

1
2
3
4
5
6
7
8



9

10 *Denkmalpflegerisches Konzept*
11 *Aartalbahn*

Bearbeitungsstand: 03.04.2025 22:57
(Final nach Rechtschreibfehlerkorrektur)

12	1	Inhaltsverzeichnis	
13	1	Inhaltsverzeichnis	2
14	2	Geltungsbereich dieses Konzeptes und Definition des Begriffes „Aartalbahn“	4
15	3	Beschreibung des Denkmals	6
16	3.1	Denkmalwert: Historische Einordnung und Zuordnung der Besonderheiten zu	
17		Denkmalwerten	6
18	3.1.1	Geschichtliche Eckdaten	6
19	3.1.2	Der Bau der Aartalbahn: Initiativen und Bauabschnitte	6
20	3.1.3	Der technische Denkmalwert: Die einmalige Trassierung der Aartalbahn	7
21	3.1.4	Der denkmalschutz-historische Denkmalwert: Erste „Unter-Denkmalschutz-	
22		Stellung“ einer gesamten Eisenbahnstrecke in der Bundesrepublik Deutschland	8
23	3.1.5	Der sozial-historische Denkmalwert: Die Aartalbahn als Fürsten- und Bäderbahn	10
24	3.1.6	Der technik-historische Denkmalwert I: Die Aartalbahn als technischer	
25		Innovationstreiber - Wagen und Lokomotiven der Bauart Langenschwalbach	11
26	3.1.7	Der technik-historische Denkmalwert II: Oberbau aus gebrauchten	
27		Stahlschwellen	12
28	3.1.8	Der technik-historische Denkmalwert III: Die Normierungen der DRG und DB im	
29		Bereich von Bahnübergangsanlagen	12
30	3.1.9	Niedergang nach dem Zweiten Weltkrieg	14
31	3.2	Denkmalwert: Einordnung 1987/1988 im Zuge der Eintragung in das Denkmalkataster	14
32	3.2.1	Gesamtkonzeption „Aartalbahn“ unter der Leitung von Moritz Hilf	15
33	3.2.2	Einsatz als Kur- und Bäderbahn im wilhelminischen Zeitalter	15
34	3.2.3	Natürliche Adaptierung der bestehenden Topographie	15
35	3.2.4	Erhaltungszustand der technischen Anlage (Unter- und Oberbau)	15
36	3.3	Denkmalwert: Auszug aus der Denkmalschutztopographie	16
37	3.4	Denkmalrechtlicher Status	17
38	3.4.1	Gesamtanlage	17
39	3.4.2	Einzel-Kulturdenkmäler	18
40	3.4.3	Liste der Einzel-Kulturdenkmäler	18
41	4	Derzeitiger Zustand und technische Besonderheiten	20
42	4.1	Äußeres Erscheinungsbild	20
43	4.2	Bahnhöfe und Haltepunkte	20
44	4.2.1	Rückbau von Bahnhöfen und Haltepunkten im 20 Jahrhundert (bis 1983)	20
45	4.2.2	Demontage nach 1983: Aufgabe des ehemaligen Güterbahnhof Wiesbaden-West	21
46	4.2.3	Status der übrigen Bahnhöfe zu Beginn des Denkmalschutzes	21
47	4.2.4	Demontagen in Bahnhöfen nach Beginn des Denkmalschutzes	21
48	4.2.5	Umbau der Haltestelle Waldstraße	21
49	4.3	Gleisanschlüsse (Industriegleise)	23
50	4.4	Oberbau	23
51	4.5	Formsignale: Vollständige Demontage nach 1983 / 1986	23
52	4.6	Stellwerke: Vorhandene Anlagen sowie Demontagen nach 1983 / 1986 und Zerstörungen	24
53	4.7	Technisch gesicherte Bahnübergänge	24
54	4.8	Tunnelportale	25

55	5	Denkmalpflegerisches Konzept	26
56	5.1	Grundsätzliche Überlegungen (Ziele)	26
57	5.1.1	Systematischer Ansatz	26
58	5.1.2	Zu erhaltende Zeitschicht	26
59	5.1.3	Technische Denkmalpflege	26
60	5.2	Einzelkulturdenkmäler	27
61	5.2.1	Gebäude	27
62	5.2.2	Eisenbahnbrücken	27
63	5.2.3	Tunnelportale	27
64	5.3	Brücken	27
65	5.3.1	Eisenbahnbrücken	27
66	5.3.2	Straßenbrücken	28
67	5.4	Oberbau und Bahnsteiganlagen	28
68	5.4.1	Trassierung	28
69	5.4.2	Bahnsteige und Bahnhofsanlagen	28
70	5.4.3	Schwellen	28
71	5.4.4	Weichen	29
72	5.4.5	Gleissperren	29
73	5.4.6	Umbau der Haltestelle Waldstraße	29
74	5.5	Signale	30
75	5.6	Stellwerke	30
76	5.7	Bahnübergangsanlagen	30
77	6	Abbildungsverzeichnis	31
78	7	Anhang	32
79	7.1	Anhang I: Gleisanlagen der Bahnhöfe und Haltepunkte zum Beginn der Bundesbahnzeit (Stand: 1955)	32
80			
81	7.2	Anhang II: Gleisanlagen der Bahnhöfe zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Hohenstein (Nassau) zum Zeitpunkt des Eintrages der Aartalbahn in das Denkmalkataster	39
82			
83	7.3	Anhang III: Demontagen von Bahnhofsanlagen nach Eintragung der Aartalbahn in das Denkmalkataster	41
84			
85	7.4	Anhang IV: Streckenverlauf Aartalbahn (Liste der Bauwerke und Betriebsstellen)	43
86	7.5	Anhang V: Skizze Strecke 3500 und 3504 im Bereich Landesdenkmal und Waldstraße	45
87			

88 **2 Geltungsbereich dieses Konzeptes und Definition des Begriffes „Aartalbahn“**

89 Dieses Konzept bezieht sich auf den hessischen Teil der „Aartalbahn“, der regelspurigen Eisenbahn-
90 strecke von Wiesbaden HBF über Bad Schwalbach nach Diez, genauer gesagt: Auf die VZG-Strecke
91 3500, sofern sie in Hessen verläuft, also von km 0,0 – km 40,928.

92 Zur Aartalbahn im weiteren Sinne gehört ebenfalls – die jedoch nicht denkmalgeschützte – Eisenbahn-
93 strecke 3504 vom Wiesbaden Ost bis zum ehemaligen Güterbahnhof Wiesbaden West (heute Künst-
94 lerinnenviertel). Dieses verläuft ab km 2,159 (in Höhe des Haltepunktes Landesdenkmal) parallel zur
95 Strecke 3500, vereinigt sich in km 3,17 (= Weiche 1 Hst. Waldstraße) mit der Strecke 3500, um dann in
96 km 4,36 (= Weiche 10 Hst. Waldstraße) wieder von der Strecke 3500 abzuzweigen.¹ Ab dieser Stelle
97 ist die Strecke 3504 vollständig und unwiederbringlich demontiert (siehe auch Abbildung 46: Skizze
98 Strecke 3500 und 3504, S. 45).

99 Obwohl der noch bestehende Teil der Strecke 3504 nicht denkmalgeschützt ist, wird er von diesem
100 Konzept mit umfasst.

101 Beide Strecken (3500 und 3504) werden im Folgenden als „Aartalbahn“ bezeichnet.

102 Zur Aartalbahn (und damit von diesem Konzept umfasst) gehören ferner eine Vielzahl von Gebäuden.
103 Diese sind von diesem Konzept nur am Rande bzw. nicht umfasst, da sich das vorliegende Konzept auf
104 die technischen Aspekte des Denkmals bezieht. Unabhängig davon befinden sich inzwischen alle Emp-
105 fangsgebäude im Privatbesitz. In Bezug auf diese wird auf die 2023 erschienen Master Thesis von Jan-
106 Malte Debbeler verwiesen.²

107 Ebenfalls von diesem Konzept nicht umfasst sind zudem der Hauptbahnhof Wiesbaden und der Bahn-
108 hof Wiesbaden-Ost (sowohl als Gebäude als auch als Bahnanlagen), da dies den Umfang dieses Kon-
109 zeptes sprengen würde.

110 Die Aartalbahn steht im Eigentum der DB InfraGO AG. Als Ergebnis eines kombinierten Infrastruktur-
111 anschluss- und Pachtvertrages liegt sie eisenbahn- und privatrechtlich in der Verfügungsgewalt der
112 Aartalbahn Infrastruktur gGmbH.

¹ Die Kilometrierung bezieht sich auf die Strecke 3500.

² Jan-Malte Debbeler: Die Reaktivierung der Aartalbahn. Inventarisierung, denkmalpflegerische Bewertung und Umgang bei der Revitalisierung historischer Bahnhöfe und technischer Anlagen im denkmalgeschützten Ensemble. Wiesbaden 2023. Abschlussarbeit der Hochschule Rhein-Main.



113

Abbildung 1: Übersichtskarte Aartalbahn

114 **3 Beschreibung des Denkmals**

115 3.1 Denkmalwert: Historische Einordnung und Zuordnung der Besonderheiten zu Denkmalwerten

116 Die nachfolgende Zuordnung der geschichtlichen und technischen Besonderheiten der Aartalbahn zu
117 Denkmalwerten wurde anhand eines historischen Abrisses konzipiert.

118 Die 1987/1988 durch das Landesamt für Denkmalpflege Hessen entwickelte Systematik wird hingegen
119 im Kapitel 3.2 (S. 14ff.) vorgestellt.

120 3.1.1 *Geschichtliche Eckdaten*

121 Bei der Aartalbahn handelt es sich um eine im späten 19. Jahrhundert gebaute eingleisige, nicht elektri-
122 fizierte, regelspurige Eisenbahnstrecke, welche als Zweigbahn über insgesamt 53,7 km die hessische
123 Landeshauptstadt Wiesbaden mit dem rheinland-pfälzischen Diez verbindet.

124 Die Aartalbahn im Sinne dieses Konzeptes wurde am 15.11.1889 im Streckenabschnitt Wiesbaden –
125 Bad Schwalbach und am 01.05.1894 im Streckenabschnitt Bad Schwalbach bis Zollhaus eröffnet.

126 1904 wurde die Aartalbahn – im Zuge der Neuerrichtung des Wiesbadener Hbf. – im südlichen Abschnitt
127 neu trassiert.

128 Am 25.09.1983 wurde der Fahrplanbetrieb zwischen Wiesbaden Hbf. und Bad Schwalbach eingestellt,
129 am 27.09.1986 folgte die Einstellung des Regelbetriebes zwischen Bad Schwalbach und Diez.

130 In der Folge sollte die Strecke demontiert werden. Dies wurde durch die Feststellung des Denkmal-
131 schutzes am 28.08.1987 bis heute verhindert.

132 3.1.2 *Der Bau der Aartalbahn: Initiativen und Bauabschnitte*

133 Am 15. November 1889 wurde von Wiesbaden ausgehend eine Eisenbahn-
134 strecke eröffnet, die in die Geschichte des Bahnbaues als "Langenschwal-
135 bacher Bahn" eingegangen ist.

136 Schon 1845, also gerade ein Jahrzehnt nach Eröffnung der ersten Eisen-
137 bahn im Deutschen Bund, waren Pläne zur Erschließung des Westtaunus
138 durch eine Aartalbahn diskutiert worden. Nach der Eröffnung der Lahntal-
139 bahn 1862 formierten sich in Wiesbaden, Langenschwalbach (seit 1927
140 Bad Schwalbach) und Diez „Comitees“, die konkrete Trassierungsvorstel-
141 lungen zwischen Rhein und Lahn entwickelten.

142 1868, sechs Jahre nach der Fertigstellung Rhein- und Lahnbahn,³ griff die
143 preußische Regierung das Projekt auf und betraute den bedeutenden nas-
144 sauischen Eisenbahningenieur Moritz Hilf (1819 - 1894) mit der Durchfüh-
145 rung. Hilf hatte zuvor die Arbeiten an Lahn-Rheinbahn geleitet und fungierte
146 zunächst als Betriebsdirektor der 1866 untergegangenen Herzoglich-Nas-
147 sauischen Staatsbahn und seit 1867 als Geheimer Regierungsrat Mitglied
148 des Königlich Preussischen Eisenbahndirektoriums zu Wiesbaden.

149 Zunächst als Teil einer Hauptstrecke Frankfurt - Köln gedacht, entstand am 01.06.1870 zunächst eine
150 Stichbahn von Diez aus in das untere Aartal nach Zollhaus.

151 Der zweite Abschnitt brachte erst am 01.05.1889 die Verbindung zwischen Wiesbaden und Langen-
152 schwalbach (heute Bad Schwalbach), fünf Jahre später wurde dann endlich auch das mittlere Aartal
153 erschlossen.

154 Die Entwürfe der Stationsgebäude gehen auf Heinrich Velde zurück.



Abbildung 2: Anleihschein von 1887 zur Finanzierung der Baukosten des zweiten Abschnittes.

³ Vgl. Debbeler, Die Reaktivierung der Aartalbahn, S. 17.

155 Verzögernd wirkte sich zunächst der Wunsch der Kurstadt
 156 Schlangenbad nach Anbindung an die Strecke aus. Moritz
 157 Hilfs Plan eines Abzweigs ab Wiesbaden-Klarenthal lag 1884
 158 vor, scheiterte jedoch in der Folge. Auch die ursprüngliche In-
 159 tegration der Strecke in eine Hauptbahn (s.o.), wurde mit dem
 160 parallel betriebenen Bau der Hauptbahn Frankfurt/Höchst –
 161 Bad Camberg - Limburg obsolet. Jedoch standen auch die
 162 technischen Details der Strecke (Steigung, s.u. sowie die ein-
 163 spurigen Tunnels und mehr als ein Dutzend Brücken über die
 164 Aar im mittleren Abschnitt) diesem Ziel entgegen.



Abbildung 3: Moritz Hilf

165 Der „markante“ Streckenverlauf über den Taunusskamm und
 166 später durch das „kurvenreiche und schmale Aartal“ führte zu
 167 einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h, welches einen
 168 „veritablen“ Wert für eine Zweig- und Nebenbahn wieder-
 169 spiegelte.⁴

170 1904 wurde schließlich im Zuge des Neubaus des Wiesbadener Hauptbahnhofes der Streckenabschnitt
 171 südlich des Bahnhofes Wiesbaden-Dotzheim neu trassiert und zusammen mit dem Bahnhof Waldstraße
 172 sowie der Haltepunkt Landesdenkmal am 2. Mai 1904 in Betrieb genommen.

173 In diesem Zuge wurde zudem der Güterbahnhof Wiesbaden-West neu angelegt und mittels eines Stich-
 174 gleises mit der Aartalbahn verbunden. Zur Trennung von Güter- und Personenverkehr erfolgte 1906
 175 eine Durchbindung des Güterbahnhofes zum Bahnhof Wiesbaden-Ost (Strecke 3504).

176 3.1.3 *Der technische Denkmalwert: Die einmalige Trassierung der Aartalbahn*

177 Moritz Hilf, 1819 in Limburg geboren und technischer Leiter der 1862 gebildeten herzoglich-nassau-
 178 ischen Staatseisenbahn, war ein anerkannter Eisenbahnplaner und Erbauer, der die rechte (nassau-
 179 ische) Rheinbahn sowie die Lahnbahn mit großem Geschick ausgebaut hatte.

180 Die Erbauung der Aartalbahn / Langenschwalbacher Bahn gilt als sein Alterswerk. Hilf wagte es – erst-
 181 mals in Deutschland bei einer Steigung von über 34‰ – den Taunus-Pass Eiserne Hand ohne Zahn-
 182 radunterstützung zu überqueren. Seine Taunusquerbahn wurde zugleich zur steilsten Bahnstrecke im
 183 Deutschen Reich.

184 Mehr noch: Hilf konzipierte die Streckenführung über die Eiserne Hand (421 m über N.N.) unter konse-
 185 quenter Ausnutzung nahezu aller natürlicher Geländevorteile und ohne aufwendige Kunstbauten. Prof.
 186 Dr. Kiesow würdigte dies in der Begründung für den Denkmalstatus gegenüber der Deutschen Bundes-
 187 bahn wie folgt: „Die Trasse wurde von Hilf so genial geplant, daß sie trotz der enormen Steigungsver-
 188 hältnisse (...) ohne aufwändige Tunnel- und Viaduktbauten auskommt, sich sehr feinfühlig in die emp-
 189 findsame Topographie einfügt und deshalb an keiner Stelle zu einer Störung der Taunuslandschaft
 190 wurde.“⁵

⁴ Vgl. Debbeler, Die Reaktivierung der Aartalbahn, S. 8.

⁵ Schreiben Kiesows an die Bundesbahndirektion Ffm vom 31.08.1987. HHStA Wiesbaden, S. 2.

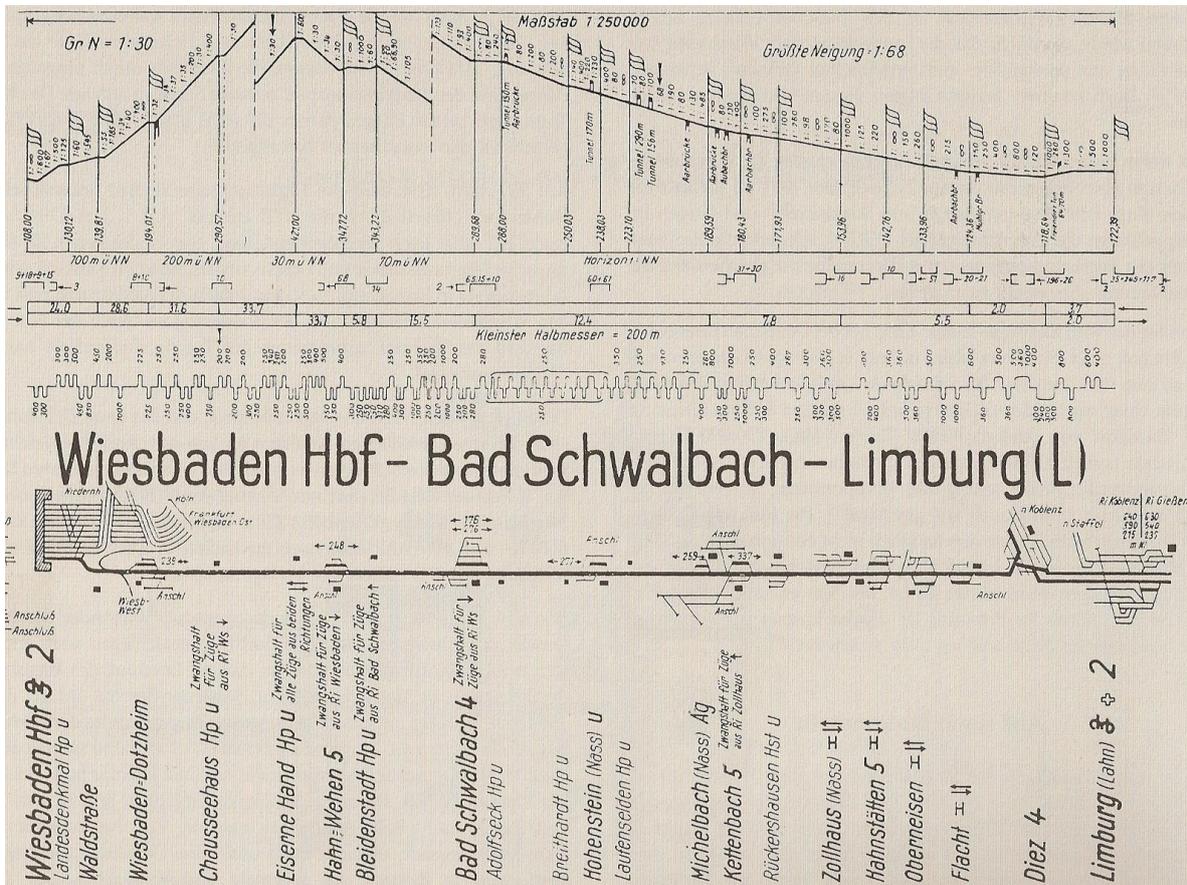


Abbildung 4: Höhenprofil der Aartalbahn

191

192 **3.1.4 Der denkmalschutz-historische Denkmalwert: Erste „Unter-Denkmalchutz-Stellung“ einer ge-**
 193 **samten Eisenbahnstrecke in der Bundesrepublik Deutschland**

194 Auch aufgrund dieser einmaligen Trassierung wurde am 28. August 1987
 195 durch den Hess. Landeskonservator Prof. Dr. Gottfried Kiesow mit der Aar-
 196 talbahn (mittels der Aufnahme in das Denkmalsbuch) erstmals in (West-
 197)Deutschland eine komplette Eisenbahnstrecke als Sachgesamtheit „unter
 198 Denkmalschutz gestellt“ (siehe dazu auch der Abschnitt 3.2, S. 14).

