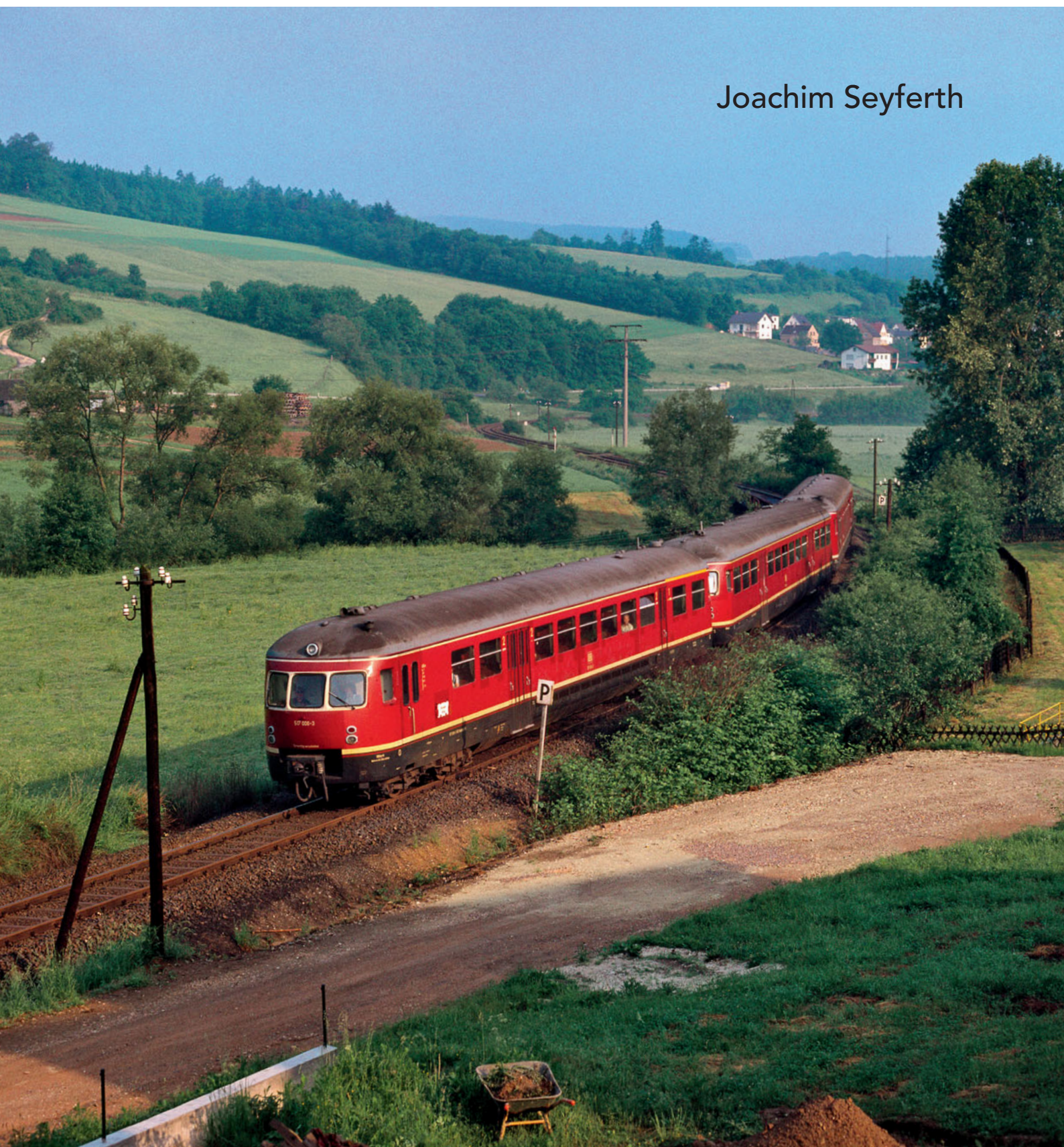


Eisenbahn im

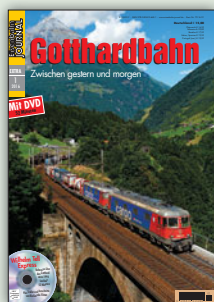
TAUNUS

Joachim Seyferth



WASSER UND DAMPF

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal



Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601



E 44
Best.-Nr. 701602



DB+DR: 1990 bis 1993
Best.-Nr. 701701



Baureihe 218
Best.-Nr. 701702



V 200
Best.-Nr. 701801



Baureihe 01
Best.-Nr. 701802



Harz
Best.-Nr. 701901



Baureihe 120
Best.-Nr. 701902

Jede Ausgabe mit 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD, je € 15,-



Die erste normalspurige Eisenbahn auf Rügen, von Altfähr nach Bergen, wurde 1883 gleichzeitig mit der Eisenbahnfährverbindung Stralsund – Altfähr eröffnet und bald bis Saßnitz verlängert. Das Netz der schmalspurigen Rügenschienen Kleinbahnen wuchs zwischen 1895 und 1899 auf eine Länge von fast 100 km. Zwischen Putbus und Göhren verkehren auch heute noch ausschließlich Dampfzüge. Seit 1909 pendeln Eisenbahnfähre auf der „Königslinie“ Saßnitz – Trelleborg (Schweden). Nun fahren auch D-Züge über die Insel. Ein Meilenstein war die Eröffnung des Rügendamms im Jahr 1936, über den ebenso in einem eigenen Kapitel berichtet wird wie über den in den 1980er-Jahren gebauten Eisenbahnfährhafen Mukran. Berühmte internationale Schnellzüge auf Rügen werden ebenso vorgestellt, wie der abwechslungsreiche Lokomotiveinsatz auf Regelspur- und Schmalspurgleisen.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD „Der Rasende Roland – Schmalspur-Romantik auf Rügen“ aus der RioGrande-Videothek (Laufzeit 50 Minuten)

Best.-Nr. 702001 | € 15,-



www.facebook.de/vgbahn

ZWISCHEN TEMPO 7 UND 300

... beträgt die Spanne der Höchstgeschwindigkeiten der Eisenbahnen im Taunus – von der 1888 eröffneten Nerobergbahn in Wiesbaden bis zur nunmehr bereits fast zwanzig Jahre „alten“ Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main. Umsäumt von der Rechten Rheinstrecke, der Lahntalbahn sowie des südlichen Abschnitts der Main-Weser-Bahn entwickelten sich schnell weitere Bahnlinien ins Innere dieses Mittelgebirges. Doch allen voran war die bereits 1840 eröffnete und namentlich ursprüngliche „Taunusbahn“ zwischen Frankfurt und Wiesbaden – ihre Bezeichnung wurde ihr im Laufe der Zeit von mehreren anderen Strecken streitig gemacht. Fast alle Strecken zwischen Main, Rhein und Lahn wollten oder wollen eine „Taunusbahn“ sein – erst recht diejenigen, die nicht am südlichsten und flachen Rand in Parallellage zum Main entlangführen, sondern die über Berg und Tal mitten durch diese sowohl geschichtsträchtige als auch wald- und agrarreiche Region klettern.

Mit 881 Meter über dem Meeresspiegel stellt der Feldberg die höchste Erhebung des Taunus dar. Doch selbst die rund 200 bis 400 Meter Höhenunterschied, die die meisten Regionen dieses Mittelgebirges zu den Flusstälern aufweisen, waren für die frühen Eisenbahnerbauer zunächst ein zu großes Hindernis, um mit der Schiene in das Innere dieses Gebietes vorzudringen. So wagte man

