

LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE HESSEN

Az.: KI / WE

LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE HESSEN

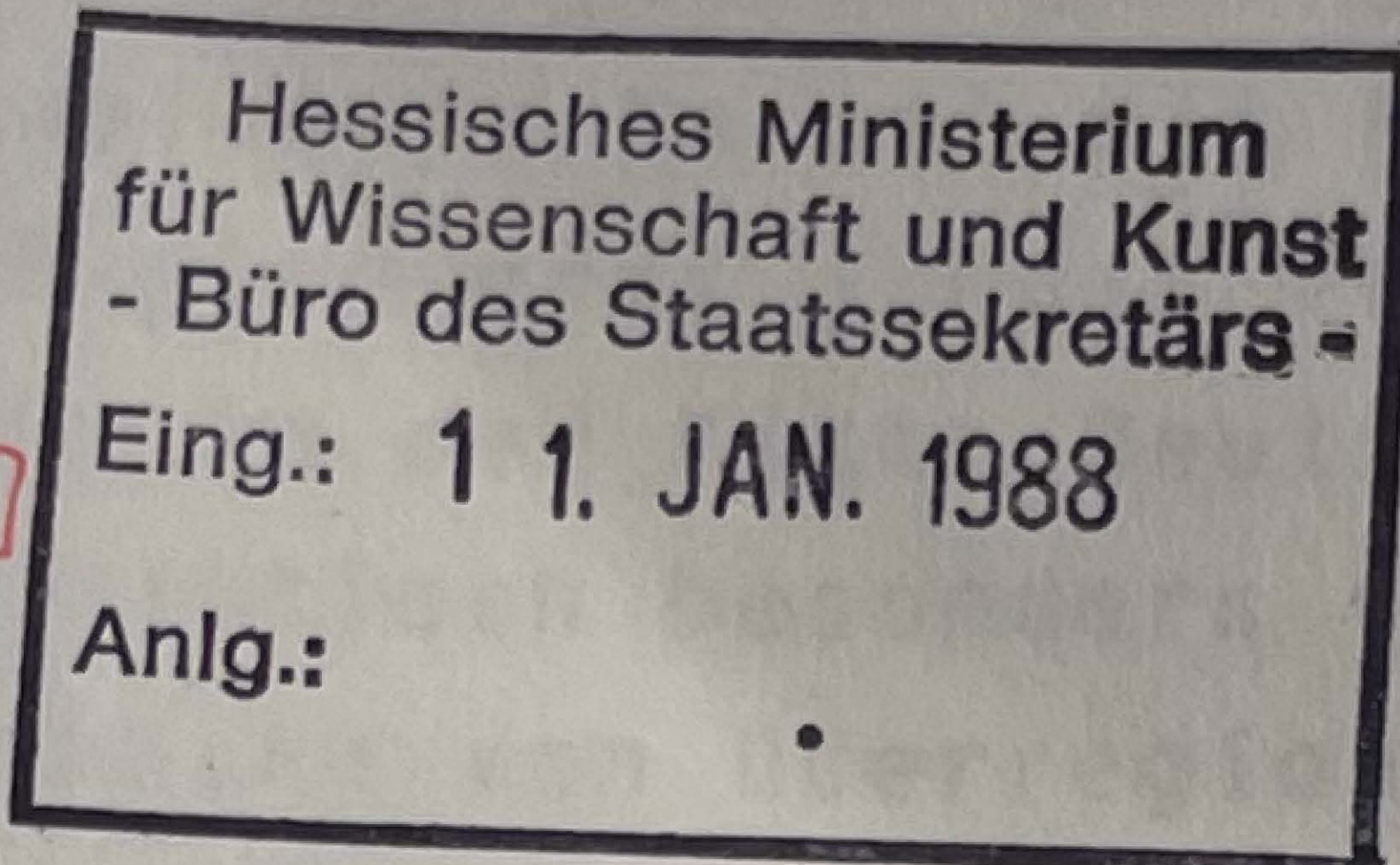
Schloß Biebrich/Westflügel
6200 WIESBADEN, 07.01.1988
Ruf (06121) 65071-74

Außenstellen:

Abt. Vor- u. Frühgeschichte
Schloß/Glockenbau
6100 DARMSTADT,
Ruf (06151) 125645

Abt. Baudenkmalfpflege
Ketzerbach 10
3550 MARBURG,
Ruf (06421) 67093-94

Abt. Vor- u. Frühgeschichte
Ketzerbach 11
3550 Marburg,
Ruf (06421) 63650



Vermerk für Herrn Staatssekretär Dr. Kleinstück

Betr.: Schwalbacher Bahn Wiesbaden - Diez, sogen. Aartalbahn

Bezug: Rücksprache am 11.12.1987

1. Die Bedeutung der Technik- und Industriedenkmäler für das 19. und 20. Jahrhundert

Als hochtechnisierter Industriestaat ist für die Bundesrepublik Deutschland die Geschichte von Industrie und Technik von besonderem Rang. Sie prägen das 19. und 20. Jh. in gleicher Weise, wie die Kathedralen das Mittelalter oder die fürstlichen Residenzen das Barockzeitalter. Die in den vergangenen Jahrzehnten bereits vollzogenen und jetzt in immer rascherem Tempo fortschreitenden Strukturveränderungen in Industrie und Technik erfordern größte Eile, aber auch sorgfältiges Auswählen der wichtigsten Zeugnisse, die der Nachwelt überliefert werden müssen. Der Schrumpfungsprozeß der Stahlindustrie hat bereits im Ruhrgebiet und im Saarland, der der Elektroindustrie im Land Berlin und der der Textilindustrie in Bielefeld zu großen Verlusten an Industriedenkmälern, aber auch zu sehr beachtlichen Erfolgen bei der Rettung und Nutzung funktionslos gewordener Baudenkmäler geführt.

2

Hessen war bis 1945 weitgehend noch ein Agrarland. Frühe Zentren der Industrialisierung waren das Dilltal, der Raum um Frankfurt und die Stadt Kassel. Die Zahl der hier erhaltenen Denkmäler ist jedoch gering, vieles, wie der gesamte Henschel-Komplex in Kassel mit Ausnahme der kleinen Gießhütte von 1838 ging erst jüngst verloren.

Dagegen ist für ein in der Mitte Deutschland gelegenes und deswegen verkehrspolitisch besonders wichtiges Land von Anfang an die Eisenbahn von überregionaler Bedeutung gewesen. Schon wenige Jahre nach der berühmten Strecke Nürnberg-Fürth 1835 einigten sich Frankfurt, Hessen-Darmstadt und Nassau in einem Staatsvertrag über den Bahnbau und erteilten die beantragten Konzessionen, so daß die Taunusbahn ab 26.9.1839 abschnittsweise ihren Betrieb eröffnen konnte. Auch das Großherzogtum Hessen-Darmstadt und das Kurfürstentum Hessen-Kassel wurden frühzeitig durch den Eisenbahnbau erschlossen.

So war bisher im heutigen Bundesland Hessen ein in die ersten Anfänge des Bahnbau reichendes und besonders dichtes Streckennetz erhalten. Durch die Stillegungspläne und die Modernisierung der Deutschen Bundesbahn sind die technischen, künstlerischen und geschichtlichen Zeugnisse dieser für Hessen wie auch für ganz Deutschland bedeutsamen Entwicklung des Eisenbahnwesens gefährdet. So wie Berlin die Zeugnisse der Elektroindustrie in der Erhaltung des AEG-Komplexes bewahrt, hat das Land Hessen die Pflicht, wenigstens in einigen exemplarischen Beispielen die Geschichte der Eisenbahn im 19. und frühen 20. Jh. kommenden Generationen zu überliefern und zwar im Sinne von § 1 HDSchG als Quellen und Zeugnisse menschlicher Geschichte und Entwicklung. Der Denkmalschutz bezog sich bisher überwiegend auf Empfangsgebäude, in wenigen Einzelfällen auch auf Wassertürme, Brücken oder Tunnelportale. Damit ist jedoch das Wesen des Denkmals Eisenbahn nicht erfaßt, sondern nur der architektonische, nicht aber der technische Teil, der die eigentliche Aussagekraft besitzt. Nur in der Einheit von Streckenführung, Schienen- und Schwellenmaterial, Weichen, Signalen, Schranken, Empfangsgebäuden, Güterschuppen sowie dem rollenden Material kann Eisenbahngeschichte anschaulich dokumentiert werden.

