



Chronik 2

*Igstader
Geschichte(n)*

*Vom Bauerndorf zum Stadtteil
- das 20. Jahrhundert -*

Heimat- und Geschichtsverein Igstadt e.V.

Der Igstadter Bahnhof

Am 1. Juli 1879 wurde die Bahnstrecke von Wiesbaden nach Niedernhausen der ehemaligen Hessischen Ludwigsbahn eröffnet. Die seinerzeit 19,9 km lange Strecke führte vom Ludwigsbahnhof in Wiesbaden über die Bahnhöfe Wiesbaden - Erbenheim - Igstadt-Auringen/Medenbach nach Niedernhausen mit Anschluß nach Frankfurt/M und Limburg/Lahn. Der Ludwigsbahnhof be-



find sich dort, wo heute das Landesmuseum steht, eingerichtet in der 1843 von Bankier Kolb errichteten "Villa Mons". Nach der Einweihung des jetzigen Wiesbadener Hauptbahnhofes, am 13. November 1906 unter Anwesenheit von Kaiser Wilhelm II., begannen und endeten die Züge hier. Mit der am 7. August 1872 erteilten Konzession für die Bahnstrecke Höchst - Camberg - Limburg/Lahn begannen auch die Arbeiten für den Abzweig Niedernhausen-Wiesbaden. Das rutschende Hanggelände in Igstadt und Widerstand von Grundstücksbesitzern entlang der Trasse verlängerten die Bauzeit.

Die heutige Linienführung, etwas abseits der Ortschaften, entspricht nicht den einstigen Absichten. Ursprünglich geplant war eine Streckenführung von Wiesbaden über Erbenheim, durch das Wäschbachtal nach Igstadt und Kloppenheim, mit einer gemeinsamen Station, weiter sollte ein Bahnhof im Bereich der heutigen Siedlung „Erbsenacker“ errichtet werden für die Gemeinden Heßloch, Auringen,



Naurod und Rambach. Danach sollte die Strecke zum Bahnhof Niedernhausen verlaufen. Widerstand von Grundstücksbesitzern, insbesondere von Besitzern von Obstplantagen in Igstadt und Kloppenheim, verhinderte eine solche Ausführung. Der Tunnel „Grauer Stein“

vor Niedernhausen und auch viele Abschnitte des Streckenplanums sind doppelgleisig ausgelegt, was zeigt, daß weitergehende Ausbaupläne beabsichtigt waren.

Der Probetrieb 1878 zeigte, daß die Bahnanlage in Igstadt im Distrikt „Esel“ ins Rutschen kam. Der Zugverkehr konnte



nicht beginnen, und die Bahnlinie mußte etwas nach Osten verschwenkt werden. Dazu war die teilweise Aufschüttung eines Bahndammes notwendig und die Errichtung einer Brücke im Distrikt „im Beltz“ (Alte Brücke) und eine über die Glöcknerstaße/Susannastraße. Ebenso war in Igstadt ein neuer Bahnhof erforderlich. Am 1. Juli 1879 war es dann endlich soweit, der Zugverkehr auf der Ländchesbahn, wie sie heute auch genannt wird, von Wiesbaden nach Niedernhausen über Igstadt konnte aufgenommen werden.

Der an der umgelegten Strecke errichtete Bahnhof wurde 1913 durch einen Neubau, den jetzigen Igstadter Bahnhof, ersetzt. Die Bahnanlagen mit Güterbahnhof und die Verladerampe gewannen zunehmende Bedeutung auch für die umliegenden Gemeinden sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Heute dient der Bahnhof nur noch dem Personenverkehr, Anfang der 90er Jahre entfiel als Letztes der Stückgutverkehr. Einen Schlußstrich unter den Güterverkehr in Igstadt setzte der Rückbau (Ausbau) der Weiche 5 1991 in der Ausfahrt nach Niedernhausen mit der gleichzeitigen Abtrennung des



Gleisanschlusses zum Raiffeisen-Lagerhaus. Der Wagenladungsverkehr zur Laderampe findet seit dieser Zeit nicht mehr statt, wo u.a. Getreide, Kohle, Landmaschinen und zur Erntezeit Zuckerrüben, mit eigens dafür vorgehaltener Ladeeinrichtung, be- bzw. entladen wurden. In der Nacht

vom 2. auf 3. Februar 1945 wurde das Bahnhofsgebäude bei einem Luftangriff stark beschädigt. Während des „Dritten Reiches“ war im Wartesaal 2. Klasse das Büro der NSV untergebracht, von 1954 bis 1957 befand sich im Wartesaal 3. Klasse eine Gastwirtschaft, die nach Ankunft des letzten Zuges schließen musste. Noch bis zum Sommerfahrplan 1981 kam der letzte Zug vom Hauptbahnhof um 22.03 Uhr in Igstadt an.