199 Kiesow, Gründungsdirektor (und spätere Präsident) des Hessischen Landes-
 200 amtes für Denkmalpflege sowie Gründungsvorsitzender der Deutschen Stift-
 201 ung Denkmalpflege, begründete dies in einem Schreiben an die damalige
 202 Bundesbahndirektion Frankfurt mit dem Umstand, dass an der Erhaltung der
 203 Aartalbahn „aus technischen und geschichtlichen Gründen ein Interesse“ be-
 204 stehe. Hervorgehoben wurden die technische Pionierleistung Moritz Hilfs, der
 205 einmaligen Trassierung, den zum Teil noch aus der Bauzeit erhaltenem Ober-
 206 bau und der geschichtlichen Bedeutung der Aartalbahn als „Bäderbahn“.⁶

207 Er führte dazu summarisch aus: „Gerade durch die Stilllegung des Personen-
 208 und Güterverkehrs ergibt sich die Chance, hier durch die von der Denkmalpflege seit langem geplante



Abbildung 5: Gottfried Kiesow (2006)

⁶ Vgl. Schreiben Kiesows an die Bundesbahndirektion Ffm vom 31.08.1987, S. 2.

209 Einrichtung einer Museumseisenbahn als Einheit von Strecke, technischen Einrichtungen wie Weichen,
 210 Signale, Schranken etc., Gebäuden, Lokomotiven und Waggonen zu realisieren.“⁷

211 Die Notwendigkeit des modernen Bahnbetriebes zur Rationalisierung und Modernisierung, so Kiesow
 212 einige Monate später in einem längeren Vermerk an den damaligen Staatssekretär Kleinstück, hätten
 213 bereits die meisten Zeugnisse der Gründerzeit der Eisenbahn
 214 zerstört.⁸ Der bisherige denkmalpflegerische Ansatz, der sich
 215 „bisher überwiegend auf Empfangsgebäude, in wenigen Ein-
 216 zelfällen auch auf Wassertürme, Brücken und Tunnelportale“
 217 bezogen habe, erfasse das „Wesen des Denkmals Eisen-
 218 bahn nicht“, sondern nur den „architektonischen, nicht aber
 219 den technischen Teil, der die eigentliche Aussagekraft“ be-
 220 säße.⁹ „Nur in der Einheit“, so Kiesow weiter, „von Strecken-
 221 führung, Schienen- und Schwellenmaterial, Weichen, Signa-
 222 len und Schranken, Empfangsgebäuden und Güterschuppen
 223 kann Eisenbahngeschichte anschaulich dokumentiert wer-
 224 den.“¹⁰

225 Insbesondere da sich die Aartalbahn noch „weitgehend un-
 226 verändert“ im Zustand ihrer Eröffnung befände, könnten sich
 227 hier – wie Kiesow ausführt sogar „nur“ (!) – „mit dem Mittel der
 228 Museumseisenbahn (...) die Ziele der Denkmalpflege nach
 229 exemplarischer Erhaltung wenigstens einer historischen Stre-
 230 cke als Einheit von Strecke, technischen Einrichtungen, Ge-
 231 bäude und rollendem Material verwirklichen lassen“.¹¹

232 *Mit dieser Pioniertat ebnete Gottfried Kiesow den Weg für die Denkmalpflege im Bereich des Eisen-*
 233 *bahnwesens und definierte diese als integrierte Einheit von Architektur und Technik. Gleichzeitig setzte*
 234 *er die ersten Maßstäbe in diesem Bereich.*

235 Mit der Unterdenkmalschutzstellung der Aartalbahn kam der spätere Ehrenbürger der Städte Görlitz,
 236 Morschen, Quedlinburg, Stralsund, Wismar, Zittau, Romrod und Wiesbaden, um wenige Stunden – der
 237 Abbau-Zug stand schon in Wiesbaden Hbf. bereit – der Demontage eines ersten Streckenabschnittes
 238 zuvor und konnte dieses vereiteln.

239 Diese Tatsache prägte nachhaltig das Ansehen Kiesows und stellt mit der vorgenannten Pioniertag
 240 einen Meilenstein in der Geschichte der Denkmalpflege dar.



Abbildung 6: Denkmal zu Ehren von Gottfried Kiesow in Quedlinburg

⁷ Ebd., S. 2f.

⁸ Vermerk Kiesows an StS Kleinstück vom 07.01.1988. HHStA Wiesbaden, S. 3f.

⁹ Vgl. ebd., S. 2

¹⁰ Ebd.

¹¹ Vgl. Vermerk Kiesows an StS Kleinstück vom 07.01.1988, S. 4.

241 **3.1.5 Der sozial-historische Denkmalwert: Die Aartalbahn als Fürsten- und Bäderbahn**

242 Eine bedeutsame Rolle spielte die Langenschwalbacher Bahn (so der zeitgenössische Name) auch in
 243 der Verkehrs- und Sozialgeschichte des Nas-
 244 sauer Landes als Bäderbahn zwischen der Welt-
 245 kurstadt Wiesbaden und dem angesehenen
 246 Frauenheilbad Langenschwalbach (heute Bad
 247 Schwalbach), welches im ausgehenden 19.
 248 Jahrhundert ein Treffpunkt des europäischen
 249 Adels war.



Abbildung 7: Postkarte Bf. Eiserne Hand um 1910

250 Mit einem normalen Nahverkehrszug, einer
 251 schlichten Verbindung zwischen zwei Städten,
 252 war die Aartalbahn daher nicht zu vergleichen.
 253 Sie gehörte vielmehr zur grundlegenden Aus-
 254 stattung der Weltkurstadt Wiesbaden, zur touris-
 255 tischen Infrastruktur der Stadt und der Region.
 256 Mit der Verbindung zweier der erfolgreichsten
 257 Kurstädte des 19. und des frühen 20. Jahrhun-
 258 derts wurde der Taunus zu einer Art riesigem
 259 Kur- und Erholungsgebiet. Eine ganze Region
 260 inszenierte sich als Kurgebiet von Weltrang, und dass alles verbindende Element war die Aartalbahn.

261 *Die Langenschwalbacher Bahn war seinerzeit weit mehr als eine kleine Lokalbahn; als „Fürsten- und*
 262 *Bäderbahn“ eben vielmehr die Verbindung zweier bedeutender Orte des gesellschaftlichen Lebens des*
 263 *wilhelminischen Zeitalters.*

264 Da Europas Hochadel – im Gegensatz zur Praxis unserer Tage – standesgemäß „unter
 265 sich“ heiratete, gab es während der Sommersaison ständig Anlässe, die in Wiesbaden
 266 oder Langenschwalbach kurenden Verwandten zu besuchen, zu begrüßen oder zu ver-
 267 abschieden. Die Liste der Besucherinnen und Besucher, die sich aus dem „Aar-Boten“
 268 ergibt, ist hochinteressant: So kam die Kaiserin Elisabeth von Österreich („Sissi“) im
 269 k.u.k. Hofzug wie auch Großherzog Ernst Ludwig von Hessen-Darmstadt in einem ei-
 270 genen Zug. Ein König besonderer Art war der „Bierkönig“ Adolphus Busch (Begründer
 271 der Bierbrauer-Dynastie Anheuser-Busch („Budweiser“)), der Jahr für Jahr seinen Ur-
 272 laub in Langenschwalbach verbrachte.



Abbildung 8:
Kaiserin Elisa-
beth („Sissi“)

273 Ebenfalls in der sozial-historischen Dimension verortet ist die Entstehungsgeschichte
 274 des Hauptbahnhofes Wiesbaden, des ehem. Güterbahnhofes Wiesbaden-West und
 275 des Bahnhofes Bad Schwalbach: Die Preußischen Staatseisenbahn sah als Ersatz für
 276 die vormaligen drei Wiesbadner Bahnhöfe zunächst eine Kombination aus Hauptpersonenbahnhof und
 277 zentralen Güterbahnhof im Anschluss an die neue Ringstraße vor. Diese Planung trafen jedoch auf den
 278 Widerstand des Magistrats der Stadt Wiesbaden, da man durch einen Güterbahnhof Staub und Lärm
 279 sowie störendes Gewerbe befürchtete und diesen nicht in unmittelbarer Nähe der Kuranlagen und neu
 280 entstanden mondänen Wohnviertel wissen wollte. Der Streit, welcher zunächst die weiteren Planungen
 281 lähmte, wurde schließlich im Mai 1900 auf Initiative des Magistrates durch den in Wiesbaden zu Kur
 282 weilenden Kaiser Wilhelm II. persönlich zugunsten eines außerhalb der Innenstadt gelegenen separaten
 283 Güterbahnhofs entschieden. Damit einhergehende höhere Baukosten und betriebliche Einschränkungen
 284 wurden gegen den Willen der Eisenbahnverwaltung billigend in Kauf genommen.

285 Auch der Bahnhof Bad Schwalbach ist bis heute durch seine vormalige Bedeutung geprägt, was sich
 286 vor allem an der Größe der Bahnanlagen und seines Empfangsgebäudes ablesen lässt.

287 3.1.6 *Der technik-historische Denkmalwert I: Die Aartalbahn als technischer Innovationstreiber - Wa-*
 288 *gen und Lokomotiven der Bauart Langenschwalbach*

289 In den ersten Betriebsjahren setzte die Kö-
 290 niglich Preußische Eisenbahnverwaltung
 291 (KPEV) zunächst reguläres „nebenbahntypi-
 292 sches“ Wagen- und Lokmaterial ein.

293 Bald zeigte sich, dass dieses für die Strecke
 294 völlig ungeeignet war. Es dauerte daher
 295 nicht lange, bis sich die KPEV gezwungen
 296 sah, das Standardwagenmaterial zu erset-
 297 zen.

298 Im Fachblatt „Organ für die Fortschritte des
 299 Eisenbahnwesens“ verhehlte man nicht,
 300 dass die „Strecke Wiesbaden – Langen-
 301 schwalbach vorzugsweise von Reisenden
 302 der besseren Stände“ befahren werde. Auf
 303 Basis der speziellen Anforderungen der Aar-
 304 talbahn (u.a. enge Kurvenradien bei gleichzei-
 305 tig hohem Anspruch der Kurgäste an Geschwindigkeit, Innenausstattung und Laufruhe) gelang in der
 306 Rekordzeit von knapp zwei Jahren die Konzipierung und Realisierung eines kurzen, leichten Waggons
 307 mit Drehgestellen. Um den engen Kurven des Taunuskamms und des Aartals Rechnung zu tragen,
 308 basierten die ab 1891 von der Deutzer Waggonfabrik „van der Zypen & Chalier“ zunächst 16 ausgelie-
 309 ferten Personenwagen der Bauart „Langenschwalbach“ basierten auf zweiachsigen Drehgestellen, wel-
 310 che eine besonders hohe Laufruhe erbrachten. Neben zusätzlich offenen Endbühnen und einen groß-
 311 zügigen Mittelgang wurde bei der Innenraumgestaltung insbesondere in den oberen Wagenklassen
 312 Wert auf ein hochwertiges Interieur gelegt. Überliefert ist beispielsweise, dass die passend zu den
 313 „blauen Plüschsofas der I. Klasse“ ein Teppich in „dunkelblau“ verlegt wurde. Die Wände wiederum
 314 erhielten einen „Bezug ausdunkelbronzefarbener Seidencorteline“.

315 Der so gestaltete Erste Klasse-Wagen der wurde 1893 auf der Weltausstellung in Chicago präsentiert,
 316 wo er prompt eine Medaille für seine besondere Ausstattung gewann. Der „Langenschwalbacher“ fand
 317 in der Folge rasch Verbreitung über ganz Deutschland.

318 Noch zwei weitere Neubauten wurden durch die Bäder-Bahn ausgelöst:

319 Zum einen ein vierachsiger Wagen mit übergroßem Gepäckabteil.
 320 Denn die üblichen Gepäckwagen reichten nicht aus, um die Berge
 321 von Koffern und Hutschachteln der Damenwelt aufzunehmen.

322 Zum anderen wurden die bis dato eingesetzten Standard-Tender-
 323 lokomotiven der preußischen Baureihe T3 ab 1892 durch die Ten-
 324 derlokomotive der Bauart T9 Langenschwalbach ersetzt. Diese be-

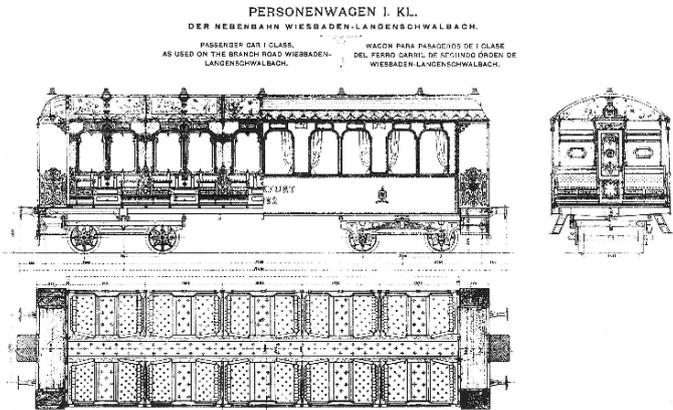


Abbildung 9: Wagen Bauart Langenschwalbach

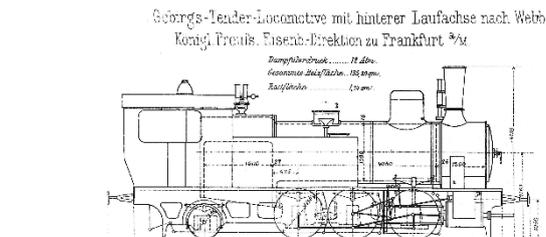


Abbildung 10: Dampflokomotive Bauart T9



Abbildung 11: Gepäckwagen Bauart Langenschwalbach

325 saßen eine hohe Zugkraft. Vor allem jedoch wurden in der Konzeption der Maschinen die engen Kurven
 326 des Taunuskamms und des Aartals berücksichtigt, was zu einer deutlich besseren Laufruhe bei gleich-
 327 zeitig niedrigerem Verschleiß führte.

328 *Die Kombination der technischen und sozialen Besonderheiten diente somit Inkubator technischer Ent-*
 329 *wicklungen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens, welche weit über die Aartalbahn hinaus gingen.*

330 *3.1.7 Der technik-historische Denkmalwert II: Oberbau aus gebrauchten Stahlschwellen*

331 Als weitere aartalbahn-typische Besonderheit
 332 besteht beinahe der gesamte Oberbau aus
 333 verschiedenen Bauarten von Stahlschwellen.

334 Diese stellen nicht den bauzeitlichen Original-
 335 zustand des Oberbaus dar. Vielmehr handelt
 336 es sich um eine typische Sanierungsmaß-
 337 nahme der 1950er Jahre, in welcher der bau-
 338 zeitliche Oberbau durch gebrauchte Stahl-
 339 schwellen (aus den 1920er und 1930er Jahren,
 340 vereinzelt auch aus den 1940er Jahren) ander-
 341 erer Strecken vollständig erneuert wurde.



342 Charakteristisch für diese Maßnahme ist zu-
 343 dem, dass viele Schwellen aus mehreren Alt-
 344 schwellen zusammengeschnitten wurden und
 345 deswegen (neben Schweißnähten) zum Teil
 346 zusätzliche Schraublöcher aufweisen.

347 Ebenfalls in den 1950er Jahren wurden die ei-
 348 gentlichen Schienen ersetzt. Diese sind durch-
 349 gängig aus dieser Zeitschicht erhalten.

Abbildung 13: Stahlschwelle mit Herkunftsnachweis und Produktionsjahr (THYSSEN 1929)

350 *Dieses Ensemble besitzt inzwischen großen Seltenheitswert und spiegelt damit – so Prof. Kiesow 1987*
 351 *in der Begründung des Denkmalstatus gegenüber der Deutschen Bundesbahn – „auch die Geschichte*
 352 *der Stahlindustrie in Deutschland“¹² wieder.*

353 *3.1.8 Der technik-historische Denkmalwert III: Die Normierungen der DRG und DB im Bereich von*
 354 *Bahnübergangsanlagen*

355 In den Anfangszeiten der Eisenbahn wurden Bahnübergänge zunächst noch durch Personen vor Ort
 356 mittels Fahnen oder verschiedenen Formen von Zug- oder Schiebarrieren gesichert. Um die Arbeits-
 357 bedingungen der Bediensteten zu verbessern sowie um durch schnellere Bedienzeiten den Zugverkehr
 358 zu beschleunigen, entwickelte die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen recht bald mechanisch an-
 359 getriebene Schlagbaumschranken, welche jedoch untereinander nicht kompatibel waren. Nachdem die
 360 vormaligen Landesbahnen ab 1920 in der Deutschen Reichsbahn (ab 1924: Deutschen Reichsbahngesellschaft (DRG))
 361 aufgingen, setzte im gesamten deutschen Eisenbahnwesen eine Normierungswelle ein. Im Zuge dessen wurden
 362 in den 1930er Jahren durch die DRG auch die verschiedenen Bauformen mechanischer Schranken-
 363 antriebe der Länderbahnzeit durch die sog. Bauform der „Einheitsschranke“
 364 (auch „Reichsbahnschranke“ genannt) abgelöst.¹³

¹² Schreiben Kiesows an die Bundesbahndirektion Ffm vom 31.08.1987, S. 2.

¹³ Vgl. [https://de.wikipedia.org/wiki/Bahn%C3%BCbergang_\(Deutschland\)#Bauformen_technischer_Sicherung](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahn%C3%BCbergang_(Deutschland)#Bauformen_technischer_Sicherung) [Stand: 14.01.2025].

365 Von diesen „Einheitsschrankenanlagen“ sind auf der Aartalbahn noch
 366 zwei Stück vorhanden, darunter eine in dem extra dafür angefertigten
 367 (und gut erhaltenen) „Schrankwärterhäuschen“ „Posten 4“ an der Ein-
 368 fahrt des Bahnhofes Hahn-Wehen.

369 *Die einst weit verbreiteten Einheitsschrankenanlagen wurden in den*
 370 *1960er und 1970er Jahren sowie in den 2010er und 2020er Jahren*
 371 *(so z. B. auch auf der hessischen Lahntalbahn) durch moderne Anla-*
 372 *gen ersetzt. Mittelfristig betrachtet, dürfte daher den beiden noch er-*
 373 *haltenen Anlagen auf der Aartalbahn Seltenheitswert zukommen,*
 374 *weswegen es lohnend erscheint, beide Anlagen als Zeugnis der Nor-*
 375 *mierungsanstrengungen der DRG exemplarisch zu erhalten.*



Abbildung 14: Bahnübergangsgebäude
 "Posten 4" im Bf. Hahn-Wehen

376 Ebenfalls in den 1920er Jahren begann die DRG mit verschiedenen Bauformen „automatischer“ Bahn-
 377 übergangssicherungsanlagen zu experimentieren. Anders als bei mechanischen Anlagen, welche von
 378 Hand bedient und dabei durch den oder die Bedienerin/in überwacht werden, wurden diese relaisge-
 379 stützten elektromechanischen Anlagen mittels Gleiskontakten durch die herannahenden Züge ein- (und
 380 später wieder aus-) geschaltet. Da hier jedoch kein Mensch mehr die ordnungsgemäße Funktion der
 381 Sicherung überwachen kann, meldet der Bahnübergang seine ordnungsmäßige Funktion per Signal an
 382 den Lokführer, weswegen diese „zugbedienten“ Anlagen als „lokführerüberwachte Anlagen“ 2 („Lo-An-
 383 lagen“) klassifiziert werden.



