

Ein Bericht zur Historie der Ländchesbahn und des Igstadter Bahnhofs von Walter Crecelius (verst. 2010).

Veröffentlicht in: Chronik 1. Igstadter Geschichte(n). Von den Anfängen bis ins 19. Jahrhundert. Hrsg. Heimat- und Geschichtsverein, Wiesbaden 2008.

Die Anfänge der „Ländchesbahn“

Am 1. Juli 1879 wurde die Bahnstrecke der ehemaligen Hessischen Ludwigsbahn von Wiesbaden nach Niedernhausen eröffnet und für den Verkehr frei gegeben. Die 19,9 Kilometer lange Strecke führte vom Ludwigsbahnhof in Wiesbaden aus über die Bahnhöfe Erbenheim, Igstadt und Auringen/Medenbach nach Niedernhausen mit Anschluss- und Umsteigemöglichkeiten nach Frankfurt am Main und Limburg an der Lahn.

Der Ludwigsbahnhof, einer der damals drei Wiesbadener Bahnhöfe, wurde in der 1843 von Bankier Kalb errichteten und später in den Besitz des Grafen Mons übergegangenen "Villa Mons" an der Rheinstraße und heutigen Friedrich-Ebert-Allee, an der Stelle, wo sich jetzt das Landesmuseum befindet, eingerichtet. Nach der am 13. November 1906 in Anwesenheit von Kaiser Wilhelm II. erfolgten Einweihung des neuen Wiesbadener Hauptbahnhofes wurde der Betrieb des Ludwigsbahnhofes am 14. November 1906 eingestellt und die Züge fuhren alle im Zentral- bzw. Hauptbahnhof ab und ein. Die Gleise wurden abgebaut, wodurch die Strecke um 900 Meter kürzer wurde, so dass die Entfernung zwischen dem Hauptbahnhof Wiesbaden und dem Bahnhof Niedernhausen genau 19 Kilometer betrug.

In der am 7. August 1872 der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft in Mainz erteilten Konzession für die Hauptstrecke Höchst - Camberg - Limburg mit der Abzweigstrecke von Niedernhausen nach Wiesbaden hatte die Preußische Regierung eine Bauzeit von drei Jahren festgesetzt, die aber um das Doppelte überschritten wurde. Maßgebliche Gründe dafür waren einmal der Widerstand der Grundstücksbesitzer und zum anderen das rutschende Hanggelände in Igstadt, das eine Verlegung der Bahntrasse nach Osten notwendig werden ließ.

Geplant war ursprünglich eine Streckenführung von Wiesbaden aus über Erbenheim und durch das Wäschbachtal nach Igstadt und Kloppenheim mit einem Bahnhof für die drei Gemeinden Igstadt, Kloppenheim und Medenbach. Ein weiterer Bahnhof sollte für die vier Ortschaften Heßloch, Auringen, Naurod und Rambach im Bereich der heutigen Siedlung „Erbsenacker“ errichtet werden. Von hier aus sollte die Bahnstrecke dann zum Bahnhof Niedernhausen verlaufen. Dieser Plan scheiterte jedoch am Widerstand der Grundstücksbesitzer, insbesondere aus Kloppenheim und Igstadt, da eine erst in den Anfangsjahren des 19. Jahrhunderts angelegte Obst-plantage in den Gemarkungen Kloppenheim und Igstadt dem Bahnprojekt zum Opfer gefallen wäre.

Nachdem die ersten Züge bereits rollten, stellte sich heraus, dass die Bahnanlage mit Bahnhof im Distrikt „Esel“ in der Gemarkung Igstadt nahe der Gemarkungsgrenze Kloppenheim ins Rutschen kam, so dass der Zugverkehr nach den durchgeführten Probefahrten 1878 nicht aufgenommen werden konnte, sondern die Bahnlinie etwas

nach Osten verlegt werden musste. Dazu waren die teilweise Aufschüttung eines Bahndammes mit den beiden Brückenbauwerken über die Glöcknerstraße / Susannastraße (L 3039) und im Distrikt „Im Beltz“ (Alte Brücke) sowie ein neuer Bahnhof in Igstadt erforderlich geworden. Drei weitere Brücken befinden sich zwischen den Bahnhöfen Igstadt und Erbenheim. Es sind die Brückenbauwerke im Distrikt „Weinbergdrüsen/Golzenberg“ (Durchlass) in der Gemarkung Igstadt sowie die beiden Brücken „Am Bürgerhaus“ / Sigismundstraße (Bauernbrücke) und über die Berliner Straße in Erbenheim. Zwischen den Bahnhöfen Niedernhausen und Igstadt befinden sich die fünf weiteren Brücken über die Bahnlinie in der Wiesbadener Straße (L 3017) in Niedernhausen, der „Graue-Stein-Tunnel“, die Bahnbrücke über die Straße von Medenbach nach Auringen im Bereich des „Hinkelhauses“ und des Bahnhofes Auringen/Medenbach, die beiden Bahnbrücken über den Wickerbach am Wald und über den Wirtschaftsweg im Distrikt „Hockenberg/Fuchslöcher/Hambach“ im Gemarkungsbereich Auringen / Kloppenheim sowie die Brücke über die Bahnlinie im Distrikt „Dreißig Morgen“ in der Gemarkung Igstadt /Kloppenheim.