2. Der Denkmalwert der Aartalbahn

Die technische Modernisierung der Bundesbahn seit 1945 hat bereits bei den meisten Strecken die genannten Zeugnisse der Eisenbahngeschichte zerstört. Bei der sogenannten Aartalbahn von Wiesbaden nach Diez unterblieben Modernisierung und Elektrifizierung wegen der zunehmenden wirtschaftlichen Bedeutungslosigkeit, die schließlich zur Stilllegung 1983 führte.

Nicht nur vom Erhaltungszustand, sondern noch mehr von der Anlage her besitzt die Aartalbahn besondere Denkmaleigenschaften, die die Unterschutzstellung als Sachgesamtheit, an deren Erhaltung aus technischen und geschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht, rechtfertigt. Das ab 1862 geplante, 1868 von der preußischen Regierung wieder aufgegriffene Projekt für eine Taunusquerbahn ist ein Spätwerk des bedeutenden nassauischen Eisenbahningenieurs Moritz Hilf (1819 - 1894), ehemals technischer Betriebsdirektor der Nassauischen Staatsbahn und seit 1867 Mitglied des Preuß. Eisenbahndirektoriums in Wiesbaden. Die Trasse wurde von Hilf so genial geplant, daß sie trotz der enormen Steigungsverhältnisse bis zu 1 : 30 ohne aufwendige Tunnel- und Viaduktbauten auskommt, sich sehr feinfühlig in die empfindliche Topografie einfügt und deshalb an keiner Stelle zu einer Störung der Taunuslandschaft wurde. Es handelt sich zugleich um die steilste Bahnstrecke im Deutschen Reich, die dazu noch als "Bäderbahn" zwischen der damaligen Weltkurstadt Wiesbaden und dem angesehenen Frauenheilbad Langenschwalbach (seit 1927 Bad Schwalbach) von geschichtlicher Bedeutung ist. Die technische Bedeutung der Strecke ist auch darin zu erkennen, daß sie noch weitgehend unverändert im Zustand der Eröffnung vom 15.11.1889 bzw. 1.5.1894 ist. Die aus technischen Gründen verwandten Stahlschwellen sind zum Teil noch aus der Erbauungszeit, sind teilweise mit Datum und Hersteller versehen und spiegeln damit auch die Geschichte der Stahlindustrie in Deutschland von 1898 bis 1924. Wegen der enormen Steigungsverhältnisse bis zu 1 : 30 war es erforderlich,

geeignete Tenderlokomotiven der Bauart "Langenschwalbach" sowie extrem leichte und kurze vierachsige Personenwagen, gleichfalls als "Langenschwalbacher" bezeichnet, zu entwickeln. Die Fahrzeuge dieser Sonderbaureihe wurden auch außerhalb der für sie bestimmten Strecke eingesetzt und erlangten eine gewisse eisenbahngeschichtliche Berühmtheit. Einige davon blieben erhalten, so daß hier die einmalige Chance besteht, die historische Bahnstrecke mit den ursprünglichen Fahrzeugen zu befahren.

3. Die Museumsbahn als einzige Möglichkeit des Streckenschutzes

Soweit Eisenbahnstrecken weiterhin von der Bundesbahn genutzt werden, können technische Einrichtungen nicht erhalten werden, da die Bundesbahn gezwungen ist, stets den neuesten Stand der Technik im Interesse der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit anzustreben. Dazu gehören außer der Elektrifizierung die Umstellung der Signale und Weichen auf den elektronischen Betrieb, die Beseitigung aller schienengleichen Bahnübergänge und damit der Wegfall von Schranken sowie der Ersatz des historischen Schwellenmaterials durch Beton. Gerade die angestrebte Erhöhung der Zuggeschwindigkeit als Mittel gegen die Konkurrenz auf der Straße erfordert einen sehr viel höheren Sicherheitsstandard und damit die erwähnten Veränderungen. Das in 150 Jahren gewachsene Erscheinungsbild der historischen Eisenbahn wird sich deshalb in den kommenden Jahrzehnten radikal ändern. