der Pressemappe
- [Pressefotos der Sieger zum Download](#) (Quelle: Allianz pro Schiene/AndreasTaubert.com)
- [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 22 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, FEANDC, VBB und VDEI sowie die Technische Hochschule Wildau, die TH Mittelhessen und die FH Aachen. 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



**Bahnhof
des Jahres**



**Allianz
pro Schiene**

Würdigung Bahnhof Marburg (Lahn)

Der Platzhirsch



Marburg ist immer eine Reise wert und wer den Zug nimmt, erlebt ein kleines Wunder: Der früher so dunkle, leicht verwairstete und vom Autoverkehr eingeschnürte Bahnhof ist verschwunden. Unter den Hüllen der Baugerüste hat sich der Marburger Bahnhof in eine helle, stille Alltagsschönheit verwandelt. Und zur Krönung haben die Planer dieser neuen Heimstätte intelligenter Mobilität sogar einen großzügigen Bahnhofsvorplatz vor die Füße gezaubert.

Eine solche Wandlung ist in Deutschland selten und beeindruckend. Und so steht der umgebaute Bahnhof wie eine Insel des Neuanfangs inmitten der Planungssünden der 70 Jahre, die Marburg vor allem als autogerechte Stadt gesehen hatten. Ab sofort kommen auf dem neuen Vorplatz alle gleichberechtigt zum Zug: Fußgänger, Radfahrer, Busreisende oder Autofahrer, die schnell jemanden zur Bahn bringen wollen. Nur der Durchgangsverkehr bleibt ausgesperrt und muss zum Wohl einer zeitgemäßen und vernetzten Form der Mobilität eine Umleitung nehmen.

Dabei haben die Bauherren nirgendwo auf Luxus gesetzt: Marburgs denkmalgeschützter Bahnhof will nicht mit Dresden, Leipzig oder Bremen konkurrieren. Marburg ist freundlich, sehr sauber und wunderbar hell. Aber vor allem ist dieser Bahnhof eines: zu hundert Prozent alltagstauglich. Das betrifft die mit bunten Mosaikbildern geschmückte Unterführung genauso wie die großzügigen, fast großstadttauglichen Aufgänge zu den Gleisen. Die geschmackvoll erneuerte Eingangshalle genauso wie die eingepassten Businseln in der Mitte des Vorplatzes. Wenn alle Bahnhöfe in Deutschland eine solche Entwicklung zu Wege brächten, hätte der öffentliche Verkehr gewonnen.



**Bahnhof
des Jahres**



**Allianz
pro Schiene**

Mustergültig ist in Marburg auch die Barrierefreiheit gelöst: Da die Stadt als Deutschlands Blindenhochburg gilt, hat man alle Vorschriften mit Sinn und Verstand umgesetzt und alles getan, was mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang zum System Bahn erleichtert. Angefangen mit Brailleschrift an Schildern und Treppengeländern bis hin zu taktilen Streifen, die in den Boden eingelassen sind, werden Seheingeschränkte sicher vom Bahnsteig durch das Gebäude geleitet. Auf dem Vorplatz, der in ein paar Jahren mit größeren Bäumen an eine italienische Piazza erinnern wird, sichert eigens eine barrierefreie Fußgängerampel das Überqueren der verkehrsberuhigten Zone zu den Bushaltestellen in der Mitte. Für weitere Hilfestellungen sorgt ein aufmerksames und gut geschultes Personal.

Wie es sich für eine Universitätsstadt gehört, kultiviert Marburg das Wohnen im Bahnhof: ein preiswertes, aber gastliches Hostel, Studentenwohnungen im Obergeschoss des Bahnhofs, Leihfahrräder des Asta auf dem Gelände – all das schafft eine Brücke zur Universität und befördert das Gefühl, dass in Marburg die Stimme der mobilen Vernunft besser gehört wird als anderswo in Deutschland. Kein Zweifel, in Marburg haben alle Akteure, besonders Stadt und Bahn bilderbuchreif zusammengearbeitet. Das Ergebnis spricht für sich: Vorhang auf für den Bahnhof des Jahres 2015.