sich zunächst nur mit relativ flacher Trassierung bis Bad Soden (1847), Bad Homburg (1860) und von Diez im Lahntal bis Zollhaus (1870) vor. Doch um die folgende Jahrhundertwende waren fast alle, einschließlich der inzwischen einst vorhandenen Bahnlinien in oder durch den Taunus, verwirklicht. Und bei dem jüngsten großen Bahnprojekt im Taunus, der 2002 eröffneten Hochgeschwindigkeits-Magistrale von Frankfurt nach Köln, stellten natürliche und geografische Hindernisse dieses zum Rheinischen Schiefergebirge gehörenden Terrains schon fast kein Problem mehr dar. Auf rund 60 Kilometer Länge führt sie wie eine Achterbahn durch welliges Gelände, aber auch mit ihrem längsten Tunnelbauwerk (4500 m) und vielen Brücken durch Berge und über Täler.

Die bekanntesten und bei Eisenbahnfreunden beliebtesten Strecken im Taunus sind aber neben dem schon lange eingestellten Betrieb des Schmalspurnetzes der Nassauischen Kleinbahn die normalspurigen Nebenstrecken: allen voran die Aartalbahn mit ihrer unendlichen Geschichte aus Blütezeit, abschnittweisen Stilllegungen und nun schon Jahrzehnte währenden Versuchen einer Reaktivierung. Weiter östlich über die nunmehr elektrifizierte Main-Lahn-Bahn von Frankfurt über Niedernhausen nach Limburg sowie die seit jeher „privat“ betriebene Strecke von Frankfurt-Höchst

nach Königstein interessieren ebenfalls ganz besonders die Strecken rund um den einstigen ländlichen Eisenbahnknoten Grävenwiesbach im Hochtaunuskreis.

Die Geschichte der Eisenbahnen im Taunus ist also äußerst breit gefächert und reicht von nostalgischem Kleinbahn-Dampf über die Einsätze erster Akkutriebwagen, typisches Nebenbahnflair und Privatbahnbetrieb, verkehrspolitische Für und Wider, Museums- und Touristikverkehre bis hin zu Ausbauten und Modernisierungen, Elektrifizierungen, Reaktivierungen und Schienen-Hochtechnologie mit Tempo 300.

Ganz bewusst und nicht zuletzt aus Platzgründen sind in dieser Publikation nicht auch die den Taunus umschließenden Strecken wie die Lahntalbahn oder die Rechte Rheinstrecke enthalten, sondern eben nur die Eisenbahnen im Taunus. Auch muss so mancher Schienenmeter der (einst) zahlreich vorhandenen Industrie- und Feldbahnen in der Region unberücksichtigt bleiben. Rund ein Dutzend der geschichtsträchtigsten, schönsten, wichtigsten und abwechslungsreichsten Eisenbahnen im Taunus sind also in diesem Heft versammelt und laden zu einer Lese-Fahrt ein – aktuell von Tempo 7 auf der Wiesbadener Nerobergbahn bis hin zu Tempo 300 zwischen Frankfurt Flughafen und Limburg Süd!

JOACHIM SEYFERTH



Betonhaltiges Reisen: Die Schnellfahrstrecke Köln–Frankfurt durchschneidet seit ihrer symbolischen Eröffnung am 25. Juli 2002 zwischen Limburg Süd und dem Frankfurter Flughafen-Fernbahnhof den Taunus. Mit 300 km/h dauert die Fahrt durch das Mittelgebirge nur wenige Minuten.

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

14 Die Main-Lahn-Bahn ist die Keimzelle der Eisenbahnen im Taunus. Die Strecke führt von Limburg durch den „Goldenen Grund“ nach Frankfurt.

SAMMLUNG WERNER WÖLKE



26 Schon längst Vergangenheit ist die Nassauische Kleinbahn, die überwiegend auf Meterspur vom Rhein aus auf die Höhen des Taunus fuhr.

PETER SCHIFFER/EISENBAHNSTIFTUNG



50 Die noblen Bäderorte nördlich von Frankfurt haben schon früh Anschluss an die Bahn verlangt. Die Frankfurt-Königsteiner Bahn ist eine von ihnen.