Abbildung 15: Relaisgruppe einer Lo
 57-Anlage, Bauart Siemens

Diese Entwicklung mündete schließlich 1935 in der technischen und rechtlichen Zulassung der sog. Serienschaltung „293a“. Kriegsbedingt fand diese Anlagenbauform jedoch keine große Verbreitung mehr. In den 1950er Jahren wurde das Unterfangen durch die Deutsche Bundesbahn wieder aufgegriffen und führte zur Einheitsbauform Lo 57, welche von den Firmen Scheid & Bachmann, Pintsch Bamag und Siemens geliefert wurde.¹⁴



Abbildung 16: Quecksilber-
 Pendelrelais, Bauart Sie-
 mens

397 Das Herz dieser Anlagen bildet eine komplizierte
 398 Schaltung von elektromechanischen Relais, welche zu verschiedenen Bau- und Funktionsgrup-
 399 pen kombiniert und mittels regelbarer Widerstände an die lokalen Gegebenheiten angepasst werden können. Das eigentliche Blinklicht wird über ein sog. Quecksilber-Pendelrelais erzeugt.

400 *Zwischen der Haltestelle Waldstraße und den Bahnhof Hohenstein (Nassau) be-*
 401 *findet sich eine „Kette“ von insg. sieben (siehe Abschnitt 4.7, S. 24) voll-funktionsfähigen Lo 57-Anlagen*
 402 *der Bauarten Pintsch Bamag (5x) und Siemens (2x). Auch hier dürfte es sich mittelfristig um eine der*
 403 *größten zusammenhängenden bzw. letzten „Sammlungen“ von Lo 57-Anlagen der 1950er und 1960er*
 404 *Jahre handeln, weswegen es auch in diesem Fall angezeigt erscheint, die Anlagen als Zeugnis der*
 405 *Normierungsanstrengungen der Deutschen Bundesbahn exemplarisch zu erhalten.*

406 Im Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim ist zudem noch eine funktionsfähige wärterbediente relaisgestützte
 407 Vollschranken-Anlage der Fa. Scheid & Bachmann aus dem Jahr 1963 vorhanden.

408 *Einschlägigen Recherchen zufolge dürfte es sich hierbei um eine der beiden letzten, ggf. sogar um die*
 409 *letzte Anlage dieser Bauform handeln, weswegen der Erhalt ebenfalls geboten ist.*

¹⁴ Vgl. Dirk Kolling: Der Weg zur heutigen Bahnübergangssicherungstechnik. In: Jahrbuch des Bahnwesens 2010, S. 2–5.
https://pintsch.net/wp-content/uploads/fachartikel-geschichte_der_bue-technik1.pdf [Stand: 14.01.2025].

410 3.1.9 *Niedergang nach dem Zweiten Weltkrieg*

411 Die starke Bindung der Aartalbahn an den Kurbetrieb der Kurstädte
 412 Wiesbaden und Langenschwalbach führte jedoch im 20. Jahrhundert
 413 zum Niedergang der Aartalbahn. Als der mondäne Kurbetrieb nach dem
 414 Ersten Weltkrieg stark einbrach und spätestens nach dem Zweiten
 415 Weltkrieg „einschlief“, verlor die Aartalbahn ihre gesellschaftliche Be-
 416 deutung und wurde zu einer „08/15“-Vorort-Bahn zwischen einer Lan-
 417 deshauptstadt und einer Kreisstadt „degradiert“.

418 Die zunehmende Motorisierung, die Zerstörungen des Zweiten Welt-
 419 krieges und die fehlende Finanzkraft der Deutschen Bundesbahn (wel-
 420 che die Modernisierung von Nebenstrecken behinderte) führten zu stark
 421 rückläufigen Fahrgastzahlen. Auf diese reagierte die Deutsche Bundes-
 422 bahn über die Jahre mit einer Ausdünnung des Fahrplans und der wei-
 423 teren Unterlassung von Maßnahmen zur Attraktivierung der Strecke –
 424 ein „Teufelskreis“, der schließlich in den 1980er Jahren in eine Einstel-
 425 lung des Personenverkehrs mündete.



Abbildung 17: Letzter Personenzug der Deutschen Bundesbahn

426 3.2 Denkmalwert: Einordnung 1987/1988 im Zuge der Eintragung in das Denkmalkataster¹⁵

427 Nachdem 1983 die Deutsche Bundesbahn den Personenverkehr im Abschnitt Bad Schwalbach einge-
 428 stellt und erste technische Demontage (vor allem Stellwerke und Signale, siehe auch die Abschnitte
 429 4.2.2 (S. 21), 4.5 (S. 23) sowie 4.6 (S. 24)) durchgeführt hatte, kündigte diese im Sommer 1987 die
 430 erste Demontage eines vollständigen Streckenabschnittes (Wiesbaden Hbf. bis Hst. Waldstraße) an.

431 Aktivisten der Nassauischen Touristik-Bahn e.V. gelang es seinerzeit, den damaligen Landeskonserva-
 432 tor Prof. Dr. Kiesow auf das Thema aufmerksam zu machen (siehe auch Abschnitt 3.1.4, S. 8). In quasi
 433 allerletzter Sekunde – der Abbau-Zug stand schon in Wiesbaden Hbf. bereit – wies Prof. Kiesow die
 434 Aartalbahn am 28. August 1987 als Sachgesamtheit durch eine „Aufnahme in das Denkmaltbuch als
 435 nachrichtliches Verzeichnis“¹⁶ als Kulturdenkmal aus.

436 In der ersten denkmalrechtlichen Begründung hob Kiesow hervor, dass aufgrund von technisch sowie
 437 geschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse an der Erhaltung der ‚Aartalbahn / Langenschwal-
 438 bacher Bahn‘ bestehe.¹⁷

439 Im Januar 1988 präzisierte Prof. Kiesow diese Aussage in einem Vermerk an den damaligen Staats-
 440 sekretär Kleinstück und konstatierte in Bezug auf die Aartalbahn vier Denkmalwerte:

- 441 1. Gesamtkonzeption „Aartalbahn“ unter der Leitung von Moritz Hilf
- 442 2. Einsatz als Kur- und Bäderbahn im wilhelminischen Zeitalter
- 443 3. Natürliche Adaption der bestehenden Topographie
- 444 4. Erhaltungszustand der technischen Anlage „Unterbau / Oberbau“¹⁸

445 Jan-Malte Debbeler hat sich im Rahmen einer Master-Thesis im Jahr 2023 mit diesen vier Denkmal-
 446 werten auseinandergesetzt. Die nachfolgende Darstellung folgt seiner Systematik und seiner Ausführ-
 447 ungen.

¹⁵ Die Aartalbahn Infrastruktur gGmbH konnte bislang die denkmalrechtlichen Akten nicht vollständig einsehen. Der nachfolgende Abschnitt folgt daher Debbeler, Die Reaktivierung der Aartalbahn, S. 39-45. Die im Wortlaut zitierten Aktenstücke liegen der Aartalbahn Infrastruktur gGmbH als Scan vor.

¹⁶ Schreiben Kiesows an die Bundesbahndirektion Ffm vom 31.08.1987, S. 1f.

¹⁷ Ebd., S. 2.

¹⁸ Vermerk Kiesows an StS Kleinstück vom 07.01.1988, S. 3f.

448 3.2.1 *Gesamtkonzeption „Aartalbahn“ unter der Leitung von Moritz Hilf*

449 Die in drei Bauabschnitten errichtete Aartalbahn veranschaulicht ein typologisches Vorgehen im archi-
450 tektonischen Entwurf von Stations- und Empfangsgebäuden und dokumentiert so einen wesentlichen
451 Bestandteil der Eisenbahngeschichte des 19. Jahrhunderts.¹⁹

452 *Die Gesamtkonzeption der Aartalbahn ist somit sowohl von künstlerischer als auch von eisenbahnge-*
453 *schichtlicher Bedeutung.*

454 3.2.2 *Einsatz als Kur- und Bäderbahn im wilhelminischen Zeitalter*

455 Die Besonderheit der Aartalbahn als Kur- und Bäderbahn lassen jene aus dem Gros der übrigen Neben-
456 und Zweigstrecken des zeitgenössischen Eisenbahnnetzes herausstechen.

457 Gleichzeitig steht das Phänomen exemplarisch für das zeitgenössische Kurwesen des wilhelminischen
458 Zeitalters und der damit verbundenen „Ausstaffierung“ einer ganzen Region mit gesellschaftlich-touris-
459 tisch relevanten „Locations“.

460 Dokumentiert wird dies insbesondere durch die dadurch induzierte Entwicklung eines speziellen Reise-
461 zugwagens, der gleichermaßen den besonderen gesellschaftlichen wie auch technischen Anforderun-
462 gen entsprach und ausgehend von der Aartalbahn technische Maßstäbe für das übrige Eisenbahnwe-
463 sen setzte.

464 *Diese Gesamt-Konstellation ist historisch einzigartig.*

465 3.2.3 *Natürliche Adaptierung der bestehenden Topographie*

466 Moritz Hilf gelang es, den Taunuskamm – erstmals in Deutschland bei einer Steigung von über 34‰ –
467 ohne Zahnradunterstützung und nahezu ohne aufwendige Kunstbauten (Brücken, Viadukte und Tunnel)
468 zu überqueren. Seine Taunusquerbahn wurde dadurch zur seinerzeit steilsten Bahnstrecke im Deut-
469 schen Reich.

470 *Diese Leistung ist historisch einzigartig und verdeutlicht die Potentiale, welche sich aus einer konse-*
471 *quenten Ausnutzung aller natürlichen topographischen Gegebenheiten bzw. Vorteile ergeben.²⁰ Gleich-*
472 *zeitig legt sie Zeugnis über den ingenieur-technischen Leistungsstand des ausgehenden 19. Jahrhun-*
473 *derts ab.*

474 3.2.4 *Erhaltungszustand der technischen Anlage (Unter- und Oberbau)*

475 Der Unterbau – die Trassierung und Anlage des Bahndamms - ist nahezu durchgängig bauzeitlich er-
476 halten.

477 Der Oberbau wird derzeit verschiedenen Bauarten von Stahlschwellen aus. Diese stellen nicht den bau-
478 zeitlichen Originalzustand des Oberbaus dar. Vielmehr handelt es sich um eine typische Sanierungs-
479 maßnahme der 1950er Jahre, in welcher der bauzeitliche Oberbau durch gebrauchte Stahlschwellen
480 sowie durch Schienen anderer Strecken vollständig erneuert wurde.

481 Charakteristisch für diese Maßnahme ist zudem, dass viele Schwellen aus mehreren Altschwellen zu-
482 sammengeschweißt wurden und deswegen (neben Schweißnähten) zum Teil zusätzliche Schraublö-
483 cher aufweisen.

484 Stellen und Stahlschwellen dokumentieren zusammen die geltenden Produktionsstandards der deut-
485 schen Stahlindustrie des 19. und 20. Jahrhunderts sowie den Wiederaufbau von Nebenstrecken nach
486 dem II. Weltkrieg unter der Ägide der Deutschen Bundesbahn.²¹

¹⁹ Vgl. Debbeler, Die Reaktivierung der Aartalbahn, S. 42

²⁰ Vgl. ebd., S. 44.

²¹ Vgl. ebd., S. 45.

487 Dieses zusammenhängende Ensemble besitzt inzwischen großen Seltenheitswert und ist deswegen
 488 von technik-historischer Bedeutung.

489 3.3 Denkmalwert: Auszug aus der Denkmalschutztopographie²²

Diez – Wiesbaden

(Rheingau-Taunus-Kreis, Stadt Wiesbaden)

„AARTALBAHN“, „LANGENSCHWALBACHER BAHN“

025.1 Diez – Burgschwalbach / Zollhaus

Streckeneröffnung: 01. 06. 1870
 Streckenlänge: 10,93 km
 Bauherr/Betreiber: Nassauische Eisenbahn

025.3 Burgschwalbach / Zollhaus – Bad Schwalbach

Streckeneröffnung: 01. 05. 1894
 Streckenlänge: 19,20 km
 Bauherr/Betreiber: Preußische Staatseisenbahnen

025.2 Bad Schwalbach – Wiesbaden

Streckeneröffnung: 15. 01. 1889
 Streckenlänge: 23,56 km
 Bauherr/Betreiber: Preußische Staatseisenbahnen
 Stilllegung: 25. 09. 1983 (ab 1987 Nutzung für eine „Museumsbahn“)
 Streckennummer (DB): 3500

Bahnstrecke:

Mit Eröffnung der „Lahntalbahn“ (Nr. 017) wurde ab 1862 das Projekt einer Verbindung zum Rhein durch den Taunus diskutiert, wobei sich für eine Bahntrasse das Flusstal der Aar anbot. Gedacht war die 1868 von Preußen legitimierte Linie als Teil einer Hauptstrecke Frankfurt-Köln, doch blieb sie zunächst beschränkt als Stichbahn zum Gütertransport für Kalk- und

Literatur:
 HB d. dt. Eisenbahnstrecken,
 S. 78-79 (1870/13), 188-189
 (1889/51), 208-209 (1894/8),
 274-275 (1904/16), 278-279
 (1904/65)
 Nietmann: Streckenatlas,
 Karte 4F
 Kobschätzky: Streckenatlas I,
 S. 32 (59), 41 (112)
 Kobschätzky: Streckenatlas II,
 S. 24 (112)
 v. Mayer: Dt. Eisenbahnen,
 S. 712
 Scheffler: Eisenbahnknoten-
 punkt Mainz/Wiesbaden,
 S. 18ff
 Eckert: Klein- u. Nebenbah-
 nen im Taunus, S. 65-86
 Kopp: 100 Jahre Langen-
 schwalbacher Bahn

Landkarten:
 L 5714, L 5914

Inventarisierung:
 12. 1991

421

490

²² Kulturdenkmäler in Hessen. Eisenbahnen in Hessen. Teil II Eisenbahnbauten und -Strecken. 1839 – 1939. 1. Teilband 1. Wiesbaden 2005, S. 24f.

Strecke 025



Doppelwappen ab 1907

Tonwerke, Eisen- und Mangangruben sowie die Landwirtschaft entlang der Aar; denn östlich trieb die „Hessische Ludwigsbahn“ ab Limburg durch den „Goldenen Grund“ ihre Parallelstrecke (s.Nr.032) nach Frankfurt/Höchst voran. Die Streckenplanung ging dabei auf den vormaligen Betriebsdirektor der „Nassauischen Eisenbahn“ und Geh. Regierungsrat Moritz Hilz zurück – zumindest bis zur einstigen Zollgrenze zwischen Nassau und Preußen. Die Entwürfe der Stationsgebäude dürfte Heinrich Velde geliefert haben. Verzögernd wirkte sich für weitere Streckenabschnitte Schlangenbads Wunsch nach Anbindung aus; sein Plan eines Abzweigs al Wiesbaden-Klarental lag 1884 vor, scheiterte jedoch. Spätestens die Vollendung des zentralen Streckenabschnitts Burgschwalbach-Langenschwalbach (später Bad Schwalbach) mit seinen vier gereihten Tunnels und den nun auf mehr als ein Dutzend Brücken über die Aar gewachsenen Ingenieurbauten machte die Integration der „Langenschwalbacher Bahn“ in eine Hauptstrecke zur Illusion. Allein die Überwindung von 313 Höhenmetern auf acht Kilometern al Dotzheim bis zur Wasserscheide am Pass „Eiserne Hand“ (412 m) ließ das bereits zu vermuten (Steigung 1:30). Stattdessen entwickelte sich eine Bäderbahn mit eigens komfortabel leicht und luftig konstruierten Reisewagen („Langenschwalbacher“), die 1911 sogar durch eine Querverbindung von Bad Schwalbach über Königstein nach Bad Homburg ergänzt werden sollte (s. Nr. 057). Im Stadtgebiet von Wiesbaden musste die Strecke wegen des Hauptbahnhofes neu verlegt werden (ab 1. 5. 1904 Wiesbaden/Dotzheim – WI/Hbf = 6,16 km; ab 28. 11. 1904 WI/Waldstraße – WI/West = 2,21 km). Fortan erreichte sie die Zentralstation in ausladender Kurve von Süden her (Kilometrierung ab Wiesbaden).

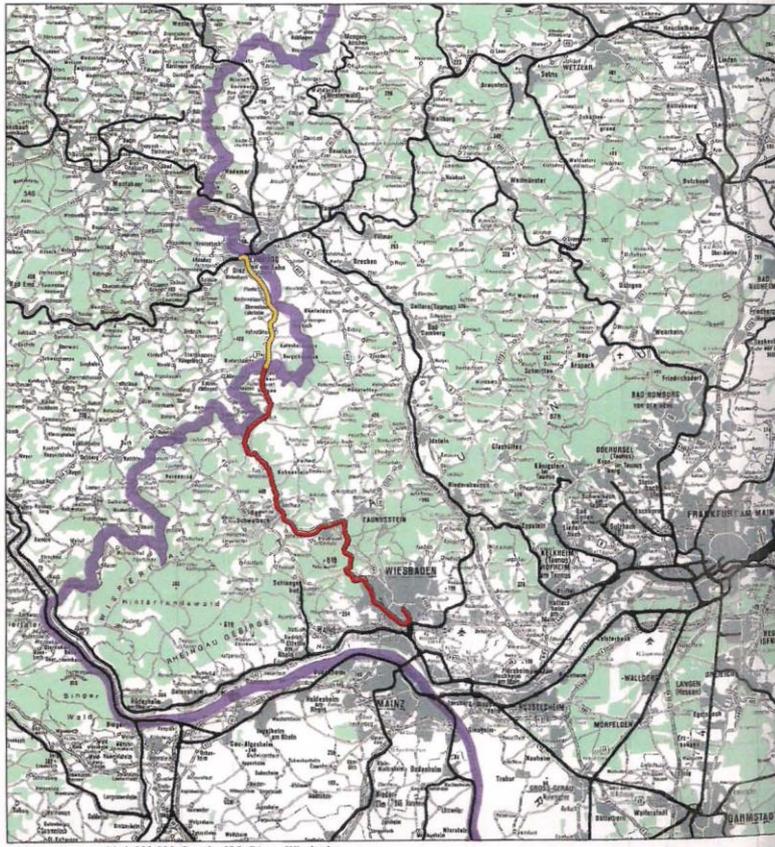
Städtische Verkehrs-gesellschaft
 Fahrplan vom 1. April 1891

Station	Wiesbaden	Langenschwalbach	Bad Schwalbach	Waldstraße	West
Wiesbaden	0	10	20	30	40
Langenschwalbach	10	0	10	20	30
Bad Schwalbach	20	10	0	10	20
Waldstraße	30	20	10	0	10
West	40	30	20	10	0

Aartalbahn: Fahrplan von 1891



Aartalbahn: Streckenbau 1889 mit einer T3-Lokomotive



Aartalbahn Hessen 1:500 000 Strecke 025, Plan - Wiesbaden

491

492 3.4 Denkmalrechtlicher Status

493 3.4.1 *Gesamtanlage*

494 Bei der Aartalbahn handelt es sich um eine denkmalrechtlich geschützte Sachgesamtheit i.S.d.

495 § 2 (3) HDSchG.

496 Laut eines zeitgenössischen Vermerks Prof. Kiesow besteht diese aus der „Einheit von Strecke, tech-
 497 nischen Einrichtungen wie Weichen, Signale, Schranken, etc., Gebäuden, Lokomotiven und Wag-
 498 gons“.²³

499 **3.4.2 Einzel-Kulturdenkmäler**

500 Einzelne Bauwerke (Gebäude, Brücken (Eisenbahnüberführungen) und Tunnelportale) sind zudem als
 501 Einzel-Kulturdenkmäler (i.S.d. § 2 (1) HDSchG) geschützt.

502 **3.4.3 Liste der Einzel-Kulturdenkmäler**

503 Die Denkmaltopographie – welche auf das Jahr 2005 datiert – stellt diesbezüglich keine vollständige
 504 Liste mehr da, da zwischenzeitlich weitere Bauwerke als Einzel-Kulturdenkmäler eingestuft wurden.

505 Derzeit findet seitens der Denkmalschutzbehörden eine Neubewertung des Denkmals statt, weswegen
 506 die folgenden Listen der Einzelkulturdenkmäler nur eine Momentaufnahme (Stand Januar 2025) abbil-
 507 den.