Die einzelnen Ländereisenbahnen wurden nach dem ersten Weltkrieg zur „Deutschen Reichsbahn“ zusammengeschlossen und ab 1949 gehörte die Ländchesbahn zur Deutschen Bundesbahn, die am 1. Januar 1994 in die Deutsche Bahn AG überging. 1983/84 gingen Meldungen durch die örtliche Presse, die Bahn beabsichtige im Rahmen der Planungen für ein optimales Netz die Stilllegung der Strecke Wiesbaden-Niederhausen. Diese Pläne sind vom Tisch. Die Bahn investierte in den letzten Jahren: Erneuerung des Oberbaus zwischen Igstadt und Erbenheim - (Okt.97), Sanierung des Bahnsteiges von Gleis 2 in Igstadt (Aug. 1998), Gleisbaumaßnahmen in der Ausfahrt zum Hauptbahnhof in Erbenheim (Mai 98), derzeit wird der Tunnel „Grauer Stein“ für 17 Millionen Mark (WK 28.07.98) ausgebaut. Die Nichtauflösung einer Gleissperre führte am 16. 03.98 zu einem Ent-



DB-Zug 1989



Bahnhofsübersicht nach Süden 1989



Der "Weltmusterzug" durchfährt Igstadt 1989

gleisungsunglück im Vorfeld der Tunnelbaustelle. Mit diesen Maßnahmen soll die Strecke für modernere und leistungsfähigere Fahrzeuge (Doppelstockwagen) hergerichtet werden.

Die technischen Anlagen des Bahnhofs stammen größtenteils noch aus der Reichsbahnzeit, Weichen und Flügelsignale werden noch mechanisch betätigt.

Im Fahrdienstleiterraum steht eine Hebelbank und der Blockkasten mit Fahrstraßenfestlegung. Wenn die Erlaubnis für die Zugfahrt gegeben ist, wird die Fahrstraße festgelegt, und dann zieht der Fahrdienstleiter die entsprechenden Weichen und Signale über Drahtzugleitungen in die gewünschte Position, indem er die blauen (Weichen) und roten Hebel (Signale) umlegt. Parallel zu Gleis 2 verlaufen diese Leitungen, die von Gewichtsspannhebeln gespannt werden. Das optische Bild der Eisenbahn prägen derzeit hauptsächlich die Triebwagen der Baureihe VT628, die ab 1989 auf der Ländchesbahn eingesetzt werden und den Komfort gesteigert haben. Davor dominierten lokbespannte Wendezüge, die die „Limburger Zigarren“ abgelöst hatten. Diese Akku-Triebwagen, Bezeichnung: ETA 176, später 517, Ausmusterung des letzten Fahrzeuges Januar 1982, waren prägnante Fahrzeuge auf der Ländchesbahn und Aartalbahn.



DB-Sonderverkehr (VT 612) anlässlich des Hessentages 2002

Fahrplantechnisch gehört die Strecke heute zum Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Die Züge sind vertaktet, sie fahren alle Stunde, mit Ergänzungen am Morgen und am Nachmittag. Der Fahrkartenverkauf erfolgt über den Automaten für Fahrziele im RMV-Gebiet und durch den Fahrdienstleiter für den Fernverkehr. Den Service beim Fahrkartenverkauf

nimmt die Bahn hier schrittweise zurück. Platzreservierungen sind nicht mehr direkt möglich, sie können nur noch im Bestell-scheinverfahren mit einer Woche Vorlaufzeit durchgeführt werden. In Erbenheim wurde der Fahrkartenverkauf am Schalter zum 31. 12. 1998 gänzlich eingestellt. Dort wie auch in Igstadt hat sich an der personellen Besetzung nichts geändert, was diese Leistungsreduzierung unverständlich erscheinen läßt. Die RMV-Fahrkarten gelten sowohl für die Bahn als auch für den Bus oder in Kombination, z.B. mit der Bahn zum Hauptbahnhof und mit dem Bus weiter oder umgekehrt. ESWE-Monatskarten gelten auch im Zug im Tarifgebiet 65 (MZ/WI).



Die Ländchesbahn ist für die östliche Region der Stadt Wiesbaden und den anschließenden Rheingau-Taunus-Kreis ein unverzichtbares Element des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Sie erfüllt eine Zubringerfunktion für Pendler aus dem Raum Limburg und Niedernhausen nach Wiesbaden und einen gewissen Tangentialverkehr für die östlichen Vororte. Die Eröffnung der Neubaustrecke nach Köln und deren Einbindung nach Wiesbaden im Wäschbachtal, nahe der Mainzer Straße, wird Veränderungen bringen. Welche Bedeutung die Strecke in einem Stadtbahnnetz der Region haben wird und unter welcher Trägerschaft die Bahn zukünftig betrieben werden wird, die Diskussionen und Entscheidungen werden es zeigen.