Bahnhof Marburg (Lahn):

Daten, Zahlen, Fakten

Universitätsstadt Marburg

Einwohnerzahl: rund 72.000 Einwohner, darunter 26.500 Studierende
Kreisstadt des Landkreises Marburg-Biedenkopf in Hessen

Bahnhof Marburg (Lahn)

Lage, Bedeutung:

Eingerahmt von dem Ortenberg und der Lahn liegt der Bahnhof am östlichen Stadtrand der Marburger Kernstadt an der Main-Weser-Bahn, auf halbem Wege zwischen den Metropolen Frankfurt und Kassel.

Der Bahnhof ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt – von ihm führen die beiden Nebenbahnlinien Obere Lahntalbahn nach Biedenkopf und Bad Laasphe sowie die Burgwaldbahn nach Frankenberg (Eder) und ab September 2015 auch wieder durchgehend nach Korbach.

Das neobarocke, denkmalgeschützte Empfangsgebäude stammt aus den Jahren 1907-09 und ersetzte damals seinen klassizistischen Vorgänger aus den Jahren 1848-50.

Touristische Ziele:

Die Marburger Altstadt ist mit ihrem Fachwerkensemble, ihren engen Gassen und steilen Stiegen hinauf zum Schlossberg ein Besuchermagnet von nationaler Bedeutung. Über der Oberstadt thront das Schloss der Landgrafen von Hessen-Kassel, das mit seinen landesgeschichtlichen Sammlungen ebenfalls viele Interessierte lockt. Am Fuße der historischen Altstadt zieht die Elisabethkirche, Deutschlands erste und älteste Kirche im gotischen Baustil und Grablege der Heiligen Elisabeth, die Blicke der Touristen auf sich.

Geschichte des Bahnhofs:

ab 1838	Untersuchungen über eine Linienführung zwischen Kassel und Frankfurt auf Kurhessischem Gebiet
3.4.1850	Der erste Zug fährt in den Marburger Bahnhof ein.
1852	Die Strecke von Kassel nach Frankfurt ist durchgehend befahrbar.
1909	Einweihung des neuen Empfangsgebäudes nach Entwürfen des Architekten Alois Holtmeyer
1930	Erstmalige Errichtung des Ortenbergstegs als Stadtteilverbindung zwischen dem Ortenberg und der Nordstadt
1942	Deportation von Marburger Juden, Sinti und Roma in die Vernichtungslager des Ostens
März 1945	Zerstörung des Bahnhofs während drei Bombenangriffen
Okt. 1945	Notdürftige Wiederherstellung der Befahrbarkeit des Marburger Bahnhofs
1949	Neuerrichtung des im Krieg zerstörten Ortenbergstegs
1949 bis 1956	Wiederherstellung des Empfangsgebäudes und der Nebengebäude am Bahnhof
20.3.1967	Elektrifizierung der Main-Weser-Bahn. Die erste E-Lok fährt durch den Bahnhof Marburg.
1969	Das neue Druckstellenstellwerk geht in Betrieb.



2004	Neubau des Ortenbergstegs
2007	Neubau des Hausbahnsteigs Gleis 1 und 1a
2011 - 2014	Barrierefreie Modernisierung

Im Dezember 2014 ist die modernisierte Verkehrsstation Marburg in Betrieb gegangen. Im Fokus der Maßnahmen stand der barrierefreie Ausbau. Alle drei Bahnsteige wurden auf eine Einstiegshöhe von 55 Zentimetern erhöht, so dass Reisende stufenfrei ein- und aussteigen können.

Durch neue Aufzugsanlagen erreichen die Fahrgäste auch die Bahnsteige stufenfrei.