508

509 Bei diesen handelt es sich um:

510 **3.4.3.1 Gebäude**

Lfd.	km ²⁴	Bauwerk
1.01	2,159	Empfangsgebäude Hp. Landesdenkmal ²⁵
1.02	3,372	Empfangsgebäude Bf. Waldstraße ²⁵
1.03	6,1	„Sommerbahnhof“ (auf dem Gelände des Bf. Wiesbaden-Dotzheim) ²⁶
1.04	6,160	Empfangsgebäude Bf. Wiesbaden-Dotzheim nebst „Sommerbahnhof“ ²⁷
1.05	14,140	Empfangsgebäude Hp. Eiserne Hand nebst Nebengebäuden ²⁵
1.06	18,295	Empfangsgebäude Hp. Bleidenstadt ²⁵
1.07	23,2	Lokschuppen Bf. Bad Schwalbach und Bahnmeisterei ²⁵
1.08	23,560	Empfangsgebäude Bf. Bad Schwalbach ²⁸
1.09	30,100	Empfangsgebäude Bf. Hohenstein (Nassau) ²⁵
1.10	35,650	Empfangsgebäude Bf. Michelbach ²⁹
1.11	37,530	Empfangsgebäude Bf. Kettenbach ³⁰

511 **3.4.3.2 Brücken (Eisenbahn- und Straßenüberführungen)**

Lfd.	km ³¹	Bauwerk
2.01	1,514	EÜ ³² Theodor-Heuss-Ring

²³ Vermerk Kiesows an StS Kleinstück vom 07.01.1988, S. 2.

²⁴ Die Kilometerangaben beziehen sich die Kilometrierung der Strecke 3500.

²⁵ Privatbesitz, daher nicht vom vorliegenden Denkmalpflegerischen Konzept erfasst. Die Aufzählung erfolgt nur der Vollständigkeitshalber.

²⁶ Privatbesitz. Das Gebäude wird jedoch vollständig von AartalBahn Infrastruktur gGmbH (ATB Infra) genutzt und baulich unterhalten. Das Gebäude ist daher vollständig vom vorliegenden Denkmalpflegerischen Konzept erfasst.

²⁷ Privatbesitz. Das Gebäude wird jedoch teilweise von AartalBahn Infrastruktur gGmbH (ATB Infra) genutzt. Jene Gebäudeteile, für welche die ATB Infrastruktur für den Unterhalt zuständig ist, sind vom vorliegenden Denkmalpflegerischen Konzept erfasst.

²⁸ Privatbesitz. Innerhalb des Gebäudes wird jedoch der Stellwerksraum (sowie im Kellergeschoß das dazugehörige Umlenkgestell) von AartalBahn Infrastruktur gGmbH (ATB Infra) genutzt. Beide Gebäudeteile sind vom vorliegenden Denkmalpflegerischen Konzept erfasst; das übrige Gebäude jedoch nicht.

²⁹ Privatbesitz, daher nicht vom vorliegenden Denkmalpflegerischen Konzept erfasst. Die Aufzählung erfolgt nur der Vollständigkeitshalber. Das Gebäude würde durch den Eigentümer dem Verfall preisgegeben und ist inzwischen eine Ruine.

³⁰ Privatbesitz, daher nicht vom vorliegenden Denkmalpflegerischen Konzept erfasst. Die Aufzählung erfolgt nur der Vollständigkeitshalber. Der Eigentümer hat das Stellwerk widerrechtlich zerstört.

³¹ Die Kilometerangaben beziehen sich – sofern nicht abweichend gekennzeichnet – auf die Kilometrierung der Strecke 3500.

³² EÜ = Eisenbahnüberführung(en). Diese befinden sich (lt. Eisenbahnkreuzungsgesetz) in der Baulast der „Eisenbahn“ und sind daher vom vorliegenden Denkmalpflegerischen Konzept erfasst.

2.02	0,434 ³³	EÜ ³² Mainzer Straße
2.03	0,530 ³³	EÜ ³² Rheinbahn
2.04	1,960	SÜ ³⁴ Drususstraße / Am Hohen Stein
2.05	2,290	SÜ ³⁴ Biebricher Allee
2.06	2,586	SÜ ³⁴ (Fußgängersteg) Parsifalstraße / Rittershausstraße
2.07	3,096	EÜ ³² Steinberger Straße
2.08	3,564	EÜ ³² Grundmühlweg / Holsteinstraße
2.09	3,841	EÜ ³² Wiesenstraße
2.10	4,324	EÜ ³² Schiersteiner Straße, Überbau West ³⁵
2.11	4,324	EÜ ³² Schiersteiner Straße, Überbau Ost
2.12	29,757 ³⁶	SÜ ³⁴ Im Tal

512 3.4.3.3 Tunnelportale

Lfd.	km ²⁴	Bauwerk
3.01	24,920 – 25,070	Adolfsecker Tunnel
3.02	29,545 – 29,715	Hohensteiner Tunnel
3.03	32,682 – 32,969	Laufenseldener Tunnel
3.04	33,711 – 33,867	Michelbacher Tunnel

³³ Das Bauwerk gehört zur Strecke 3504. Die Kilometrierung bezieht sich auf diese.

³⁴ SÜ = Straßenüberführung(en). Diese befinden sich (lt. Eisenbahnkreuzungsgesetz) in der Baulast der „Straße“ und sind daher vom vorliegenden denkmalpflegerischen Konzept nicht erfasst. Die Aufzählung erfolgt nur der Vollständigkeit halber.

³⁵ Der Überbau West ist statisch für Eisenbahnverkehre nicht mehr nutzbar. Der Gleiskörper wurde daher bereits durch die Deutsche Bundesbahn entfernt und der Verkehr über den Überbau Ost umgeleitet.

³⁶ Kilometrierung nur errechnet.

513 **4 Derzeitiger Zustand und technische Besonderheiten**

514 Bei einem über 40 km langen Denkmal fällt es naturgemäß schwer, eine pauschale Aussage zum Ge-
 515 samtzustand der Anlage zu treffen. Im Folgenden werden daher die einzelnen Bestandteile des Bau-
 516 werkes näher beleuchtet.

517 4.1 Äußeres Erscheinungsbild

518 In der Gesamtbetrachtung weist die Aartalbahn sowohl optisch als auch technisch das typische Bild
 519 einer Vorort-Bahn der 1960er und 1970er Jahre auf – wenn auch leider einige prägende eisenbahnty-
 520 pische Merkmale dieser Zeit, vor allem die Formsignale, fehlen.

521 4.2 Bahnhöfe und Haltepunkte

522 4.2.1 Rückbau von Bahnhöfen und Haltepunkten im 20. Jahrhundert
 523 (bis 1983)

524 Der Status Gleisanlagen der Bahnhöfe³⁷ und Haltepunkte³⁸ zu Beginn
 525 der Bundesbahnzeit (1955) ist im Anhang I (S. 32) dokumentiert.

526 Im Laufe des 20. Jahrhunderts wurden durch die Deutsche Bundesbahn
 527 folgende Bahnhöfe zu Haltepunkten zurückgestuft und in der Folge (im
 528 Sinne einer Demontage aller Weichen und zusätzlichen Gleise) rückge-
 529 baut

- 530 ▪ Chausseehaus (28.05.1967)³⁹
- 531 ▪ Eiserne Hand (23.11.1962)³⁹
- 532 ▪ Bleidenstadt (23.05.1966)³⁹

533 Von einem Bahnhof zur Haltestelle⁴⁰ zurückgestuft wurde die Betriebs-
 534 stelle Waldstraße (siehe auch Abschnitt Umbau der Haltestelle Wald-
 535 straße, S. 21).

536 Dennoch sind im Gelände, so beispielsweise an der Waldstraße, am
 537 Chausseehaus und an der Eisernen Hand, bis heute die ursprünglichen Gleisanlagen erkennbar.

538



Abbildung 18: Bis heute überlieferte Tafel im "Gebüsch" des ehem. Bf. Chausseehaus

³⁷ Gem. § 4 (2) EBO sind Bahnhöfe Betriebsstellen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen. Bahnhöfe verfügen daher mindestens über zwei Gleise. Zur Bedienung der Weichen ist Stellwerkstechnik (ersatzweise Personal zur Bedienung von Handweichen) notwendig. Zur Organisation des Zugverkehrs werden Signale benötigt, welche wiederum Stellwerkstechnik erforderlich machen. Die Stellwerkstechnik kann grundsätzlich (auf modernisierten Strecken) auch fernbedient werden. „Klassisch“ war hierzu jedoch Personal notwendig. Bahnhöfe verfügen daher über typischerweise über Betriebsgebäude.

³⁸ Gem. § 4 (8) EBO sind Haltepunkte Bahnanlagen ohne Weichen, wo Züge planmäßig halten, beginnen oder enden dürfen. Haltepunkte verfügen demzufolge über keine Weichen. Dies wiederum macht Stellwerkstechnik (zur Bedienung der Weichen), Signale (zur Organisation des Zugverkehrs) und im Regelfall auch Personal (und deren Betriebsgebäude) überflüssig.

³⁹ Vgl. Debbeler, Reaktivierung Aartalbahn, S. 35.

⁴⁰ Gem. § 4 (9) EBO sind Haltestellen Abzweigstellen oder Anschlussstellen, die mit einem Haltepunkt örtlich verbunden sind. Anschlussstellen wiederum sind – stark vereinfacht – Betriebsstellen, in welcher sich mehrere Strecken „treffen“.

539 Folgende Haltepunkte³⁸ wurde aufgegeben und vollständig rück-
 540 gebaut:

- 541 ▪ Adolfseck
- 542 ▪ Laufenselden

543 *4.2.2 Demontage nach 1983: Aufgabe des ehemaligen Güter-*
 544 *bahnhof Wiesbaden-West*

545 Der 1904 im Zuge des Baus des Hauptbahnhofes errichtete Gü-
 546 terbahnhof Wiesbaden-West wurde Ende des 20. Jahrhunderts
 547 aufgegeben.

548 2006 wurde er eisenbahnrechtlich entwidmet und in der Folge
 549 vollständig demontiert. Auf dem Gelände entstand anschließend
 550 das Wohnquartier „Künstlerinnenviertel“.



Abbildung 19: Stellwerksgebäude "Df" in Wiesba-
 den-Dotzheim

551 *4.2.3 Status der übrigen Bahnhöfe zu Beginn des Denkmalschutzes*

552 Die übrigen Bahnhöfe (Wiesbaden-Dotzheim, Hahn-Wehen, Bad Schwalbach, Hohenstein, Michelbach
 553 und Kettenbach) wurden im Laufe der Bundesbahn-Jahre Jahre mehr oder weniger stark verkleinert,
 554 haben aber ihre Funktion als Bahnhöfe³⁷ grundsätzlich bewahrt.

555 Die zum Zeitpunkt der Eintragung der Aartalbahn in das Denkmalkataster noch vorhandenen Gleisan-
 556 lagen in den Bahnhöfen zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Hohenstein (Nassau)⁴¹ sind im Anhang I
 557 (S. 39) dokumentiert.

558 *4.2.4 Demontagen in Bahnhöfen nach Beginn des Denkmalschutzes*

559 Auch nach Eintragung der Aartalbahn in das Denkmalkataster wurden in zwei den Bahnhöfen Gleisan-
 560 lagen demontiert:

561 Im Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim betrifft dies „nur“ ein Industrieanschlussgleis, dessen Denkmalwert
 562 zu vernachlässigen ist (siehe Abbildung 43 / S. 41)

563 Im Bahnhof-Hahn Wehen hingegen wurden – soweit derzeit bekannt ohne denkmalrechtliche Geneh-
 564 migung - die beiden Abstellgleise 3 und 4 gekappt und die Weiche 6 demontiert (siehe Abbildung 44 /
 565 S. 41). Ebenfalls demontiert wurde die Weiche zum ehemaligen Postgleis.

566 *4.2.5 Umbau der Haltestelle Waldstraße*

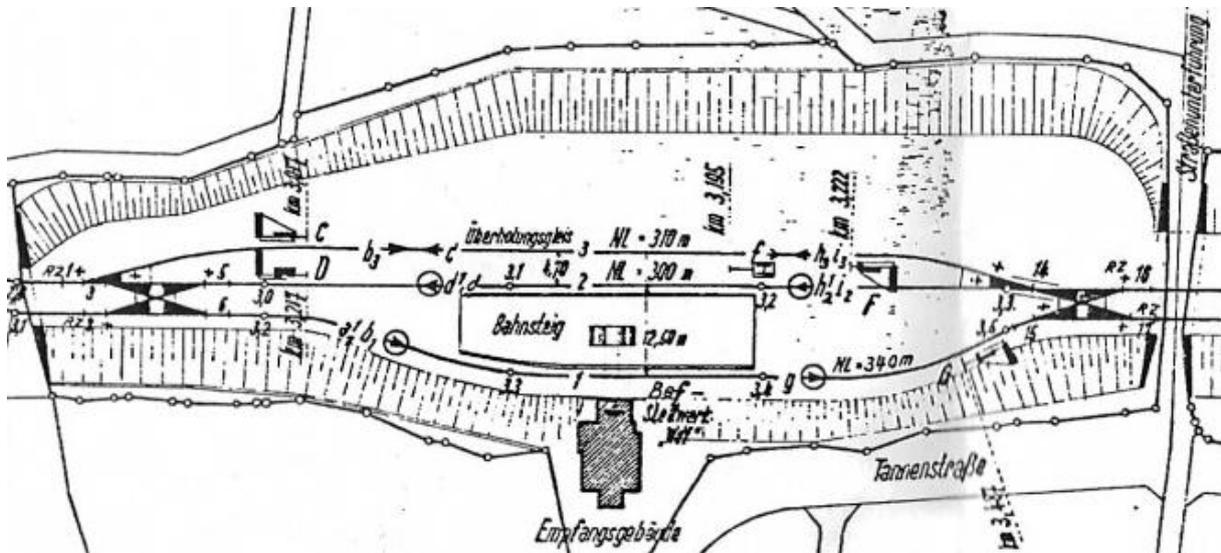
567 *4.2.5.1 Historische Bedeutung der Betriebsstelle Waldstraße*

568 In der Betriebsstelle Waldstraße laufen am Ostende die beiden Strecken 3500 (aus Ri. Wiesbaden Hbf.)
 569 und 3504 (aus Ri. Wiesbaden Ost) zusammen und verzweigen sich am Westende in Richtung Bad
 570 Schwalbach/Diez (Strecke 3500) und Richtung des ehem. Güterbahnhofes Wiesbaden West (Strecke
 571 3504).

572 Die (Personen)Züge der Strecke 3500 kamen dabei von „rechts“ und mussten nach „links“ in Richtung
 573 Taunus, die die (Güter)Züge der Strecke 3504 hingegen kamen von „links“ und musste nach „rechts“
 574 zum Güterbahnhof geleitet werden.

575 Da der Güterbahnhof Wiesbaden West ehemals sehr bedeutend war, wies der (Kreuzungs)Bahnhof
 576 Waldstraße daher im Original zwei Bahnsteige mit den dazugehörigen Streckengleisen, ein Güterüber-
 577 holungsgleis, eine Doppelkreuzungsweiche und acht normale Weichen auf.

⁴¹ Für die Bahnhöfe Michelbach und Kettenbach liegt derzeit in den Akten der Aartalbahn Infrastruktur keine Dokumentation des Zustandes im Jahre 1987 vor, da dieser Abschnitt seinerzeit noch für Güterverkehre benutzt wurde.



578

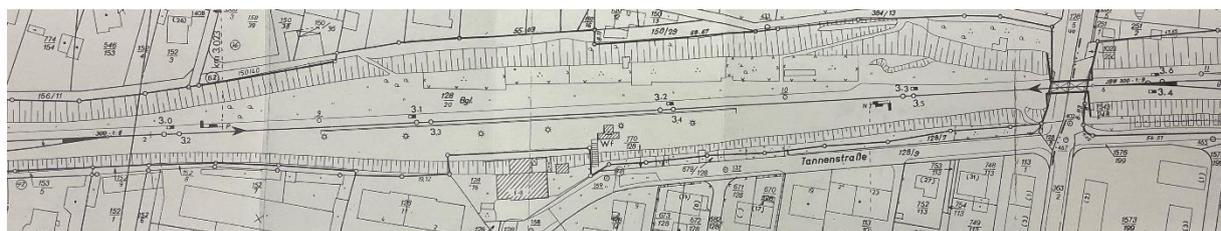
Abbildung 20: Die Betriebsstelle Waldstraße als Bahnhof 1956

579 4.2.5.2 Rückbau in den 1960er Jahren ...

580 Zwischen 1956 und 1961⁴² wurde der Bahnhof durch die Deutsche Bundesbahn jedoch radikal zurück-
 581 gebaut und zu einer Haltestelle⁴³ zurückgestuft:

582 Das zweite Streckengleis und das Überholungsgleis entfielen, so dass die Strecken 3500 und 3504 im
 583 Bereich der Betriebsstelle auf lediglich einem Gleis geführt wurden. Die Unterführung zwischen dem
 584 Empfangsgebäude und dem Bahnsteig entfiel; der Bahnsteig wurde durch eine neue Treppenanlage
 585 erschlossen. Zudem wurde am westlichen Ende des Bahnhofes der zweite Brückenträger der Eisen-
 586 bahnüberführung Grundmühlweg entfernt und als neue Eisenbahnüberführung in der Flachstraße wie-
 587 derverwendet.⁴⁴ Das westliche Bahnhofsende wurde daher hinter die Eisenbahnüberführung Grund-
 588 mühlweg versetzt.

589 Für den Betrieb der Haltestelle waren nur noch zwei Weichen notwendig: Im Osten die Weiche 1, im
 590 Westen die Weiche 6. Im Jahre 1969 wurde zudem das vormalige mechanische Stellwerk durch ein
 591 elektromechanisches Stellwerk der Bauform E43 ersetzt und ein neues Stellwerksgebäude errichtet.



592

Abbildung 21: Die Betriebsstelle Waldstraße nach dem Rückbau zur Haltestelle 1968

⁴² Der genaue Zeitpunkt des Rückbaus ist unbekannt. Anhand überlieferter Karten und Akten kann er jedoch auf den Zeitraum zwischen dem 09.06.1956 (letzter überlieferter Übersichtplan, siehe Abbildung 28, S. 33 sowie einen auf 1956 datieren Plan mit Rückbauvorschlägen) und dem Dezember 1961 (Vgl. Bauwerksakten EÜ Grundmühlweg, S. 4) datiert werden.

⁴³ Gem. § 4 (9) EBO sind Haltestellen Abzweigstellen oder Anschlussstellen, die mit einem Haltepunkt örtlich verbunden sind. Anschlussstellen wiederum sind – stark vereinfacht – Betriebsstellen, in welcher sich mehrere Strecken „treffen“.

⁴⁴ Vgl. Bauwerkssuch Eisenbahnüberführung Flachstraße, S. 21. Dort wird als Herkunft fälschlicherweise die EÜ Wiesenstraße bezeichnet. Laut dem Bauwerksbuch der EÜ Wiesenstraße befanden sich dort jedoch stets nur zwei Brückenträger. Da diese auch heute noch an Ort- und Stelle vorhanden sind, kann die Angabe im Bauwerksbuch Flachstraße nicht stimmen.

593 4.2.5.3 ... und Umbauten nach 1986

594 Nach der Aufgabe des Regelbetriebs und der Über-
 595 nahme der Strecke durch die damalige Stadtwerke
 596 Wiesbaden AG wurde festgestellt, dass der westliche
 597 Überbau der Eisenbahnüberführung Schierstei-
 598 ner Straße keine ausreichende Tragfähigkeit mehr
 599 aufwies.

600 Auf der Brücke wurde daher das Gleis demontiert
 601 und am nördlichen Ende der Brücke eine neue Wei-
 602 che eingebaut (Weiche 10). Zur Verwendung kam
 603 hier die vormalige Weiche 9 des Bahnhofes Hahn-
 604 Wehen (Abzweig zum ehemaligen „Postgleis“). Die
 605 Weiche 6 blieb zwar bestehen, wurde aber funkti-
 606 onslos.

607 Zudem wurde im Zuge der Einstellung des Perso-
 608 nenverkehrs und der Aufgabe des Güterbahnhofes
 609 Wiesbaden West auch das Stellwerk sowie die Sig-
 610 nale entfernt.

611 Nach dem später erfolgten vollständigen Rückbau
 612 des Güterbahnhofes Wiesbaden West wurde
 613 schließlich hinter der Weiche 10 auch das Strecken-
 614 gleis der Strecke 3504 entfernt und stattdessen ein
 615 Prellbock eingebaut.

616

617 4.3 Gleisanschlüsse (Industriegleise)

618 Die Gleisanschlüsse (Industriegleise, aber auch das „Postgleis“ in Hahn-Wehen, s.o.), wurden – mit
 619 Ausnahme der Gleisanschlüsse „Asmara“ (bei Bad Schwalbach) und „Passavant“ (Kettenbach) sowie
 620 der Sektellerei Henkell schon zu „Bundesbahnzeiten“ zurückgebaut.