Vectus-Triebwagen 2009

Quellen: Walter Crecelius: Die Ländchesbahn von Wiesbaden nach Niedernhausen, Erbenheimer Anzeiger 3.7.1998; Wiesbadener Kurier; Bierstadter Anzeiger; Modelleisenbahner 1996; DB-Kursbücher; eigene Aufzeichnungen und Recherchen

Vorstehender Bericht hat das Aktualitätsjahr 1999 (veröffentlicht in Igstadter Hefte, Heft 3). Die mittlerweile verstrichenen 10 Jahre haben etliche Veränderungen mit sich gebracht. Die augenfälligste Änderung betrifft den ehemaligen Güterabfertigungsbereich. Im Juni/ Juli 2007 erfolgte der Abriss aller Hallen, Schuppen und der Waage nördlich des Bahnhofsgebäudes. Fünf Jahre zuvor, im Jahre 2002, genau am 28. Januar wurde nach 21.00 Uhr die Weiche 2 zum Gütergleis ausgebaut, in der Folgezeit war das Terrain der Verwahrlosung preisgegeben, im Oktober 2003 erfolgte dann der gänzliche Abbau des Gütergleises, eine Neuverlegung von elektrischen Bodenleitungen und eine Veräußerung des freigewordenen Geländes seitens der Bahn. Das eingeebnete Gelände wird jetzt 2008/2009 mit neun Doppelhäusern bebaut.

Für den Chronisten nun weiter in ablaufender Reihenfolge einige nicht so auffällige Änderungen:

1999 Im Juli 1999 wurde die Gasbeleuchtung der Signale auf Elektrizität umgestellt, im Außenbereich(Vorsignale) z.T. auf Sonnenkollektoren, zur Fahrsicherheit wurden im Bahnhofsbereich zusätzliche 500Hz-Magnete installiert. Freitag, der 29.07.99, ist für Eisenbahnnutzer eher ein trauriges Datum, denn dies war der Tag, an dem letztmalig Fahrkarten am Schalter in Igstadt verkauft wurden.

2000 Stilllegung des Haltepunktes „Rhein-Main-Theater“, Inbetriebnahme der doppelgleisigen Neubaustrecke bis zum Abzweig der Ländchesbahn (Abzweig Kinzenberg), Erneuerung von Gleisen und Schwellen der Stichbahn zum Flughafen Erbenheim.

2002 Nach der Schließung des Fahrkartenschalters wurde im Außenbereich ein Fahrkartenautomat für Fernverkehrskarten aufgestellt, dieser wurde im August wieder demontiert und im November

der RMV-Automat von innen nach außen gesetzt. Dies war notwendig, denn die Besitzverhältnisse des Gebäudes änderten sich. Nach langen und zum Teil umständlichen Verhandlungen erwarben die Familie Bauer und die Lebensgemeinschaft Kaffenberger/Bitzer das Gebäude. Einer Nutzung der Bahn unterliegt nur noch der Fahrdienstleiterraum. Augenfällig ist seitdem die optische Aufwertung von Gebäude und Umfeld. Zitat Wiesbadener Ku-



Alte Ausfahrtsignale vor der neuen Wohnbebauung 2009



Ein Diesel-ICE bei der Durchfahrt 2006

rier 'Vorort' Nr.35, 27.10.05: *Die Wiesbadener Stadtteilbahnhöfe befinden sich meist in einem bemitleidenswerten Zustand – rühmliche Ausnahme: Igstadt. ... Der Igstadter Bahnhof ist eine „Perle“ unter den Wiesbadener Haltepunkten.*

2003 Schließung des Bahnhofes Erbenheim; dies hatte technische Folgen für Igstadt. Die Fernmeldeleitungen nach Erbenheim wurden demontiert und durch ein einziges Mehrfachkabel ersetzt. Igstadt ist seitdem direkt mit dem Stellwerk des Hauptbahnhofes verbunden, Igstadt ist jetzt nur noch der einzige Kreuzungsbahnhof zwischen Wiesbaden–Hauptbahnhof und Niedernhausen.

2004 Erneuerung von Gleis 1 (Schienen und Schotter), Gleisarbeiten in Richtung Niedernhausen und am Bahnübergang, neuer Kabelkanal in Richtung Niedernhausen, Mitte Juli fahren die letzten mit einer Diesellok bespannten regulären Züge auf der Ländchesbahn. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember übernimmt das Unternehmen 'Vectus' den Personenverkehr, Einzug der grün-weißen Fahrzeuge ; die Züge mit dem „DB“-Logo sind jedoch nicht gänzlich verschwunden, in der Regel werden die beiden Abendzüge noch mit DB-Zügen, dem VT 628, gefahren.

2007 Abriss der Güteranlagen.

2008 Baubeginn mit der Wohnbebauung auf dem Gelände des ehemaligen Güterbereiches.

2009 Laut Wiesbadener Kurier (Vorort Nr.218 / 14.Mai 2009) hat sich seit der Umstellung von 2004 eine Erhöhung der Fahrgastzahlen um 20% ergeben, eine weitere noch stärkere Inanspruchnahme (angedacht sind noch 20% - 25%) verbunden mit einer Qualitätssteigerung und Hebung der Attraktivität der Haltepunkte sind im Gespräch.

Quellen: Wiesbadener Kurier; eigene Aufzeichnungen und Recherchen

Walter Frey