



Im Taunus unterwegs mit dem "Aarkall"

Die Aartalbahn blickt auf eine bewegte Geschichte zurück

Wiesbadener Tagblatt vom 05.02.2004 - Von Dr. Christian Stolz

Öde und verlassen liegen sie da, die Gleise der Aartalbahn am Bad Schwalbacher Bahnhof. Nur die allabendlich beleuchtete Bahnhofsuhr erweckt bei Außenstehenden den Eindruck, als warte sie noch auf den letzten Zug aus Wiesbaden, der schließlich ratternd seinen Fahrt durch das dunkle Aartal gen Limburg fortsetzen wird. Doch dieser ist schon lange abgefahren. Der "Aarkall", wie man die Nebenbahn zwischen der Landeshauptstadt und der mittelhessischen Kreisstadt liebevoll nannte, verließ am 24. September 1983 zum letzten Mal planmäßig den Bad Schwalbacher Bahnhof über die Eiserne Hand gen Wiesbaden Hauptbahnhof.

Nur drei Jahre später, Ende September 1986, kam auch für die Strecke über Kettenbach, Hahnstätten und Diez nach Limburg das Aus im Personenverkehr. Statt Gleisanlagen, Steuerungstechnik und Fahrzeuge zu modernisieren, hatte die damalige Deutsche Bundesbahn die Aartalbahn über Jahrzehnte hinweg vergammeln lassen, ein Vorwurf, den Fahrgastverbände und Eisenbahnfreunde dem Staatsunternehmen nicht nur in Bezug auf diese Strecke immer wieder machen.

Doch lange bevor der letzte Güterzug zwischen Kettenbach und Diez im Jahre 1999 das Aartal verließ, weil die Passavant-Werke in Aarbergen ihren noch verblieben Güterverkehr auf die Straße verlagerten, erlebte die Aarstrecke an ihrem anderen Ende eine Art Wiedergeburt. Denn nachdem der Straßendurchbruch der Taunussteiner "Magistrale" im Frühjahr 1994 durch eine Brücke überwunden wurde, konnte die Nassauische Touristikbahn, ein Verein engagierter Hobbyeisenbahner, erstmals ihren Museumsverkehr bis Bad Schwalbach und kurz darauf bis Hohenstein verlängern. Jetzt hatte die Kreisstadt wenigstens wieder einen Museumsbahnanschluss.

Dass die Abrissbagger die bis dato brachliegende Strecke nicht schon längst dem Erdboden gleich gemacht hatten, birgt eine besondere Bewandnis. Als im Sommer 1987 der damalige hessische Landeskonservator Professor Dr. Gottfried Kiesow von drohenden Abrissplänen erfuhr, ließ er kurzerhand die gesamte Strecke auf hessischem Territorium unter Denkmalschutz stellen. Damit war die Aartalbahn Hessens längstes Denkmal. Die Begründung zu dieser Maßnahme fiel recht leicht. Denn die malerische Bahnlinie zeichnet sich nicht nur durch ihre schöne Streckenführung aus. Vielmehr repräsentiert sie ein Kapitel nassauischer Eisenbahngeschichte.

Das erste Teilstück der Aartalbahn war die Strecke von Diez an der Lahn nach Zollhaus (Rhein-Lahn-Kreis). Die im Jahre 1870 als eine der ersten nassauischen Nebenbahnen ihrer Bestimmung übergebene Bahnlinie im unteren Aartal diente zunächst hauptsächlich dem Transport von Bergbauerzeugnissen wie Kalk und Eisenstein aus dem Revier Zollhaus. Der kleine Weiler zeichnete sich damals noch als bedeutender Gewerbestandort aus. Von der einstigen Blüte zeugt heute noch das prunkvolle im spätklassizistischen Stil erbaute Stationsgebäude, das erst kürzlich neu renoviert wurde und nun wieder eine Gaststätte mit angeschlossener Weinhandlung beherbergt.

Arbeitskreis Aartalbahn e.V.
Manfred Nickel (1. Vorsitzender)
Hauptstraße 26 | 65558 Oberneisen
info@arbeitskreis-aartalbahn.de

So finden Sie uns
Draisinenhalle 65558 Oberneisen
Bahnhofstraße (Am Bahnübergang)
Anschlussgleis mit roter Lokomotive / Parkplatz gegenüber

www.arbeitskreis-aartalbahn.de



Arbeitskreis Aartalbahn e.V.

Als Bahn der Fürsten und Könige ging das zweite Teilstück in die Geschichte ein, das das damals exklusive Luxusbad Langenschwalbach - wie Bad Schwalbach bis 1927 hieß - und die Weltkurstadt Wiesbaden miteinander verband. Wie schon die Zollhäuser Strecke wurde auch jene nach nur knapp zweijähriger Bauzeit eröffnete "Langenschwalbacher Bahn" im Jahre 1889 durch den renommierten Limburger Bahnbaumeister und Geheimrat Moritz Hilf geplant und gebaut. Schon alleine durch die geniale und aus heutiger Sicht umweltschonende Streckenführung mit einem Steigungsverhältnis von eins zu 30 über die Eiserne Hand setzte sich Hilf ein Denkmal. Der Lückenschluss zwischen Zollhaus und Bad Schwalbach feierte man schließlich am ersten Mai 1894. In allen Dörfern an der Strecke seien Feste gefeiert worden, schreibt ein zeitgenössischer Beobachter. Denn der Bau war mit vier Tunnels durch die imposanten Schieferfelsen im mittleren Aartal nicht ganz einfach gewesen. Zudem waren zahlreiche Brücken nötig. Dafür entstand eine Eisenbahnstrecke von herausragender landschaftlicher Schönheit.

Nach dem Fall der Wiesbadener Stadtbahnpläne liegt die Zukunft der Aartalbahn im Dunkeln. Doch seit Sommer 2002 tut sich mit der Gründung des offenen und länderübergreifenden Arbeitskreises Aartalbahn wieder so einiges im Aartal. Den ehrenamtlichen Helfern gelang es bislang nicht nur 24 Kilometer Bahngleise freizuschneiden und damit von dem Befall zu bewahren. Auch Draisinenfahrten für Jedermann finden nun regelmäßig statt. Das eigentliche Ziel des Arbeitskreises ist jedoch eine Reaktivierung der Aartalbahn für den Öffentlichen Personennahverkehr. Denn die Städte Taunusstein und Bad Schwalbach mit zusammengenommen rund 40 000 Einwohnern verfügen über ein beachtliches Fahrgastpotential, so dass das letzte Wort über die Zukunft des "Aarkall" sicher noch nicht gesprochen ist.

Arbeitskreis Aartalbahn e.V.
Manfred Nickel (1. Vorsitzender)
Hauptstraße 26 | 65558 Oberneisen
info@arbeitskreis-aartalbahn.de

So finden Sie uns
Draisinenhalle 65558 Oberneisen
Bahnhofstraße (Am Bahnübergang)
Anschlussgleis mit roter Lokomotive / Parkplatz gegenüber

www.arbeitskreis-aartalbahn.de