Erneuert wurden zudem das Fahrgastinformationssystem, die Beleuchtung, die Bahnsteigausstattung sowie alle Bahnsteigdächer und die Personenunterführung. Bei der Neugestaltung wurde in Zusammenarbeit mit Blinden- und Behindertenverbänden besonderer Wert auf die Bedürfnisse von blinden, sehbehinderten und mobilitätseingeschränkten Bahnhofsbesuchern gelegt. Ein taktiles Leitsystem sowie Brailleschrift an Handläufen erleichtern blinden und sehbehinderten Reisenden die Orientierung am Bahnhof. Darüber hinaus haben die Blindenverbände einen taktilen Grundrissplan in der Empfangshalle des Bahnhofs installiert. Auch das Empfangsgebäude wurde umfangreich modernisiert.

Kosten Modernisierung:

Verkehrsstation: ca. 12,5 Mio.

Empfangsgebäude: ca. 5 Mio. + etwa gleichgroßer Anteil durch die Gemeinnützige

Wohnungsbaugesellschaft Marburg (GEWO Bau)

Eigentumsverhältnisse:

Das heutige Empfangsgebäude ist in seinen Besitzverhältnissen zweigeteilt: Das Erdgeschoss mit den Ladengeschäften und den Zugängen zur Verkehrsstation betreibt die DB Station&Service AG. Für den Betrieb der Obergeschosse mit Wohnungen, Praxen, Büros und einem Hostel ist die Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft Marburg verantwortlich.

Bahnhof in Zahlen:

Durchschnittliche Reisende und Besucher: täglich ca. 11.000

Durchschnittliche Züge pro Tag: 160 davon 17 Züge des Fernverkehrs

Anzahl der Bahnsteiggleise: 6

Parkmöglichkeiten: Parkhaus der Stadt Marburg mit ca. 280 Plätzen

Fahrradparkplätze: 15 Fahrradboxen und Stellplätze für ca. 80 Fahrräder

Service:

- Mobilitätsservice für mobilitätseingeschränkte Reisende (06:15 Uhr bis 20:30 Uhr)
- DB Reisezentrum (Öffnungszeiten von 07:00 Uhr bis 17:00 Uhr)
- 60 Schließfächer
- Fundservice
- WC-Anlage
- 30 Minuten kostenloses WLAN

Geschäfte und Gastronomie:

Acht Ladengeschäfte auf ca. 1.200 m² Gesamtfläche



Arbeitsplätze:

DB Arbeitsplätze: DB Vertrieb (4 MA), DB Netz AG (Fahrdienstleiter) (2 MA rund um die Uhr), DB Station&Service AG 2 (MA)

Arbeitsplätze Geschäfte und Dienstleistung: 42

Technische Daten:

Maße Empfangsgebäude: 104,72 Meter x 28,75 Meter

Länge der Bahnsteige: Bahnsteig 1: 210 Meter , Bahnsteig 1a: 155 Meter , Bahnsteige 2 und 3: je 280 Meter

Länge der Bahnsteigüberdachung: Bahnsteig 1: 40 Meter, Bahnsteig 2: 90 und 40 Meter, Bahnsteig 3: 90 und 40 Meter



**Bahnhof
des Jahres**



**Allianz
pro Schiene**

Würdigung Tourismusbahnhof 2015:

Oberweißbacher Bergbahn: Obstfelderschmiede (Talstation) / Lichtenhain (Bergstation)

Der Drahtseilakt



Dass die Oberweißbacher Bergbahn unter den weltweiten Eisenbahnfans einen einsamen Kultstatus genießt, hat die Jury zunächst wenig beeindruckt. Im Gegenteil: Ein Eisenbahn-romantisches Pufferküsser-Eldorado im tiefsten Thüringer Wald hätte die Verkehrsexperten vielleicht sogar abgeschreckt. Umso größer die Überraschung, als der Zug der Schwarzatalbahn in Obstfelderschmiede anhält und eine überaus freundliche Bahnfahrerin die unerkannt reisenden Juroren mit großer Herzlichkeit empfängt.