WERNER WÖLKE

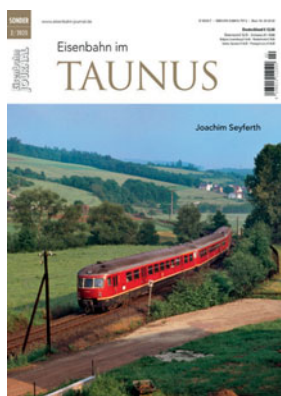


56 Im Norden Frankfurts entstand ein dichtes Bahnnetz, das heute größtenteils von S-Bahnen bedient wird. Nach Bad Soden fährt aber auch die HLB.

STEFFEN OTT

Die „Limburger Zigarren“ der Baureihe 517 waren viele Jahre im Taunus heimisch. Am 5. Juni 1979 heulten 517 006 und 002 gemeinsam mit Steuerwagen 817 608 als N 5659 zwischen Rückershausen und Kettenbach über die Aartalbahn.

TITELFOTO: GEORG WAGNER



40 Die Aartalbahn ist eine Nebenbahn wie aus dem Bilderbuch. Seit 1985 bemühen sich viele Initiativen, wieder Verkehr auf die Schiene zu bringen.

JOACHIM SEYFERTH



66 Grävenwiesbach war ein zentraler Bahnknoten im Taunus, der heute wieder zunehmend an Bedeutung gewinnt.

JOACHIM SEYFERTH

INHALT

- 03 EDITORIAL
- 06 GALERIE
- 14 DURCH DEN „GOLDENEN GRUND“
Die Main-Lahn-Bahn Frankfurt–Limburg
- 20 20 KILOMETER EINGLEISIGE HAUPT-
BAHN
Die Ländchesbahn Wiesbaden–Niedern-
hausen
- 26 VON AAR UND RHEIN SCHMAL-
SPURIG AUF DIE HÖHEN
Die Nassauische Kleinbahn
- 32 IM ZEITRAFFER DURCH DEN TAUNUS
Die Schnellfahrstrecke Frankfurt–
Limburg Süd
- 40 HINAUF ZUR EISERNEN HAND
Die Aartalbahn Wiesbaden–Diez
- 48 PER DAMPFSTRASSENBAHN INS
HINTERLAND
Die Bäderbahn Eltville–Schlangenbad
- 50 VON HÖCHSTER INDUSTRIE IN DIE
TAUNUS-NOBLESSE
Die Frankfurt-Königsteiner Bahn
- 56 STRECKENQUARTETT IM FRANK-
FURTER NORDWESTEN
Frankfurt–Bad Homburg
Frankfurt-Höchst–Bad Soden
Frankfurt-Rödelheim–Kronberg
Bad Soden–Niederhöchstadt
- 62 BÄDERBAHN MIT FERNVERKEHR
Die Strecke Friedrichsdorf–Friedberg
- 66 KNOTENPUNKT IM TAUNUS
Bahnhof Grävenwiesbach
Bad Homburg–Usingen–Grävenwiesbach
Grävenwiesbach–Albshausen
Weilburg–Grävenwiesbach
- 84 MIT WASSERKRAFT AUF DEN
WIESBADENER HAUSBERG
Die Nerobergbahn
- 88 FACHHÄNDLER-ADRESSEN
- 89 QUELLEN
- 90 IMPRESSUM & VORSCHAU



Die Solmsbachtalbahn von Albhausen im Lahntal nach Grävenwiesbach ging im Jahr 1912 in Betrieb. Am 17. Juni 1959 wurde die 56 868 (Bw Gießen) bei Braunsfels-Oberndorf mit dem P 2542 (Wetzlar–Frankfurt/Main) im Bild festgehalten.

FOTO: HELMUT RÖTH/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG







Nur eine Viertelstunde benötigt der ICE, um den Taunus zwischen dem Frankfurter Flughafen und Limburg zu durchqueren. Am 2. April 2011 zischt dieser ICE 3 durch den frühlingshaften Wald bei Niedernhausen.

FOTO: JOACHIM SEYFERTH