Mit dem Erlass des Gesetzes vom 11. Juni 1874 konnte das Enteignungsverfahren, wovon über 90 Grundstücksbesitzer betroffen waren, eingeleitet werden. Zunächst wurde der Wert der Grundstücke von Taxatoren ermittelt und festgesetzt, doch am 10. Dezember 1875 erließ die Königlich-Preußische Regierung zu Wiesbaden einen Entschädigungs-Feststellungsbeschluss. Danach hatte die Hessische-Ludwigs-Eisenbahngesellschaft die Entschädigungssumme bei der Enteignung der Grundstücke bei der Nassauischen Sparkasse, damals noch Nassauische Landesbank, zu hinterlegen. Die Eisenbahn-Gesellschaft brachte jedoch Einwendungen gegen die Höhe der Wertfeststellung vor, so dass eine Herabsetzung der geschätzten Grundstückspreise um etwa 20 Prozent vorgenommen wurde. Das Bahnprojekt wäre angeblich zu teuer geworden. Nach im Familienbesitz befindlichen Unterlagen soll für einen Hektar der Betrag von 8000 Goldmark bezahlt worden sein.

1. Juli 1879: Die Züge rollen

Am 1. Juli 1879 war es dann soweit, dass der Zugverkehr auf der Strecke der Hessischen Ludwigsbahn vom Ludwigs-Bahnhof in Wiesbaden über Erbenheim, Igstadt, Auringen/ Medenbach nach Niedernhausen aufgenommen werden konnte.

Beim Bahnbau waren viele Gastarbeiter aus Italien tätig: Während dieser Zeit eröffnete Karl Cezanne das Gasthaus „Zur Eisenbahn“, spätere Inhaber waren Adolf und Pauline Koch, in der Bahnhofstraße, der heutigen Glöcknerstraße 9. Aus den Steinen der ins Rutschen geratenen Bahnanlage ließen die Geschwister Karl und Sophie Rühl, nachdem sie die Grundstücke erworben hatten, die Gaststätte „Deutsches Haus“ mit Bäckerei und Kolonialwarengeschäft in der Hauptstraße errichten.

Der an der veränderten Strecke erbaute kleine Bahnhof wurde 1913 durch einen Neubau ersetzt. Neben den vier Brücken im Bereich der Bahnstrecke in Igstadt, wurden zwei Bahnübergänge im Distrikt „Dornkratz“ und im Bereich der Ziegelei mit zwei Bahnwärterhäuschen erforderlich.

Besondere Bedeutung erhielt die Bahnanlage mit Güterbahnhof und Verladerrampe auch für die umliegenden Gemeinden sowohl für den Personenverkehr als auch für den Gütertransport. Eine nicht unerhebliche Rolle spielte die Güterabfertigung auch bei der Eingemeindung Igstadts nach Wiesbaden.

Neben der bereits im vorigen Jahrhundert errichteten Ritzel'schen Ziegelei, einer Futtermittelhandlung, einer Sanitärartikel- und Feuerwehrbedarfs-Großhandlung und zwei Lagerplätzen für Brenn- und Heizstoffe entstanden nach dem Zweiten Weltkrieg ein Lagerhaus für ein Wiesbadener Kaufhaus, die Kälte-Firma Stück und das Gebäude der Bäuerlichen Hauptgenossenschaft mit Silos, Lagerräumen und Verladeeinrichtungen für Getreide, Kartoffeln und Zuckerrüben.

Im Bahnhofsgebäude, das beim Luftangriff auf Wiesbaden und Umgebung in der Nacht vom 2. auf 3. Februar 1945 stark beschädigt wurde, war während des „Dritten Reiches“ im Wartesaal zweiter Klasse das Büro der NSV untergebracht, und von 1954 bis 1957 war im Wartesaal dritter Klasse eine Gastwirtschaft eingerichtet, die allerdings mit der Ankunft des letzten Zuges (Theaterzug) schließen musste.

Durch Vertrag von 23. Juni 1896 war die Hessische Ludwigsbahn in den Besitz der Preußischen-Hessischen-Staatseisenbahngesellschaft übergegangen. Die einzelnen Ländereisenbahnen wurden nach dem Ersten Weltkrieg in der „Deutschen Reichsbahn“ zusammengeschlossen. Grundlage dazu bildete die Reichsverfassung von 1919, die dem Reich mit Artikel 171 zur Auflage machte, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen bis zum 1. April 1921 in sein 'Eigentum zu überführen. Doch war der Zusammenschluss bereits am 1. April 1920 vollzogen und durch einen Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reich und den Ländern besiegelt worden. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde aus der Deutschen Reichsbahn zunächst nach Verkündung des Grundgesetzes vom 23. Mai 1949 für das „Vereinigte Wirtschaftsgebiet“ mit Wirkung vom 7. September 1949 die Deutsche Bundesbahn, und mit dem Bundesbahngesetz vom 13. Dezember 1951 wurde die geforderte Eigenwirtschaftlichkeit realisiert. Inzwischen ist die „Ländchesbahn“ in den Besitz der am 1. Januar 1995 gegründeten Deutsche Bahn AG übergegangen und gehört zum Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Im Oktober 1997 wurde der Bahndamm zwischen den Bahnhöfen Igstadt und Erbenheim saniert, neue Gleise verlegt und die alten Stahlschwellen durch Betonschwellen ersetzt. Für 1998 ist der Beginn der Sanierungsarbeiten am Tunnel „Grauer Stein“ geplant, die etwa einundeinhalb Jahre dauern sollen, so dass mit Einschränkungen des Zugverkehrs gerechnet werden muss.

Quellen: Dr. C. Spielmann: Geschichte von Nassau (2: Teil); Nassauische Annalen Band 67 (1956). - Friedrich Schiemanz: Die Eisenbahngeschichte des Goldenen Grundes. - Karl Döringer: Der kleine Heimatforscher der Stadt Wiesbaden. - Deutsche Bundesbahn-Direktion Frankfurt/Main und Bahnmeisterei Wiesbaden: Geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnen in Wiesbaden und Notizen (Dr. Bertram). - Rhein-Main-Verkehrsverbund. - Wiesbadener Kurier. - Wiesbadener Tagblatt.