Der erste Eindruck bestimmt den weiteren Gang: Umgeben von Blumenwiesen und Waldidyll lassen sich sogar die Zweifler von der Technik faszinieren. Im historisch rekonstruierten Bergbahnwagen überwindet die Jury 323 Höhenmeter und lauscht während der knapp 20 Minuten dauernden Fahrt von der Tal- zur Bergstation den Erklärungen der Zugführerin. So stolz sind die Mitarbeiter des kleinsten DB-Regio-Netzes auf das historische Kleinod im Schwarzatal, dass sie regelmäßig die Herzen ihrer Gäste im Sturm erobern. Das Zugseil aus Stahl, Schweizer Fabrikat, sei noch nie gerissen, seit Deutschlands steilste Standseilbahn 1923 den Betrieb aufnahm, erfahren die Bahnhofstester und genießen zugleich die bruchlose Einbettung raffinierter Ingenieurskunst in eine überaus liebliche Landschaft.



**Bahnhof
des Jahres**



**Allianz
pro Schiene**

Obwohl die Reise auf die Höhen des Thüringer Walds eher altmodisch in der Holzklasse stattfindet, können Reisende in Obstfelderschmiede und Lichtenhain eine moderne Smartphone-Tour absolvieren. Per kostenfreiem W-LAN sind alle Infos zu Berg- und Talstation online abrufbar, sogar Einblicke in sonst verschlossene technische Bereiche eröffnen sich dem neugierigen Interessenten.

Auf der Hochebene im Oberweißbacher Ortsteil Lichtenhain bieten sich dem Ausflügler verschiedene Möglichkeiten: Familien mit Kindern zieht es gerne zu einem Rundgang durch den vom Bahnhof gut ausgeschilderten benachbarten „Fröbel-Wald“ – der Erfinder des Kindergartens Friedrich Fröbel ist zweifellos der größte Sohn der Stadt. Der Jury stand der Sinn nach einem Besuch des Feldbahnmuseums samt Maschinenraum. Auch bei der Weiterfahrt auf der Flachstrecke der Bergbahn, einem elektrifizierten Kuriosum mit drei Haltepunkten auf 2,5 Kilometern Länge, überzeugte die familiäre Rundum-Betreuung durch das Zugpersonal – inklusive atemberaubende Panoramen.

Hungrige Reisende werden sieben Tage in der Woche in der Talstation mit bewährten Thüringer Spezialitäten versorgt. Eine im stilechten Blechnapf servierte Soljanka nach uraltem DDR-Rezept ist zwar nicht sterneverdächtig, begeistert jedoch die Gourmets unter den Bahnhofstestern wegen ihrer gediegenen, unprätentiösen Einfachheit. Ein umgebauter Mitropa-Speisewagen bittet während der Sommermonate auch oben auf dem Berg zu Tisch.

Die Jury ist sich am Ende eines ausgedehnten Tests ganz sicher: die Bahnhöfe Obstfelderschmiede und Lichtenhain haben alles, was ein Tagestourist auf der Rundreise von Erfurt oder Weimar braucht. Dass die beiden Bahnhöfe nicht nur zu Sehenswürdigkeiten hinführen, sondern selber welche sind, gab den Ausschlag: Ein Glück, dass die Oberweißbacher Bergbahn Mitarbeiter hat, die dieses Juwel über die Ära der Wende hinwegretten und mit moderner Technik ausstatten konnten, ohne dabei den historischen Charakter aus den Augen zu verlieren. In Obstfelderschmiede/Lichtenhain ist die Zeit stehen geblieben – im allerbesten Sinne des Wortes.



Bahnhöfe Obstfelderschmiede und Lichtenhain

Daten, Zahlen, Fakten

Obstfelderschmiede (Gemeinde Mellenbach-Glasbach, Landkreis Saalfeld-Rudolstadt)

Einwohnerzahl MellenbachGlasbach: 1105

Die Talstation an der Schwarzatalbahn gelegen besteht aus einem sehr schönen historischen Fachwerkbau, der 2002 gründlich saniert und behindertengerecht umgebaut wurde. Eine Besonderheit der Gleisanlage bildet die Drehscheibenkonstruktion, die für Eisenbahnwagen den Übergang von der Schwarzatalbahn zur Bergbahn ermöglicht. Hier beginnt der erste Teil der Bergbahn, der aus einer Standseilbahn besteht. Die 1,38 km lange Bergbahnstrecke führt durch eine romantische Schlucht und bietet an vielen Stellen wunderschöne Aussichten auf den Thüringer Wald.

Lichtenhain (Landstadt Oberweißbach, Landkreis Saalfeld-Rudolstadt)

Einwohnerzahl OT Lichtenhain/Bergbahn: 337

Ein architektonischer Leckerbissen ist die Bergstation mit dem sehenswerten Einfahrtsportal in Fachwerkbauweise. Auch hier wurde für Rollstuhlfahrer eine Einstiegsmöglichkeit geschaffen, die gleichzeitig den „Balkon Thüringens“ bildet; sie bietet nämlich einen wunderschönen Ausblick über das umliegende Land und bis auf die Mitte der Bergbahnstrecke. In Lichtenhain startet auch der 2,5 km lange elektrifizierte Streckenteil der Bergbahn bis nach Cursdorf.

Touristische Ziele:

Die Tourismusregion "Rennsteig-Schwarzatal" erstreckt sich von der Quelle der Schwarza, unmittelbar am Rennsteig, bis zur Mündung in die Saale bei Rudolstadt. Ausgedehnte Waldflächen wechseln sich ab mit Feldern und Wiesen. Von der Höhe bieten sich einzigartige Ausblicke auf eine Thüringer Kulturlandschaft, die neben Natur auch über beeindruckende kulturhistorische und ingenieurtechnische Sehenswürdigkeiten verfügt:

- Walderlebnispfad Fröbelwald
- Memorialmuseum Friedrich Fröbel, Oberweißbach
- Glasapparatmuseum Cursdorf
- Fröbelturm, Meuselbacher Kuppe
- Kaisersaal Schloss Schwarzburg
- Zertifizierter Panoramaweg Schwarzatal
- Schwarzatalradweg

Geschichte der Oberweißbacher Bergbahn:

18.08.1900 Eröffnung der Schwarzatalbahn, durchgehend bis Katzhütte
1919 Zur Lösung der Transportprobleme der Bergdörfer auf dem Schiefergebirge (Oberweißbach, Cursdorf, Lichtenhain und Meuselbach) wird der Bau einer eingleisigen Standseilbahn mit Ausweiche nach dem Vorbild bekannter Bergbahnen in der Schweiz vorgeschlagen.



Juni 1919	Gründung der Oberweißbacher Bergbahn AG durch die Gemeinden Oberweißbach, Lichtenhain, Cursdorf, Deesbach und das Land Thüringen
Herbst 1919	Entscheidung zum Bau einer Standseilbahn (kostengünstiger als eine Zahnradbahn)
1921	Freigabe der 2,54 km langen Flachstrecke von Lichtenhain nach Cursdorf
15.02.1922	Eröffnung des Tal-Haltepunktes Obstfelderschmiede, mit der Schwarzatalbahn verbunden per Abzweig auf freier Strecke
01.03.1923	Aufnahme des Personen- und Güterverkehrs
15.03.1923	Offizielle Eröffnung der Bergbahn (Fahrpreis von Obstfelderschmiede nach Cursdorf 350 Reichsmark, zurück 250 RM)
01.04.1949	Die Deutsche Reichsbahn übernimmt die Betriebsführung der Oberweißbacher Bergbahn
1967	Umbau von Antriebs- und Schaltanlage und des Maschinenhauses
10.06.1973	Rekord-Besucherzahl: 4245 Fahrgäste bei 20 planmäßigen und 16 Sonderfahrten
Januar 1980	Der Rat des Bezirkes Suhl stellt die Bergbahn als „Denkmal der Produktions- und Verkehrsgeschichte“ unter Schutz
1993/1994	Durch die Fusion der Reichs- und Bundesbahn kommt die Oberweißbacher Bergbahn zur Deutschen Bahn AG
2000-2002	Rekonstruktion und Modernisierung des DB Regio Netzes „Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn“
14.12.2002	Feierliche Wiederinbetriebnahme der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn

Kosten der Modernisierung:

Die Sanierungskosten des gesamten Netzes inklusive Stationen waren 15 Millionen Euro (2002), finanziert vom Bund, dem Land Thüringen und der DB AG. 2004 wurden nochmal 500.000 Euro investiert für den Aufzug an der Bergstation Lichtenhain, somit sind die Steilstrecke und Flachstrecke barrierefrei.

Eigentumsverhältnisse:

Beide Stationen sind im Eigentum der DB Netz AG und sind vom DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn gepachtet und werden von ihr betrieben.

Bahnhof in Zahlen:

Durchschnittliche Reisende und Besucher täglich: 500

Fahrgäste im Jahr 2014: 165.500

Durchschnittliche Fahrten pro Tag: Obstfelderschmiede 28, Lichtenhain 57 (Bergbahn und Flachstrecke)

Parkmöglichkeiten:

Obstfelderschmiede: ca. 70 Autostellplätze und 10 Fahrradstellplätze

Lichtenhain: ca. 40 Autostellplätze und 10 Fahrradstellplätze



Service:

- Betreuung für mobilitätseingeschränkte Reisende (06:30 Uhr bis 20:00 Uhr)
- Bergbahnshop 9.00 – 17.00 Uhr (nur Obstfelderschmiede)
- Gastronomie 10.00 – 17.00 Uhr in Obstfelderschmiede
- WC-Anlage in Obstfelderschmiede und Lichtenhain (kostenfrei in Lichtenhain)
- Kostenfreie WLAN-Smartphone-Tour
- Fundsachenservice

Geschäfte und Gastronomie:

- Bergbahnshop (Fahrkarten und Souvenirs) in Obstfelderschmiede
- Gaststätte „Die Talstation“ in Obstfelderschmiede
- „Bistropa“ in Lichtenhain

Arbeitsplätze:

Bergbahn: 13 Arbeitsplätze, Bergbahnshop 3 Arbeitsplätze, Gastronomie 4 Arbeitsplätze

Technische Daten:

Lichtenhain:

Markante Besonderheiten

- 1 Bahnsteig für Flachstrecke mit Ausfahrt über eine Drehscheibe
- 1 Treppenbahnsteig für Standseilbahn über 2 Etagen mit 25% Neigung
- 1 Gesonderter Rollstuhlbahnsteig
- Einfahrtportal der Standseilbahn mit 9 m lichte Höhe
- Gleisverbindung von Bergbahnwagen zur Flachstrecke über eine Drehscheibe
- Standseilbahn und Flachstrecke Lichtenhain-Cursdorf sind eine Eisenbahnstrecke

Maße:

- Länge ca. 42 m
- Höhe ca. 15 m

Obstfelderschmiede:

Markante Besonderheiten:

- 1 Treppenbahnsteig für Personenwagen der Standseilbahn mit 25% Neigung
- 1 Bahnsteig mit 4 m tiefer Grube für Güterbühne der Standseilbahn
- 1 Bahnsteig für die Schwarzatalbahn Rottenbach-Katzhütte
- Gleisanschluss vom Gleis der Güterbühne zur Schwarzatalbahn über eine Drehscheibe
- Bahnsteighalle mit Neigung von 25%
- Bahnsteighalle aus Holz

Maße:

- Länge 17 m
- Höhe 7,50 m