621 4.4 Oberbau

622 In der freien Strecke und in den Bahnhofsgleisen der Aartalbahn sind überwiegend Stahlschwellen
 623 (siehe Abschnitte und 3.2.4), abschnittsweise (km - 0,170 bis 2,157)⁴⁵ sowie punktuell auch Beton-
 624 schwellen verbaut. Punktuell finden sich zudem auch Holz- und Betonschwellen.⁴⁶

625 Bei den Stahlschwellen handelt es sich um eine Sanierungsmaßnahme der 1950er Jahre, in welcher
 626 der Oberbau mit gebrauchtem Material aus anderen Stellen vollständig erneuert wurde.

627 *Dieses Ensemble besitzt inzwischen großen Seltenheitswert und ist Teil des Denkmalwertes der Aar-*
 628 *talbahn (siehe die Abschnitte 3.1.7, S. 12 sowie 3.2.4, S. 15).*

629 4.5 Formsignale: Vollständige Demontage nach 1983 / 1986

630 Nach der Einstellung des Regelbetriebes (1983: Wiesbaden – Bad Schwalbach, 1986: Bad Schwalbach
 631 bis Diez) wurden durch die damalige Deutsche Bundesbahn Teile der technischen Anlage demontiert.
 632 Auf der gesamten Aartalbahn sind daher keine Formsignale mehr vorhanden.

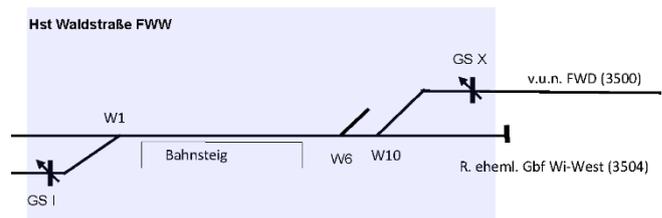


Abbildung 23: Haltestelle Waldstraße: Heutiger Zustand



Abbildung 22: Heutiger Zustand Weiche 10 Haltestelle Waldstraße mit Prellbock

⁴⁵ Die Kilometrierung bezieht sich auf die Strecke 3504. Es handelt sich um den ersten Streckenabschnitt nördlich von Wiesbaden-Ost.

⁴⁶ Bei den punktuell verbauten Holzschwellen handelt es sich um Einzelreparaturmaßnahmen sowie um bauwerksbezogene Abschnitte, z. B. auf Brücken und in Tunneln sowie in Signalhalteabschnitten.

633 4.6 Stellwerke: Vorhandene Anlagen sowie Demontagen nach 1983 / 1986 und Zerstörungen

634 Die Demontagen im Abschnitt Wiesbaden Hbf. bis Bad Schwalbach (je-
635 doch exklusive der Bahnhofsanlage Bad Schwalbach) sind weitergehen-
636 der als im folgenden Abschnitt: Hier wurden auch die mechanischen bzw.
637 elektromech. Stellwerke (Waldstraße, Wiesbaden-Dotzheim, Hahn-We-
638 hen) vollständig und rückstandslos demontiert. Die vorhanden geblieben
639 Weichen wurden auf Handverschlüsse rückgebaut.

640 Im folgenden Abschnitt (Bad Schwalbach, Hohenstein, Michelbach und
641 Kettenbach) blieben die Stellwerke zunächst erhalten.

642 Allerdings wurde das Stellwerk im Bahnhof Hohenstein in den 2000er
643 Jahre (im Zuge der eisenbahnrechtlichen Entwidmung des Empfangsge-
644 bäudes) in einen Fertiggaragenbau disloziert.

645 Das Stellwerk des Bahnhofes Kettenbach hingegen wurde in den 2010er
646 Jahren durch den damaligen Besitzer des Stellwerkgebäudes widerrecht-
647 lich zerstört. Der Verbleib des Stellwerkes Michelbach ist unbekannt.

648 Bei dem inzwischen im Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim aufgebauten Stell-
649 werk handelt es sich um das denkmalgeschützte Stellwerk des Bahnho-
650 fes Wiesbaden-Igstadt.



Abbildung 24: Hebelbank Bad Schwalbach

651 4.7 Technisch gesicherte Bahnübergänge

652 Die Bahnübergangsanlagen sind – sofern nicht abweichend gekennzeichnet – voll-funktionsfähig erhal-
653 ten geblieben.

654 Im Einzelnen sind dies

655	km 4,887	Straßenmühlweg	Blinklichter Bauart Lo 57 (elektromech. Relais-technik)
656	km 6,055	Wiesbaden Dotzheim	Vollbeschränkt Wärterüberwacht (elektromech. Relais-technik) Scheid & Bachmann
657			
658	km 8,290	Wenzel-Jaksch-Straße	Blinklichter und Halbschranken Bauart Lo 57 (elektro- 659 mechanische Relais-technik)
660	km 9,692	Chausseehaus	Blinklichter und Halbschranken Bauart Lo 57 (elektro- 661 mechanische Relais-technik)
662	km 16,460	Wiesbadener Straße Posten 4	vollbeschränkt mechanisch
663			Seilzüge gerissen
664	km 17,513	Konrad-Adenauer-Straße	Blinklichter Bauart Lo 57 (elektromechanische Relais- 665 technik)
666	km 18,153	Stiftstraße	vollbeschränkt mechanisch
667	km 23,260	Anrufschränke Bad Schwalbach	vollbeschränkt Anrufschränke (elektromechanische 668 Relais-technik)
669	km 23,720	Bad Schwalbach	Blinklichter Bauart Lo 57 (elektromech. Relais-technik)
670	km 27,670	Felsentor	Blinklichter Bauart Lo 57 (elektromech. Relais-technik)
671	km 28,715	Hp Breithardt	Blinklichter Bauart Lo 57 (elektromech. Relais-technik)
672	km 31,361	Abzw. Laufenselden	Blinklichter Bauart Lo 57 (elektromech. Relais-technik) 673 durch Vandalismus zerstört
674		Hausen über Aar	Blinklichter Bauart Lo 57 (elektromech. Relais-technik) 675 Rückbau durch die Deutsche Bundesbahn
676	km 35,893	Michelbach	Blinklichter und Halbschranken Bauart Lo 57 (elektro- 677 mechanische Relais-technik)
678			Zustand unbekannt
679	km 36,612	Kettenbach diverse	Blinklichter Bauart Lo 57 (elektromech. Relais-technik) 680 Zustand unbekannt

681 km 39,649 Rückerhausen Blinklichter und Halbschranken Bauart Lo 57 (elektro-
682 mechanische Relais-technik)
683 Zustand unbekannt

684 4.8 Tunnelportale

685 Bei den vorhandenen Tunnelportalen handelt es sich um einheitlich-typologische Bauwerke. Kennzeich-
686 nend für diese ist konstruktiv ein hufeisenförmiger Querschnitt sowie die optische Ausgestaltung mit
687 Natursteinen. Die überwiegende Anzahl der Portale weist zudem einzelne burgzinnenartige Zierele-
688 mente auf.

689 Alle Tunnelportale sind als Einzelkulturdenkmäler geschützt.

690 **5 Denkmalpflegerisches Konzept**

691 5.1 Grundsätzliche Überlegungen (Ziele)

692 5.1.1 *Systematischer Ansatz*

693 Zum Denkmalwert der Aartalbahn gehört auch, dass diese als (weitgehend) geschlossenes technisches
694 und architektonisches Ensemble erhalten geblieben ist. Im Sinne der der von Prof. Kiesow konstatierten
695 „Einheit von Strecke, technischen Einrichtungen wie Weichen, Signale, Schranken etc., Gebäuden, Lo-
696 komotiven und Waggons“⁴⁷, wird daher im Folgenden vor allem der der Erhalt eines (bzw. des) ge-
697 schlossenen Ensembles angestrebt.

698 5.1.2 *Zu erhaltende Zeitschicht*

699 Sofern mehrere Zeitschichten erhalten geblieben sind, sollen möglichst alle Zeitschichten erhalten blei-
700 ben.

701 Sofern im Zuge von Sanierungsarbeiten grundlegende Maßnahmen ergriffen werden müssten, ist die
702 Zeitschicht des 19. Jahrhunderts maßgeblich zu erhalten.

703 Bei nachträglichen, im 20. Jahrhundert eingefügten Gebäuden (z.B. Schrankenwärterhäuschen in Dotz-
704 heim und Hahn-Wehen) und Bauteilen (Weichen., etc.) ist die Zeitschicht der Erbauung zu erhalten.

705 5.1.3 *Technische Denkmalpflege*

706 Das Ziel des vorliegenden Konzeptes ist der Erhalt eines „funktionierenden“ technischen Denkmals.

707 Soweit vorhanden und technisch zulässig, sollen daher die bestehenden technischen Einrichtungen
708 erhalten bzw. instandgesetzt werden.

709 Im Konfliktfall ist eine sorgfältige Abwägung zwischen den Belangen des Denkmalschutzes und des
710 Eisenbahnrechtes vorzunehmen:

- 711 ▪ In sicherheitsrelevanten Belangen sollen die gesetzlich eingeräumten Spielräume, z. B. des § 2
712 Abs. 2 Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO)⁴⁸ und § 3 EBO⁴⁹, zu Gunsten des Denkmal-
713 schutzes genutzt werden.
- 714 ▪ In nicht-sicherheitsrelevanten Belangen (z. B. Barrierefreiheit nach § 2 Abs. 3 EBO)⁵⁰ ist den Be-
715 langungen des Denkmalschutzes Vorrang einzuräumen.

⁴⁷ Vermerk Kiesows an StS Kleinstück vom 07.01.1988, S. 2.

⁴⁸ § 2 Abs. 2 EBO: Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist.

⁴⁹ § 3 EBO: Ausnahmen können zulassen 1. von allen Vorschriften dieser Verordnung zur Berücksichtigung besonderer Verhältnisse a) für Eisenbahnen des Bundes sowie für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; die zuständigen Landesbehörden sind zu unterrichten, wenn die Einheit des Eisenbahnwesens berührt wird; b) für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen die zuständige Landesbehörde im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2. im Übrigen, soweit Ausnahmen in den Vorschriften dieser Verordnung unter Hinweis auf diesen Absatz ausdrücklich vorgesehen sind, a) für Eisenbahnen des Bundes sowie für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland das Eisenbahn-Bundesamt, b) für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen die zuständige Aufsichtsbehörde. (2) Genehmigungen, die in den Vorschriften dieser Verordnung unter Hinweis auf diesen Absatz vorgesehen sind, erteilen 1. für Eisenbahnen des Bundes sowie für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland das Eisenbahn-Bundesamt, 2. für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen die zuständige Landesbehörde.

⁵⁰ § 2 Abs. 3 EBO: Die Vorschriften dieser Verordnung sind so anzuwenden, daß die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, zu diesem Zweck Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Dies schließt die Aufstellung eines Betriebsprogramms mit den entsprechenden Fahrzeugen ein, deren Einstellung in den jeweiligen Zug bekannt zu machen ist. Die Aufstellung der Programme erfolgt nach Anhörung der Spitzenorganisationen von Verbänden, die nach § 15 Absatz 3 des Behindertengleichstellungsgesetzes anerkannt sind. Die Eisenbahnen übersenden die Programme über ihre Aufsichtsbehörden an das für das Zielvereinbarungsregister zuständige Bundesministerium. Die zuständigen Aufsichtsbehörden können von den Sätzen 2 und 3 Ausnahmen zulassen.

716 Sofern in beiden Fällen ein eisenbahnrechtliches Abweichungsverfahren nach § 3 EBO⁴⁹ notwendig
717 werden sollte, sind die jeweils zuständige Untere Denkmalschutzbehörde (UDB) und das Hessische
718 Landesamt für Denkmalpflege (LfDH) einzubeziehen

719 Sofern eisenbahnrechtliche oder technische Konflikte nicht zugunsten des Erhalts des Originalzustands
720 entschieden werden können, sollen moderne Bestandteile möglichst harmonisch und zugleich zurück-
721 haltend in das Ensemble eingefügt werden. Noch vorhandene historische Bestandteile sollen in diesem
722 Zusammenhang – sofern rechtlich zulässig – nicht demontiert, sondern lediglich eisenbahnrechtlich au-
723 ßer Funktion gesetzt werden.
724

725 5.2 Einzelkulturdenkmäler

726 5.2.1 *Gebäude*

727 In der Denkmaltopographie ausgewiesene Einzelkulturdenkmäler sind als solche zu behandeln und
728 nach üblichen denkmalpflegerischen Gesichtspunkten zu erhalten. Da sie sich vollständig in Privatbesitz
729 befinden, werden sie im Folgenden nicht weiter detailliert behandelt.

730 5.2.2 *Eisenbahnbrücken*

731 Bei als Einzelkulturdenkmälern geschützten Eisenbahnüberführungen ist darauf zu achten, dass sowohl
732 das äußere Erscheinungsbild, aber auch die technisch-konstruktiven Details bei notwendigen Instand-
733 setzungs- oder Sanierungsarbeiten in Bestand und Substanz (u.a. genietete Bauteile) erhalten werden.
734 Grundsätzlich ist eine Reparatur bzw. Instandsetzung (Erhalt in Bestand und Substanz) ggü. einer Re-
735 konstruktion vorzuziehen. Sofern Einzelteile rekonstruiert werden sollen / müssen, ist dies im Rahmen
736 der denkmalrechtlichen Genehmigung zu klären. Die zu erhaltende Zeitschicht ist jeweils im Einzelfall
737 mittels einer Befundung zu ermitteln und ebenfalls im Rahmen der denkmalrechtlichen Genehmigung
738 festzulegen.

739 Bei den meist aus Holz ausgefertigten Bohlenwegen seitlich des Gleiskörpers handelt es sich um ein
740 Verschleißelement, welches regelmäßig ausgetauscht werden muss. Hierbei sind Form und Material
741 der zeitgenössischen Ausfertigung zu berücksichtigen. Im Rahmen der normalen Bauunterhaltung ist
742 ein Austausch ohne denkmalrechtliche Genehmigung zulässig.

743 Sofern aufgrund neuerer sicherheitstechnischer Anforderungen Verlängerungen von Geländern not-
744 wendig werden sollten, so müssen sich diese (in Bezug auf Farbe und Materialität) möglichst nahtlos
745 an das bestehende Geländer anfügen.

746 Bestehende Geländer sind zu erhalten, weswegen einer Reparatur bzw. Instandsetzung stets der Vor-
747 zug zu geben ist. Erhöhungen der Geländer sind aus denkmalrechtlicher Sicht ausgeschlossen.

748 5.2.3 *Tunnelportale*

749 Auch bei den als Einzelkulturdenkmälern geschützten Tunnelportalen ist darauf zu achten, dass sowohl
750 das äußere Erscheinungsbild als auch die bautechnisch-konstruktiven Details bei notwendigen Instand-
751 setzungs- oder Sanierungsarbeiten originalgetreu erhalten werden. Die zu erhaltende Zeitschicht ist
752 jeweils im Einzelfall mittels einer Befundung zu ermitteln und im Rahmen der denkmalrechtlichen Ge-
753 nehmigung festzulegen.

754 5.3 Brücken

755 5.3.1 *Eisenbahnbrücken*

756 Auch die nicht als Einzelkulturdenkmäler geschützten Eisenbahnüberführungen sind im Grundsatz in
757 Bestand und Substanz zu erhalten. Bei notwendigen Instandsetzungs- oder Sanierungsarbeiten ist da-
758 rauf zu achten, dass das äußere Erscheinungsbild nicht verändert wird. Die zu erhaltende Zeitschicht

759 ist jeweils im Einzelfall mittels einer Befundung zu ermitteln und ebenfalls im Rahmen der denkmalrecht-
760 lichen Genehmigung festzulegen. Zu den Geländern gelten die Regeln des Abschnittes 5.2.2 entspre-
761 chend.

762 Davon ausgenommen sind die Eisenbahnbrücken Ludwig-Erhard-Straße in Wiesbaden und die Magist-
763 rale in Taunusstein, da diese in den 1980er bzw. 1990er Jahren aus Stahlbeton vollständig neu errichtet
764 wurden. Ebenfalls ausgenommen ist die in den 1960er Jahren erbaute Eisenbahnüberführung Dolomi-
765 tenstraße, welche lediglich aus einer überbauten Betonröhre besteht. Diese Anlagen sollen sich ledig-
766 lich – soweit möglich – optisch in die Gesamtanlage einfügen.

767 5.3.2 Straßenbrücken

768 Straßenbrücken (über die Aartalbahn) gehören zur Unterhaltungspflicht des Straßenbaulträgers und
769 werden daher – unabhängig von ihrem denkmalschutzrechtlichen Status und unbeschadet von sich ggf.
770 daraus ergebenden Verpflichtungen – in diesem denkmalpflegerischen Konzept nicht betrachtet.

771 5.4 Oberbau und Bahnsteiganlagen

772 5.4.1 Trassierung

773 Der allgemeine Oberbau – vor allem die einmalige und denkmalwertbegründende Trassierung und der
774 derzeitige Stahlschwellenoberbau – sind in ihrer jetzigen Form zu erhalten.

775 5.4.2 Bahnsteige und Bahnhofsanlagen

776 Vorhandene Bahnsteige sowie die Gleisanlagen der Bahnhöfe und die übrigen Bahnhofsanlagen sind
777 in ihrem jetzigen Zustand (inkl. Geometrie und Anordnung) zu erhalten; weitere Rückbauten und De-
778 montagen sind denkmalrechtlich unzulässig.

779 Die vorhandenen Beleuchtungsanlagen (Baujahre vermutlich 1950 ff.) sind nicht vom denkmalpflegeri-
780 schen Konzept erfasst. Ein Erhalt der vorhandenen Anlagen aus der Epoche der Deutschen Bundes-
781 bahn ist jedoch wünschenswert. Sitzbänke dürfen ohne weitere denkmalschutzrechtliche Genehmigung
782 aufgestellt werden, sofern vorab ein „Möblierkatalog“ mit der UDB abgestimmt wurde

783 Bestehende Treppenanlage sind zu erhalten.

784 § 2 (3) der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) schreibt vor, dass die EBO „so anzuwenden
785 sei, dass die Benutzung der Bahnanlagen (...) durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie
786 Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis ermöglicht“
787 wird. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, zu diesem Zweck „Programme zur Gestaltung von Bahnanla-
788 gen (...) zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu
789 erreichen.“

790 Sofern die diesbezüglichen Maßnahmen nur baulich umgesetzt werden können, sind die Belange des
791 Denkmalschutzes gegen die Anforderungen der EBO im Einzelfall gegeneinander abzuwägen.

792 5.4.3 Schwellen

793 5.4.3.1 Schwellen (der Weichen)

794 Die in Weichen typischerweise verbauten Holzschwellen sind aus eisenbahntechnischer Sicht „Ver-
795 brauchsmaterial“ mit einer technischen Nutzungsdauer von 30-45 Jahren. Zur Sicherstellung der tech-
796 nischen Nutzbarkeit der Weichen dürfen diese ausgetauscht und durch neue Holzschwellen ersetzt
797 werden.

798 5.4.3.2 Schwellen (der freien Strecke und in Bahnhofsgleisen)

799 In der freien Strecke und in den Bahnhofsgleisen der Aartalbahn sind überwiegend Stahltragschwellen
800 (siehe Abschnitte 3.1.7 und 3.2.4), abschnittsweise Betonschwellen, vereinzelt auch Holzschwellen ver-
801 baut.

802 Auch wenn Stahl- und Betonschwellen in Vergleich zu Holzschwellen (30-45 Jahre) eine deutlich höhere
803 technische Nutzungsdauer (Stahlschwellen: 40-60 Jahre, mit Überwachung jedoch auch deutlich län-
804 ger) aufweisen, unterliegen auch diese einem Verschleiß, der aus technischer Sicht zum Totalverlust
805 führen kann.

806 Schwellen (der freien Strecke und der Bahnhofsgleise) dürfen ohne weitere denkmalschutzrechtliche
807 Genehmigung ausgetauscht werden, wenn dies aus technischer Sicht notwendig erscheint.

808 Aus denkmalrechtlicher Sicht dürfen zerstörte Schwellen durch moderne Alternativen ersetzt werden.
809 Dafür ist jedoch eine Dokumentation wichtig.

810 Sofern durch die Aartalbahn Infrastruktur gGmbH gewünscht, dürfen im Falle eines notwendigen Aus-
811 tausches auch gebrauchte Schwellen zum Einsatz kommen. Im Rahmen der wirtschaftlichen Zumut-
812 barkeit wird empfohlen, einen Vorrat an Stahlschwellen anzulegen, solange diese noch (aufgrund Mo-
813 dernisierungsmaßnahmen anderer Strecken) auf dem Markt verfügbar sind. Wiederverwendbare Mate-
814 rialien sind aufzubewahren und aufzubereiten.

815 5.4.4 Weichen

816 Alle noch bestehenden Weichenverbindungen sollen funktionsfähig erhalten bleiben.

817 Sofern technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar, sind die eigentlichen Elemente der Weichen (so-
818 fern sie aus Metall gefertigt sind) zu erhalten. Jedoch ist ein Umbau oder eine Ertüchtigung der Wei-
819 chenmechanik (z. B. ein Umbau auf Riegelschlösser oder die Nachrüstung von Klammermittenver-
820 schlüssen) ohne weitere denkmalschutzrechtliche Genehmigung zulässig.

821 5.4.5 Gleissperren

822 Noch vorhandene, aber eisenbahntechnisch nicht mehr notwendige Gleissperren dürfen nach Doku-
823 mentation ohne weitere denkmalschutzrechtliche Genehmigung vollständig und ersatzlos rückgebaut
824 werden.

825 5.4.6 Umbau der Haltestelle Waldstraße

826 Abweichend von den in den Abschnitten 5.4.2 und 5.4.4 festgelegten Maßnahmen soll in Bezug auf die
827 Haltestelle Waldstraße wie folgt verfahren werden:

828 5.4.6.1 Umgang mit der Weiche 10

829 Bei der Weiche 10 handelt es sich nicht um einen originalen Bestandteil der Betriebsstelle Waldstraße
830 (siehe Abschnitt 4.2.5.3, S. 23). Zudem ist die Weiche funktionslos geworden, da der gerade Strang
831 direkt hinter der Weiche in einem Prellbock endet. Die Weiche soll dennoch erhalten werden. Jedoch
832 ist eine Festlegung der Weichenzunge zulässig.

833 5.4.6.2 Umgang mit der Weiche 6

834 Auch die Weiche 6 Waldstraße ist durch die Rückbaumaßnahmen der dama-
835 lige Stadtwerke Wiesbaden AG in den 1990er Jahre funktionslos geworden und
836 endet nach wenigen Metern in einem Schienen- und Schwellenstapel.

837 Da der Schwellensatz der Weiche biologisch abgänglich ist und zugleich die
838 Deutsche Bundesbahn wesentliche, für die Funktion der Weiche unabdingbare
839 technische Funktionsteile demontiert hat, ist der Erhalt der Weiche wirtschaft-
840 lich nicht mehr zumutbar. Eine Demontage der Weiche ist daher nach Doku-
841 mentation und Genehmigung zulässig. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass
842 durch den weitestmöglichen Erhalt des geraden Stranges die Existenz der Wei-
843 che zumindest „optisch“ nachvollzogen werden kann und daher eine Ablesbar-
844 keit der historischen Situation möglich ist (Beispiel siehe Abbildung 25). Unab-
845 hängig davon ist ebenfalls vor einer Demontage der Bestand zu dokumentie-
846 ren.



Abbildung 25: Beispiel für eine
"zungenlose" Weiche

847 5.5 Signale

848 Sofern aus eisenbahnrechtlichen Gründen

- 849 ▪ neue Signale (Signaltafeln im Sinne von „Schildern“) angebracht
- 850 ▪ bestehende Signale (Signaltafeln im Sinne von „Schildern“) durch rückstrahlende Signaltafeln
851 ersetzt
- 852 ▪ bestehende Signale (Signaltafeln im Sinne von „Schildern“) örtlich versetzt oder rückgebaut
- 853 ▪ Signale (Lichtsignale) ersetzt, neu aufgestellt, versetzt oder demontiert

854 werden müssen, so ist dies zulässig. Eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung ist in diesen Fällen
855 nicht erforderlich.

856 Sofern die Fundamente alter Formsignale noch vorhanden oder zumindest deren Standorte noch be-
857 kannt sind, so dürfen diese (unter zur Hilfenahme baugleichen historischen Materials anderer Strecken
858 auf dem technischen Stand der Formsignale der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts / Bundesbahn-
859 zeit)⁵¹ neu errichtet werden. Sofern Originalstandorte verwendet werden, ist eine denkmalschutzrecht-
860 liche Genehmigung nicht erforderlich. Davon unbeschadet ist die etwaige Notwendigkeit eines denk-
861 malschutzrechtlichen Verfahrens zur Translozierung von Altanlagen anderer Provenienz.

862 5.6 Stellwerke

863 Die noch vorhandenen Stellwerke sollen funktionsfähig erhalten bleiben.

864 5.7 Bahnübergangsanlagen

865 Solange diesem Ziel keine zwingenden eisenbahnrechtlich zuwiderlaufenden Vorschriften entgegen-
866 stehen oder Ausnahmegenehmigungen (z.B. nach § 3 EBO) ausgeschlossen sind, sollen die vorhan-
867 denen elektromechanischen Bahnübergangsanlagen der Bauart Lo 57 erhalten bleiben.

868 Unter dem Vorbehalt einer denkmalrechtlichen Genehmigung sind Ausnahmen hiervon möglich, wenn
869 aus wirtschaftlichen Gründen eine Ersatzteilbeschaffung nicht mehr zumutbar oder mangels verfügbarer
870 Teile tatsächlich nicht mehr möglich ist. Auch hier wird eine Vorratshaltung empfohlen.

871 Die mechanischen Bahnübergangsanlagen sollen erhalten bleiben.

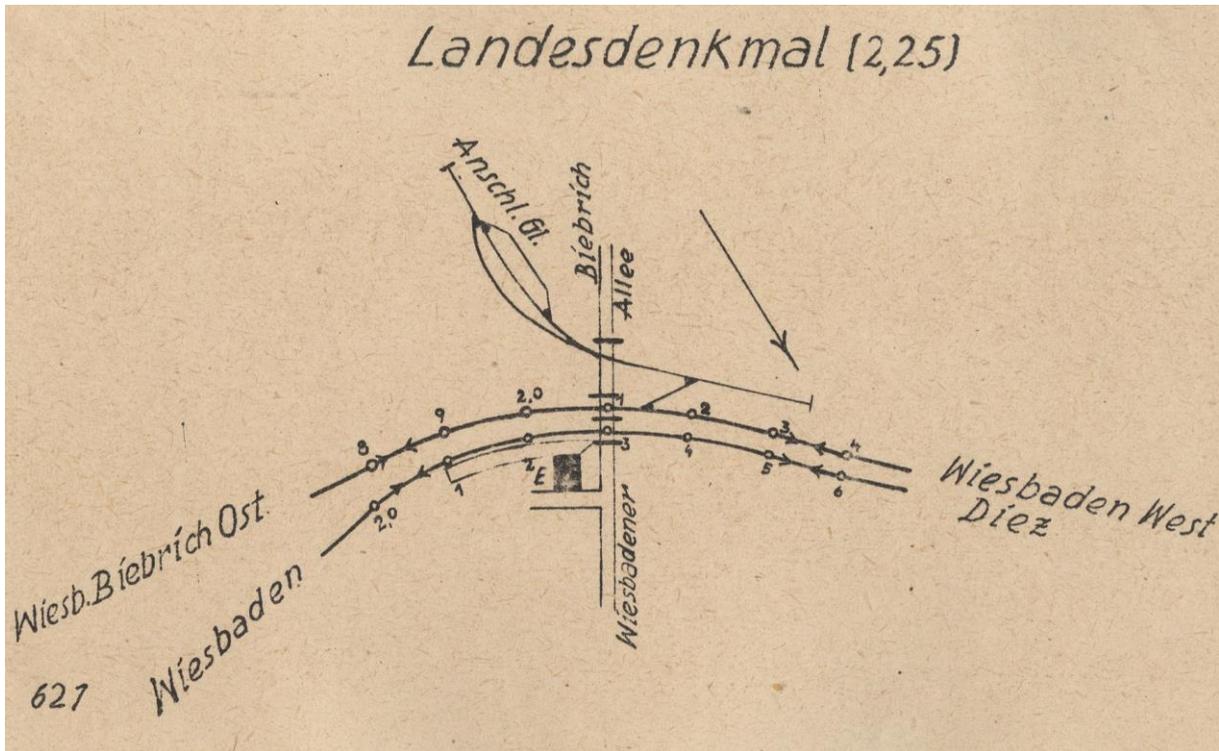
⁵¹ Die Formsignale der Bundesbahnzeit bestehen aus standardisierten und industriell hergestellten Komponenten und sind noch im Original verfügbar. Vorherige Signale, z. B. des 19. Jahrhunderts sind auch mit hohem wirtschaftlichem Aufwand nur noch sehr eingeschränkt beschaffbar.

872 **6 Abbildungsverzeichnis**

873	Abbildung 1: Übersichtskarte Aartalbahn	5
874	Abbildung 2: Anleiheschein von 1887 zur Finanzierung der Baukosten des zweiten Abschnittes.	6
875	Abbildung 3: Moritz Hilf.....	7
876	Abbildung 4: Höhenprofil der Aartalbahn	8
877	Abbildung 5: Gottfried Kiesow (2006).....	8
878	Abbildung 6: Denkmal zu Ehren von Gottfried Kiesow in Quedlinburg	9
879	Abbildung 7: Postkarte Bf. Eiserne Hand um 1910	10
880	Abbildung 8: Kaiserin Elisabeth ("Sissi")	10
881	Abbildung 9: Wagen Bauart Langenschwalbach	11
882	Abbildung 10: Dampflokomotive Bauart T9.....	11
883	Abbildung 11: Gepäckwagen Bauart Langenschwalbach.....	11
884	Abbildung 12: Dampflokomotive Bauart T9.....	11
885	Abbildung 13: Stahlschwelle mit Herkunftsnachweis und Produktionsjahr (THYSSEN 1929)	12
886	Abbildung 14: Bahnübergangsgebäude "Posten 4" im Bf. Hahn-Wehen	13
887	Abbildung 15: Relaisgruppe einer Lo 57-Anlage, Bauart Siemens.....	13
888	Abbildung 16: Quecksilber-Pendelrelais, Bauart Siemens.....	13
889	Abbildung 17: Letzter Personenzug der Deutschen Bundesbahn	14
890	Abbildung 18: Bis heute überlieferte Tafel im "Gebüsch" des ehem. Bf. Chauseehaus.....	20
891	Abbildung 19: Stellwerksgebäude "Df" in Wiesbaden-Dotzheim	21
892	Abbildung 20: Die Betriebsstelle Waldstraße als Bahnhof 1956.....	22
893	Abbildung 21: Die Betriebsstelle Waldstraße nach dem Rückbau zur Haltestelle 1968.....	22
894	Abbildung 22: Heutiger Zustand Weiche 10 Haltestelle Waldstraße mit Prellbock.....	23
895	Abbildung 23: Haltestelle Waldstraße: Heutiger Zustand	23
896	Abbildung 24: Hebelbank Bad Schwalbach	24
897	Abbildung 24: Beispiel für eine "zungenlose" Weiche.....	30
898	Abbildung 26: Gleisanlagen Haltepunkt Landesdenkmal und Industrieanschluss Henkell 1955	32
899	Abbildung 27: Gleisanlagen ehem. Bf. Waldstraße 1955 (heute zur Haltestelle zurückgebaut)	32
900	Abbildung 28: Gleisanlagen ehem. Bf. Waldstraße 1956 (heute zur Haltestelle zurückgebaut)	33
901	Abbildung 29: Gleisanlagen Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim 1955	33
902	Abbildung 30: Gleisanlagen ehemaliger Bahnhof Chauseehaus 1955 (heute zum Haltepunkt zurückgebaut).....	34
903	Abbildung 31: Gleisanlagen ehemaliger Bahnhof Eiserne Hand 1955 (heute zum Haltepunkt zurückgebaut).....	34
904	Abbildung 32: Gleisanlagen Bahnhof Hahn-Wehen 1955.....	35
905	Abbildung 33: Gleisanlagen Bahnhof Bad Schwalbach 1955.....	35
906	Abbildung 34: Gleisanlagen ehemaliger Bahnhof Bleidenstadt 1955 (heute zum Haltepunkt zurückgebaut).....	36
907	Abbildung 35: Gleisanlagen ehemaliger Haltepunkt Adolfseck 1955 (heute aufgelassen)	36
908	Abbildung 36: Gleisanlagen Bahnhof Hohenstein (Nassau) 1955.....	37
909	Abbildung 37: Gleisanlagen ehemaliger Haltepunkt Laufenselden 1955 (heute aufgelassen)	37
910	Abbildung 38: Gleisanlagen Bahnhof Kettenbach 1955.....	38
911	Abbildung 39: Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim 1987	39
912	Abbildung 40: Bahnhof Hahn-Wehen 1987.....	39
913	Abbildung 41: Bahnhof Bad-Schwalbach 1987	40
914	Abbildung 42: Bahnhof Hohenstein (Nassau) 1987	40
915	Abbildung 43: Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim 2024 (Demontagen nach 1987 rot eingefärbt)	41
916	Abbildung 44: Bahnhof Hahn-Wehen 2024 (Demontagen nach 1987 rot eingefärbt)	41
917	Abbildung 45: Bahnhof-Hahn Wehen 2024.....	42
918	Abbildung 46: Skizze Strecke 3500 und 3504.....	45

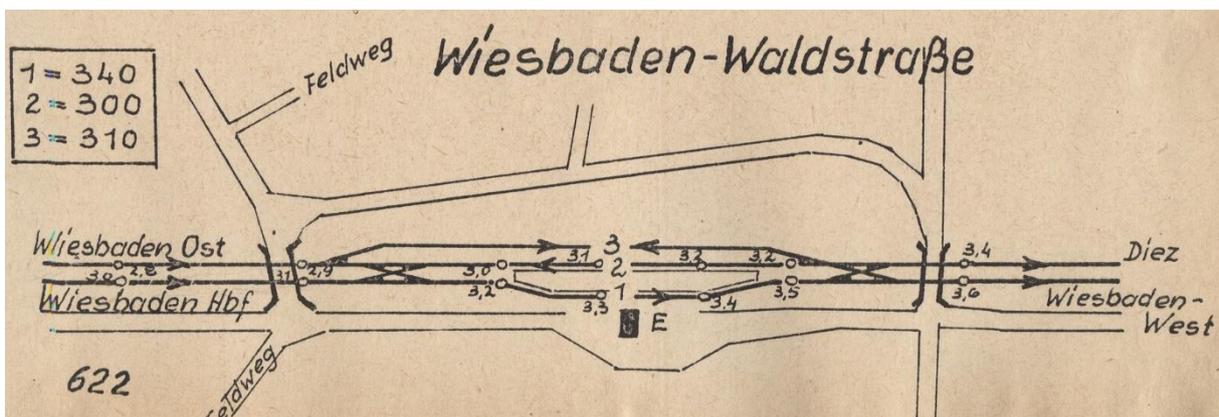
922 **7 Anhang**

923 7.1 Anhang I: Gleisanlagen der Bahnhöfe und Haltepunkte zum Beginn der Bundesbahnzeit
 924 (Stand: 1955)



925

Abbildung 26: Gleisanlagen Haltepunkt Landesdenkmal und Industrieanschluss Henkell 1955



926

Abbildung 27: Gleisanlagen ehem. Bf. Waldstraße 1955 (heute zur Haltestelle zurückgebaut)

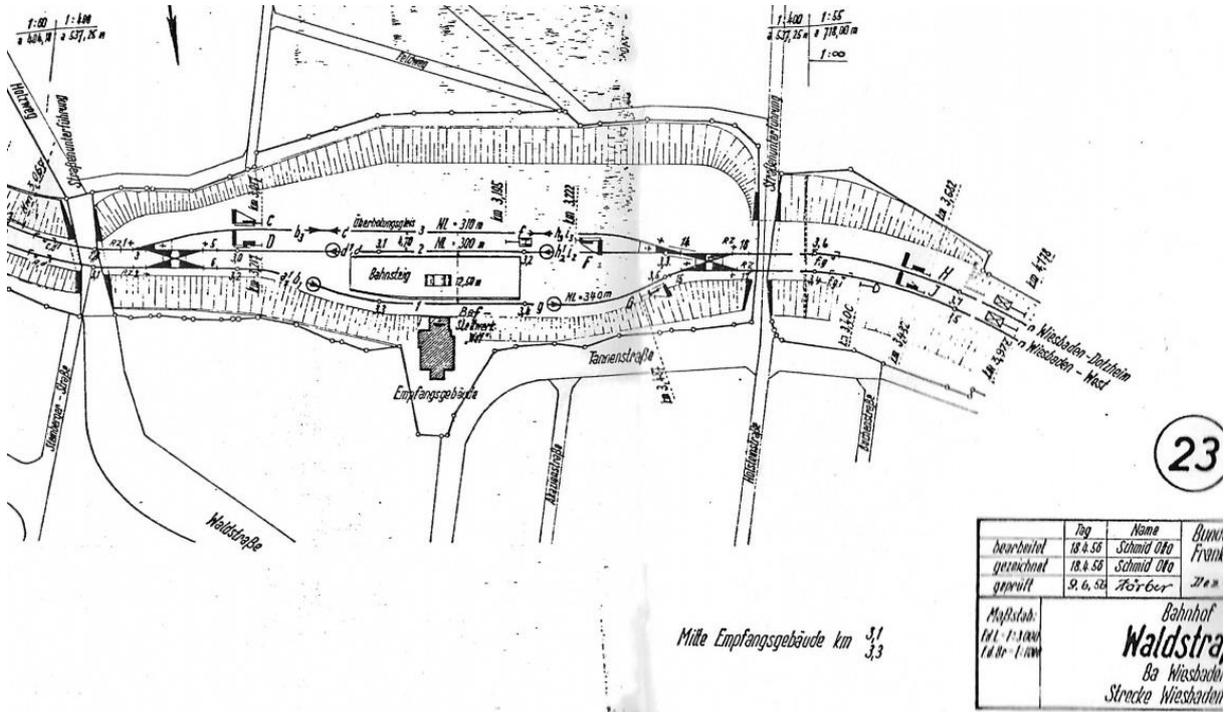


Abbildung 28: Gleisanlagen ehem. Bf. Waldstraße 1956 (heute zur Haltestelle zurückgebaut)

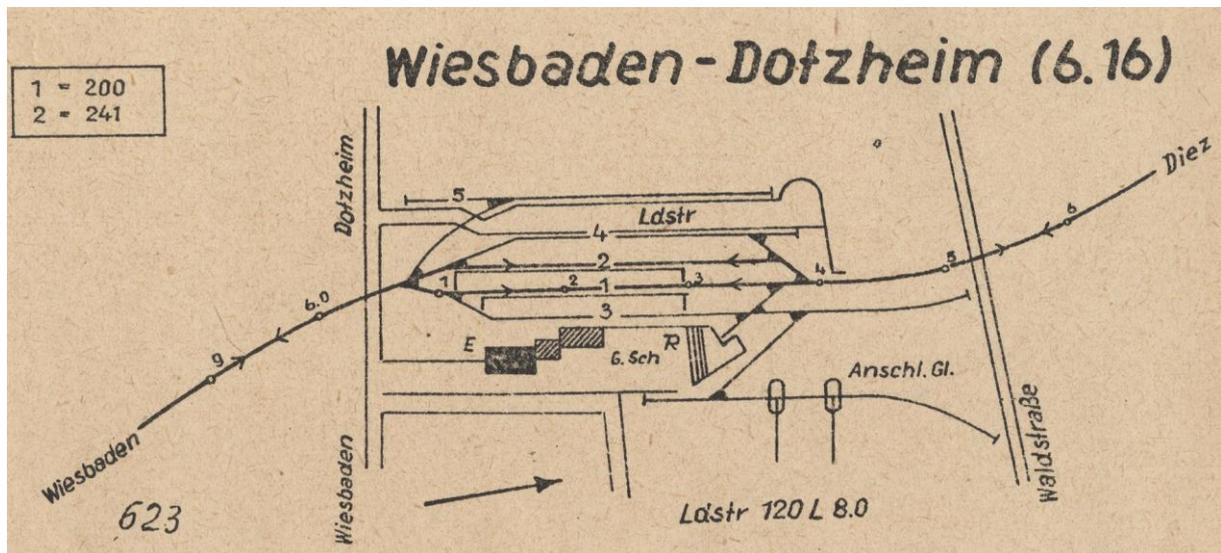
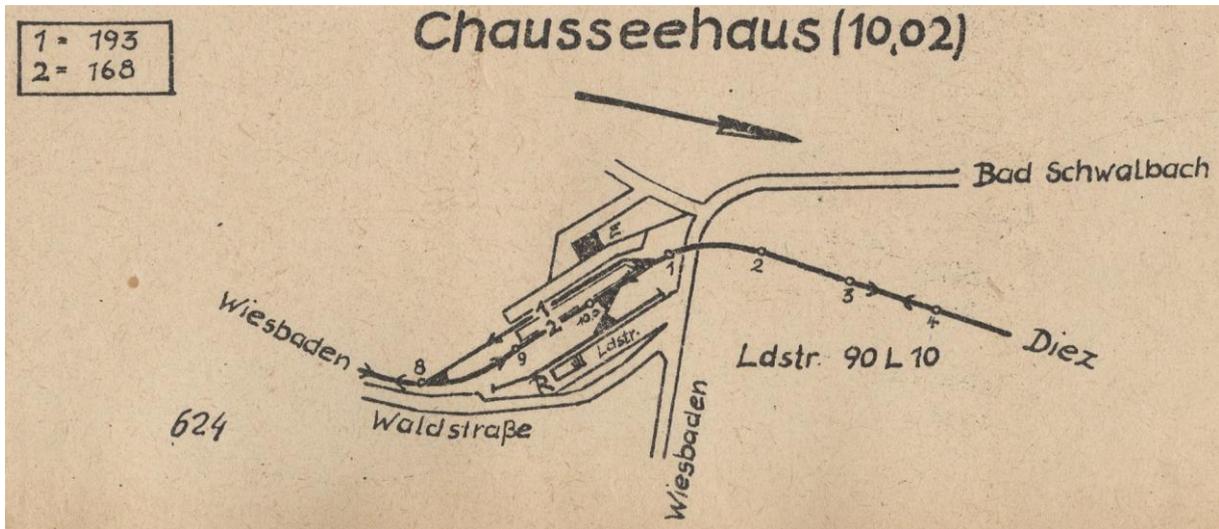


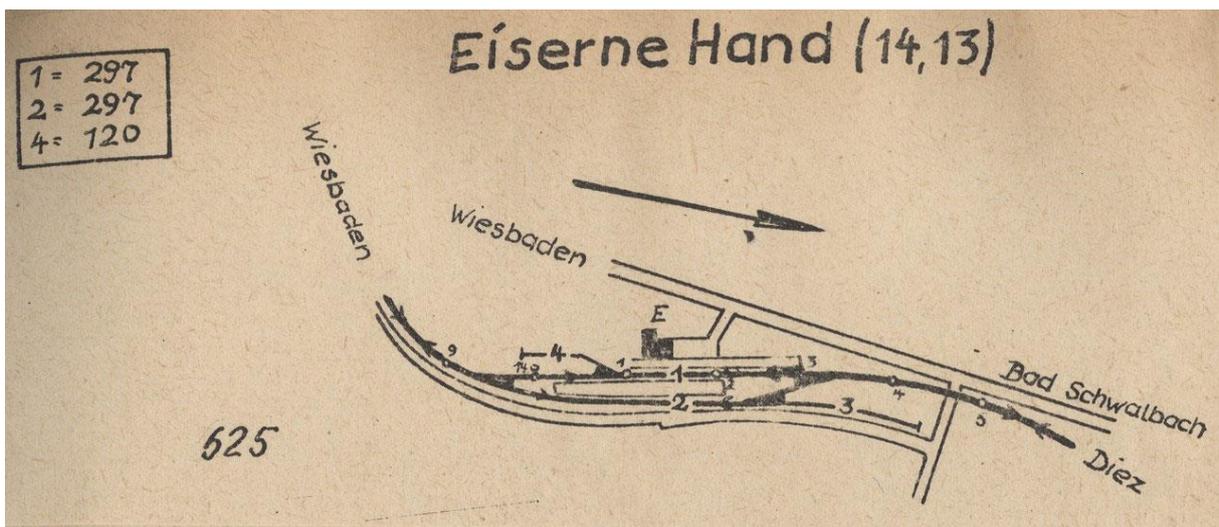
Abbildung 29: Gleisanlagen Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim 1955



928

Abbildung 30: Gleisanlagen ehemaliger Bahnhof Chausseehaus 1955 (heute zum Haltepunkt zurückgebaut)

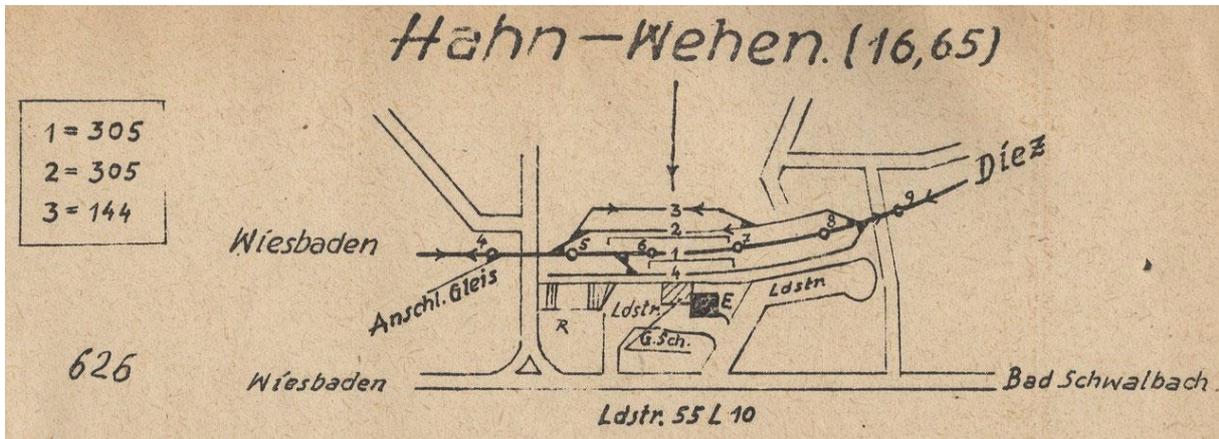
929



930

Abbildung 31: Gleisanlagen ehemaliger Bahnhof Eiserne Hand 1955 (heute zum Haltepunkt zurückgebaut)

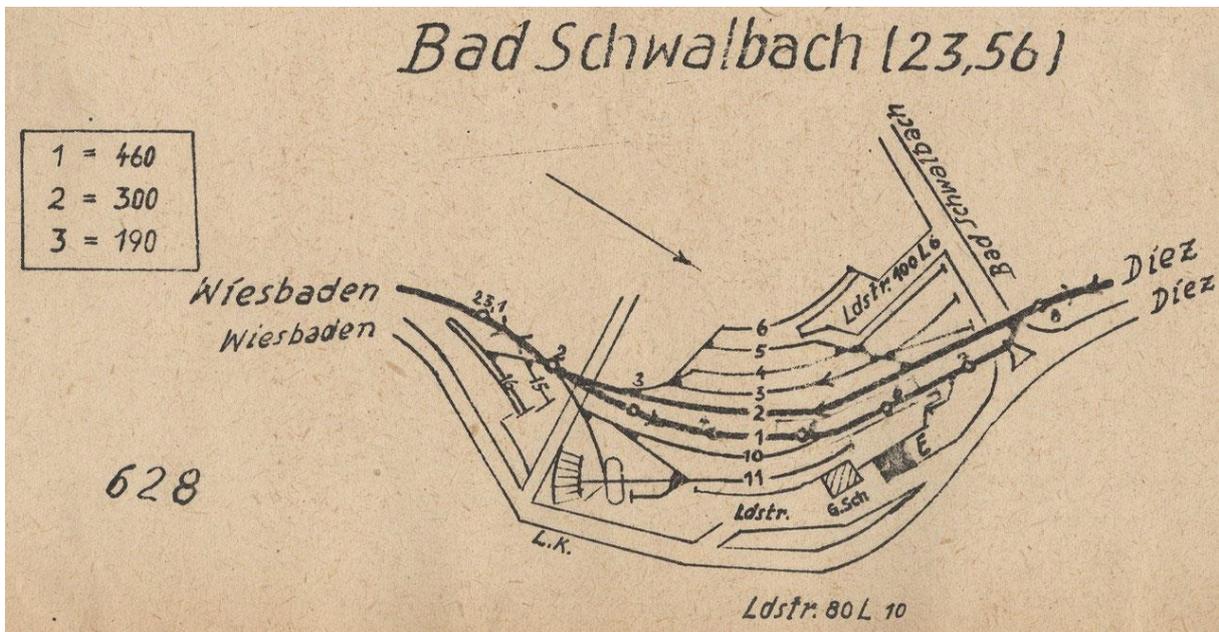
931



932

Abbildung 32: Gleisanlagen Bahnhof Hahn-Wehen 1955

933



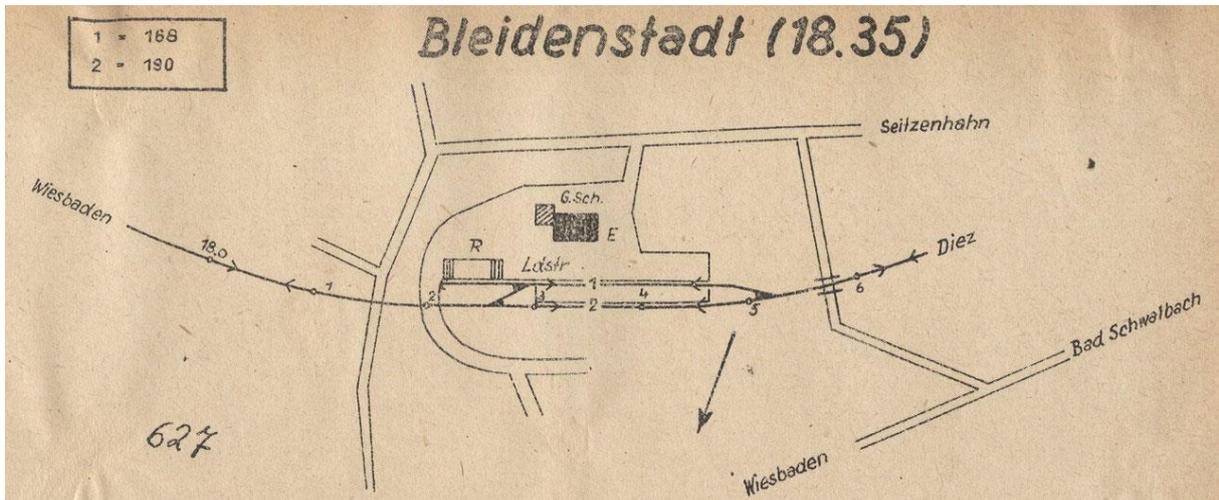
934

Abbildung 33: Gleisanlagen Bahnhof Bad Schwalbach 1955

935

936

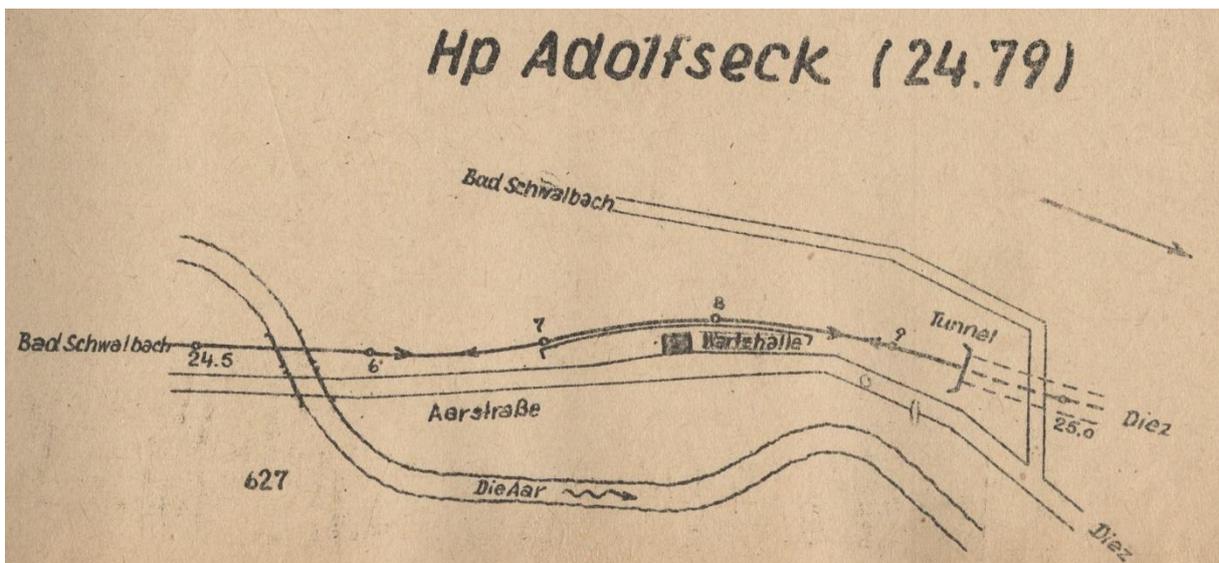
937



938

Abbildung 34: Gleisanlagen ehemaliger Bahnhof Bleidenstadt 1955 (heute zum Haltepunkt zurückgebaut)

939



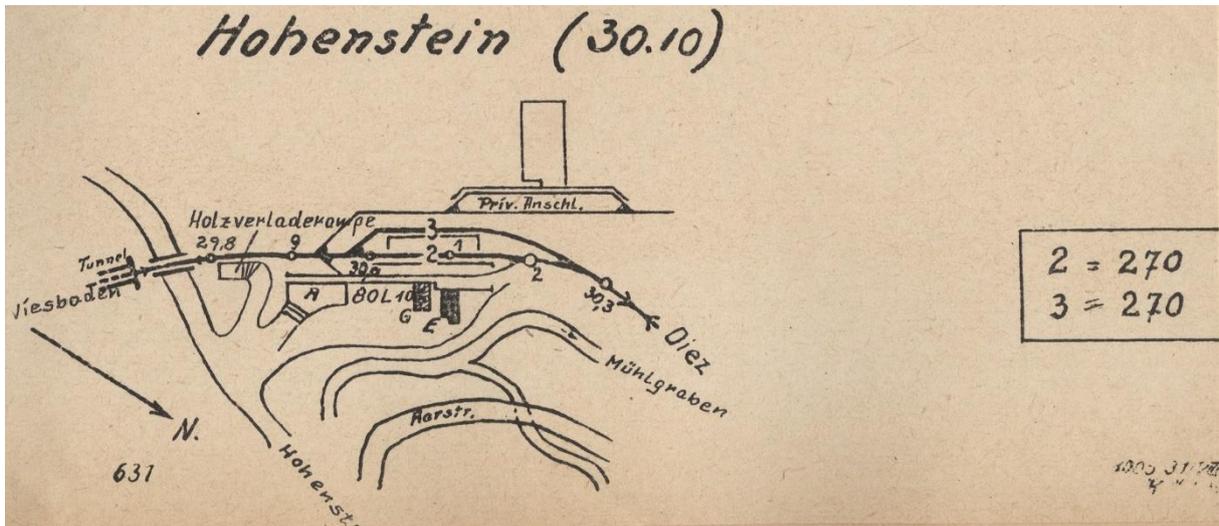
940

Abbildung 35: Gleisanlagen ehemaliger Haltepunkt Adolfseck 1955 (heute aufgelassen)

941

942

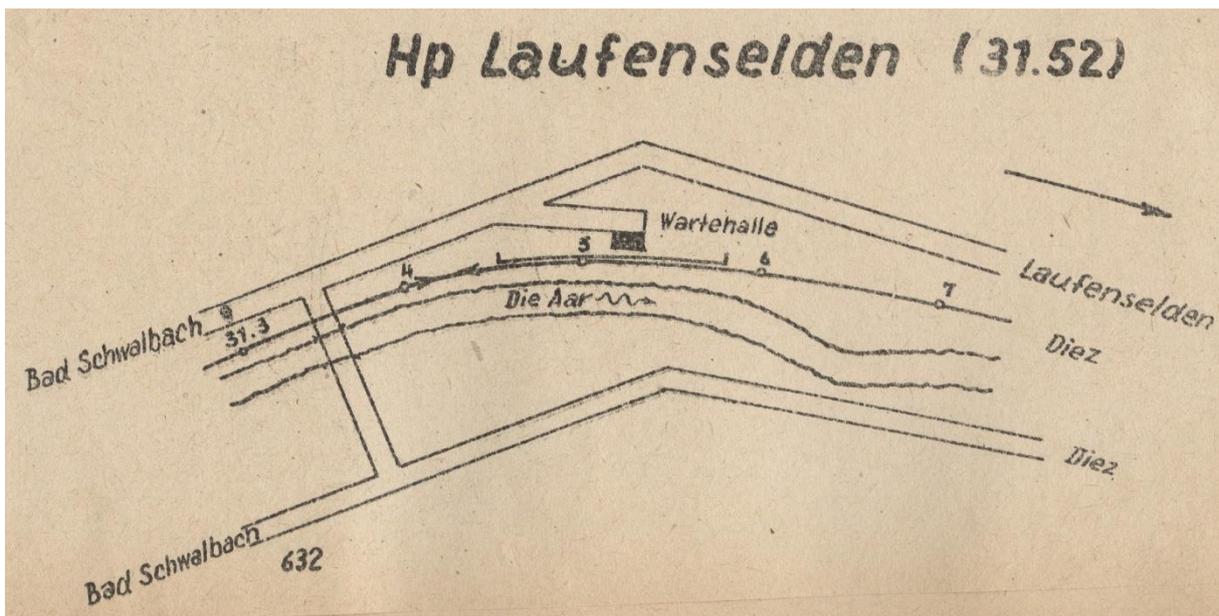
943



944

Abbildung 36: Gleisanlagen Bahnhof Hohenstein (Nassau) 1955

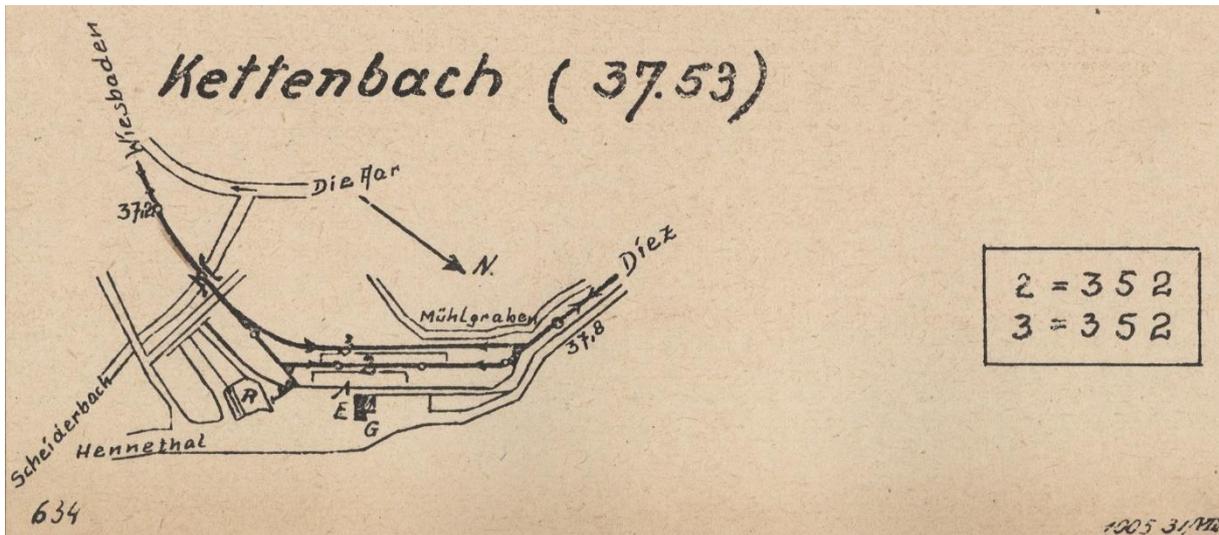
945



946

Abbildung 37: Gleisanlagen ehemaliger Haltepunkt Laufenselden 1955 (heute aufgelassen)

947

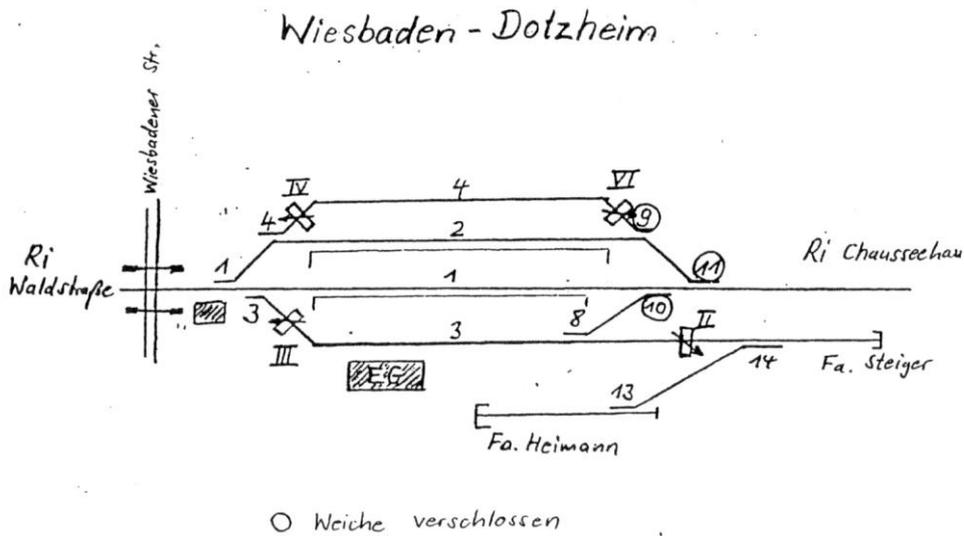


948

Abbildung 38: Gleisanlagen Bahnhof Kettenbach 1955

949

950 7.2 Anhang II: Gleisanlagen der Bahnhöfe zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Hohenstein (Nas-
 951 sau) zum Zeitpunkt des Eintrages der Aartalbahn in das Denkmalkataster



952
 Abbildung 39: Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim 1987

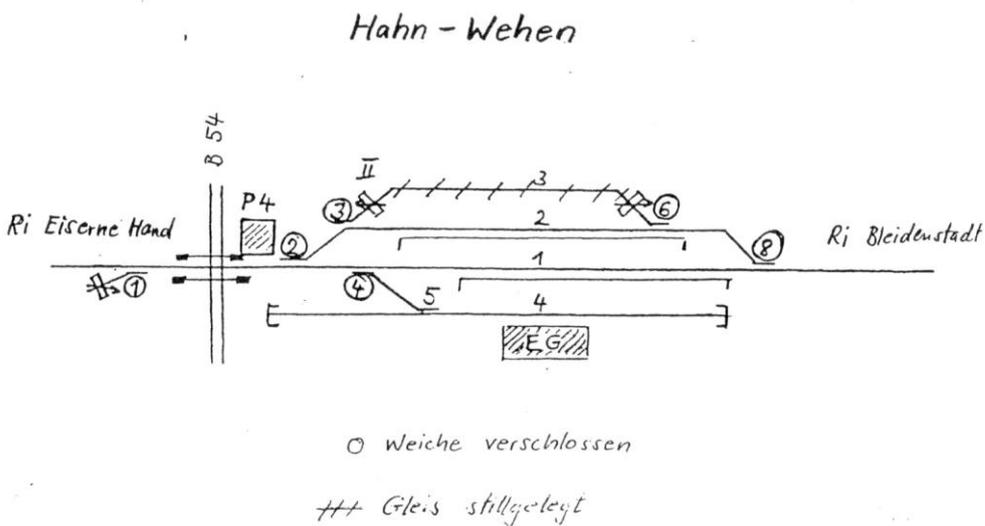
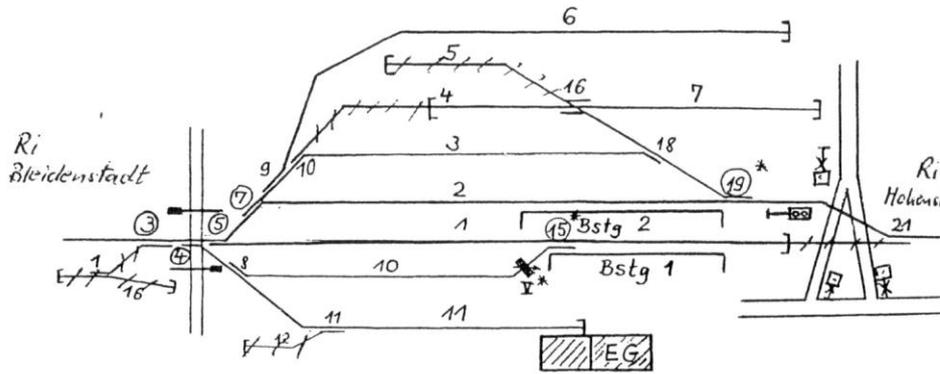


Abbildung 40: Bahnhof Hahn-Wehen 1987

953

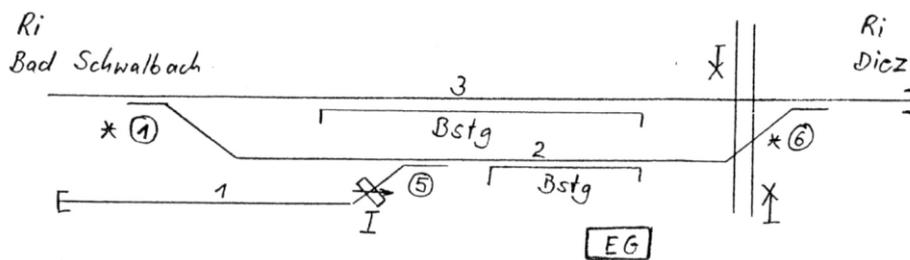
Bad Schwalbach



- Weiche verschlossen
- * ferngestellt
- +++ Gleis stillgelegt

Abbildung 41: Bahnhof Bad-Schwalbach 1987

Hohenstein (Nassau)



- Weiche verschlossen
- * ferngestellt

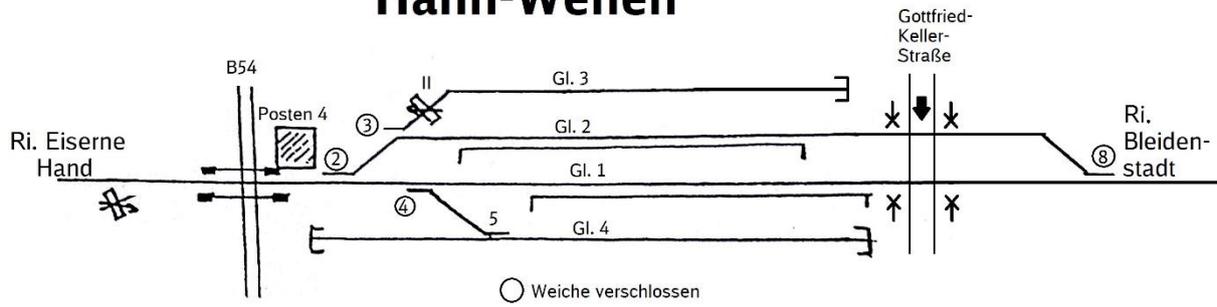
954

Abbildung 42: Bahnhof Hohenstein (Nassau) 1987

955

956

Hahn-Wehen



962

Abbildung 45: Bahnhof-Hahn Wehen 2024

963

964 7.4 Anhang IV: Streckenverlauf Aartalbahn (Liste der Bauwerke und Betriebsstellen)

965

Streckenverlauf Aartalbahn

-0,170		W 485 Wiesbaden-Ost (Anschlussweiche -0,280)	6,055		• BÜ km 6,055 – Wiesbadener Strasse	17,200		• Magistralenbrücke B 54
-0,100		Ls 4061	6,160		Wiesbaden-Dotzheim FWD	17,205		• EÜ Mühlbach (Gewölbe)
0,000		Wiesbaden-Ost FWO	6,540		• EÜ Flachstrasse	17,513		• BÜ Konrad-Adenauer-Strasse
0,042		ASig N406	6,770		• BÜ – Am Hang	17,773		• BÜ – Hohlweg (Deutsche Post)
0,200		ESig H376	7,318		• EÜ Dolomitenstraße	18,153		• BÜ km 18,153 – Stiftstrasse
0,365		• EÜ Salzbach	7,953		• BÜ – Hermann-Brill-Strasse (Gehmer Weg)	18,295		Bleidenstadt Hp. FBLB
0,434		• EÜ Mainzer Straße (B 263)	8,290		• BÜ km 8,3 – Wenzel-Jaksch-Strasse	18,325		• BÜ Fußweg
0,530		• EÜ Rheinbahn	8,590		• BÜ – nördlich Wenzel-Jaksch-Strasse	18,585		• Bogenbrücke Höhe St. Peter auf dem Berg
0,855		• SÜ Bernhard May Straße	8,895		• BÜ – Langendellschlag (Finkenweg)	18,645		• EÜ über Weg
0,898		• Ne 2 für Einfahrtsignal FWO	9,692		• BÜ – Einfahrt Chausseehaus	18,768		• EÜ über Weg
1,355		• SÜ A66	10,020		Chausseehaus Hp. FCH	19,790		• BÜ km 19,7 – Abzweig Seitenhahn
1,763		• SÜ Drususstraße (3500: 1,960)	10,106		• BÜ km 10,1 – Lahnstrasse	20,421		Gemarkungsr. Taunusstein - Schlangenb.
1,96		Landesdenkmal Hp. (3500: 2,159 Hp/2,25 EG)	10,500		• BÜ – Golfplatzkurve	21,130		• BÜ – Schlamm-BÜ
2,086		• SÜ Biebricher Allee (3500: 2,290)	10,635		• EÜ Christian-Krauss-Weg	21,165		Gemarkungsgrenze Schlangenbad - BSB
2,236		• Weiche 1 Awanst Wi. Ost Henkell	11,111		• BÜ – Großer Stellschlag (Wasserreservoir)	22,168		• EÜ über die Aar
2,240		Awanst Wi. Ost Henkell FWOH	11,686		• BÜ – Wald	22,152		• BÜ – südlich Lauberstegmühle
2,393		• SÜ Rittershausstraße (3500: 2,586)	12,423		• BÜ – Wald	22,230		Awanst Asmara
2,905		• EÜ Steinbergstraße (3500: 3,095)	12,955		• BÜ – südlich Napoleonbrücke	22,461		• BÜ – nördlich Lauberstegmühle
		• Gleissperre I (nur 3500)	13,429		• SÜ Napoleonbrücke	22,678		• BÜ km 22,6 – Abzweig Hettenhain
2,98		• Weiche 1 Hst Waldstraße (3500: 3,17)	13,606		• EÜ über Graben (Durchlass)	22,955		• BÜ – ehem. Einfahrtsignal Bf. FBSB
3,143		Waldstraße Hst. FWW (3500: 3,372)	13,785		• SÜ B 54	23,260		• BÜ Anrufschränke Bf. Bad Schwalbach
3,371		• EÜ Grundmühlweg (3500: 3,564)	13,970		• BÜ – Rheinhöhenweg	23,560		Bad Schwalbach FBSB
3,400		• Weiche 6 Hst Waldstraße (3500: 3,59)	13,973		Gemarkungsgrenze Wiesbaden - Tsst.	23,720		• BÜ km 23,7 – Bahnhofstrasse
3,41		Alte Anschlussgrenze I (3500: 3,606) I	14,140		Eiserne Hand Hp. FEH	23,760		• BÜ km 23,7 – Bahnhofstrasse
3,684		• EÜ Wiesenstraße (3500: 3,841)	14,467		• BÜ – Herzogsweg	24,550		• EÜ über die Aar
4,143		• EÜ Schiersteiner Straße (3500: 4,324)	14,935		• BÜ – Wald, Abzweig B 54 Umgehungsstrasse	24,602		• BÜ km 24,6 – Fa. Möller
4,19		Alte Anschlussgrenze II	15,385		• BÜ – Wiesbadener Strasse Höhe Tannenburg	24,790		• Adolfseck Hp.
4,2		Awanst Wiesb.-Aartalbahn (W10 n. Wiesb-W)	15,950		• SÜ Kesselbachstraße	24,900		• Adolfsecker Tunnel (km 24,920 – 25,070)
4,2		Streckenwechsel 3504 → 3500	16,460		• BÜ Wiesbadener Strasse (Posten 4)	25,134		• EÜ über Weg
4,360		Awanst Wiesb.-Aartalbahn (W10 n. Wiesb-W)	16,650		Hahn-Wehen FHWE	25,432		• EÜ über Weg
4,404		• Waldstrasse, Übergabe (Gleissperre X)	16,733		• BÜ – Gottfried-Keller-Strasse	26,158		• EÜ über einen Fußweg
4,887		• BÜ km 4,887 – Straßenmühle	16,850		• EÜ Gottfried-Keller-Straße	26,758		• EÜ über Aar
5,856		• EÜ Ludwig-Erhardt-Strasse	17,205		• BÜ Südliches Ende Magistralenbrücke	26,979		• Kläranlage Bad Schwalbach (Aarbrücke)

966
967

Streckenverlauf Aartalbahn

27,111		• EÜ über Kahlbach
27,151	----	Gemarkungsg. Bad Schwalbach - Hohenst.
27,192		• BÜ – Felsentor
27,474		• EÜ über Aar
27,676		• BÜ – Einschaltkontakt Felsentor (Breithardt)
28,305		• BÜ Abzweig Hohenstein Oberdorf
28,399		Breithardt Hp. FBRH
28,513		• BÜ Fußweg
28,715		• BÜ – Abzweig Breithardt B 54
28,469		• EÜ über Aar
28,598		• EÜ über Aar
28,698		• EÜ über Bach
29,126		• EÜ über Aar
29,500		• Hohensteiner Tunnel (km 29,545 – 29,715)
30,100		Hohenstein (Nassau) FHST
30,212		• BÜ – Weiche 6 Bf. Hohenstein (Nassau)
30,370		Alte Betriebsgrenze
30,524		• BÜ Zufahrt Kläranlage
30,822		• EÜ über Aar
31,001		• EÜ über Aar
31,378	----	Gemarkungsgrenze Hohenstein - Heidenr.
31,361		• BÜ Abzw. Laufenselden
31,370		• EÜ Lonabach (Gewölbe)
31,520		• Laufenseldener Hp. (aufgegeben)
32,682		• Laufenseldener Tunnel (287 m)
33,044		• EÜ Mühlbach (Gewölbe)
33,091	----	Landesgrenze Hessen - RLP
33,091	----	Gemarkungsgrenze Heidenrod - Reckenroth
33,167	----	Landesgrenze RLP - Hessen
33,167	----	Gemarkungsgrenze Reckenroth - Aarbergen
33,214	----	Landesgrenze Hessen - RLP
33,214	----	Gemarkungsgrenze Aarbergen - Reckenroth

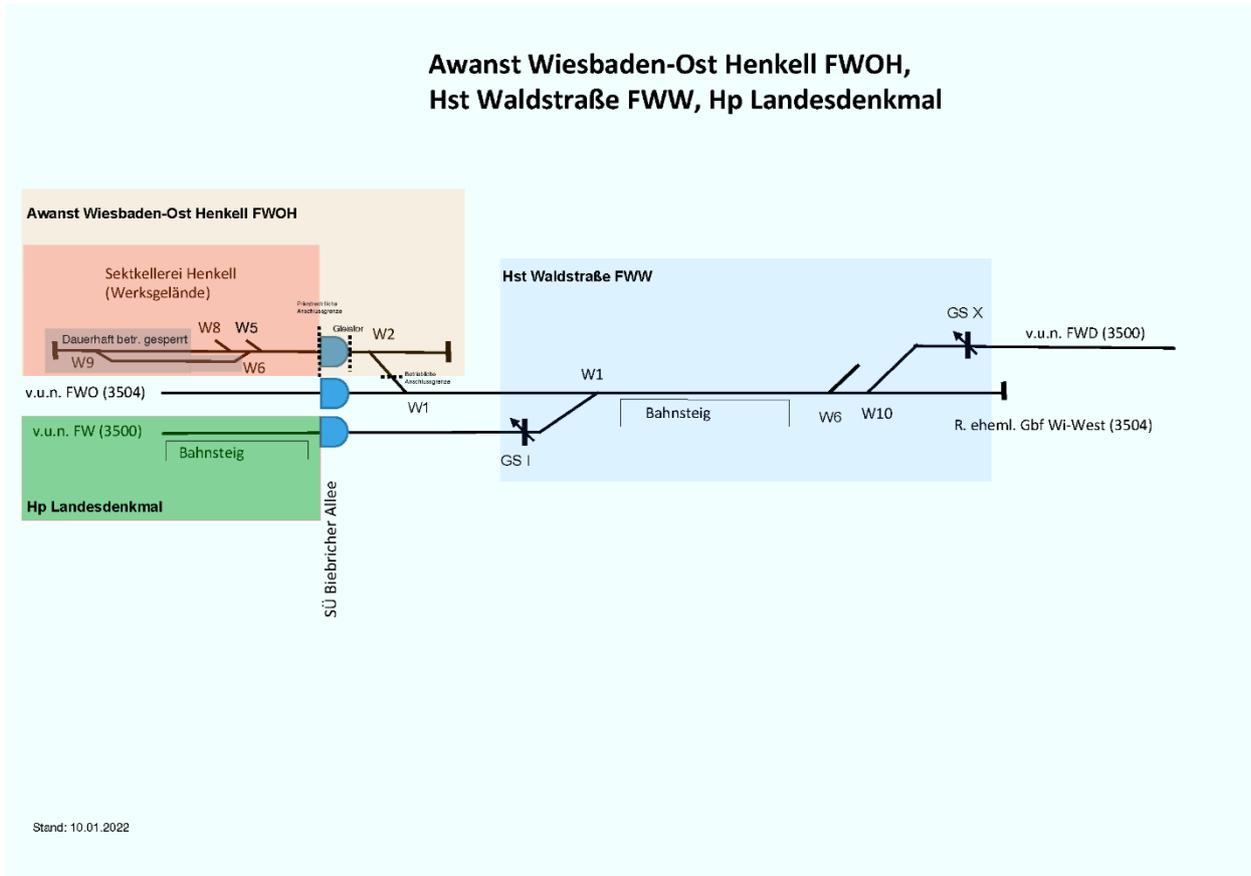
33,275		• EÜ über Aar (Gewölbe)
33,576	----	Landesgrenze RLP - Hessen
33,670	----	Gemarkungsgrenze Reckenroth - Aarbergen
33,672		• EÜ Sandersmühle
33,711		• Michelbacher Tunnel (156 m)
34,531		• EÜ über Mühlgraben
34,658		• EÜ über Aar
34,881		• BÜ
35,417		• BÜ Zimmermannsmühle
35,650		Michelbach MIB
35,872		• EÜ über Aar
35,893		• BÜ Michelbach - Hauptstraße
35,897		• EÜ über Festerbach
35,931		• BÜ
36,219		• BÜ
36,580		• EÜ über Löschwasserkanal
36,612		• BÜ Kettenbach I (Zufahrt Passavant Süd)
37,012		• BÜ Kettenbach II (Straßenseitig a.B.)
37,157		• BÜ Kettenbach III (Zufahrt Passavant Nord)
37,175		• BÜ Kettenbach III (Scheidetalstr)
37,240		• EÜ
37,252		• BÜ Kettenbach IV (Verladeanlage)
37,301		• EÜ über Scheidetalbach
37,311		• BÜ Kettenbach IV (Verladeanlage)
37,530		Kettenbach FKET
37,955		• EÜ über Mühlgraben
38,179		• BÜ
38,221		• EÜ über Mühlbach
38,296		• BÜ Hausen üb Aar - Zum Wingert
38,886		• EÜ über Aar
38,992		• BÜ
39,296		• BÜ Zufahrt Solaranlage

39,570		• Rückershausen ehem HP
39,649		• BÜ Rückersh Höhe ehem Hp
39,956		• EÜ über Dollbach und Weg
40,032		• BÜ Rückershausen Fr.-Ebert-Str
ca. 40,438		• BÜ Minigolf
ca. 40,696		• BÜ Trampelpfad Aarbrücke vor K2
40,928		• Anschluss- und Unterhaltungsgrenze
40,928	----	Landesgrenze

Hinweis: Die Angaben der Botriebestellen und Bauwerke stimmen nicht zwingend mit den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort überein. Die Ungenauigkeiten resultieren aus verschiedenen Zahlenangaben in verschiedenen Dokumenten. Im Zweifelsfall muss auf der Basis der Hektometersteine eine Messung vor Ort erfolgen.

21.12.2023

968 7.5 Anhang V: Skizze Strecke 3500 und 3504 im Bereich Landesdenkmal und Waldstraße



969 *Abbildung 46: Skizze Strecke 3500 und 3504*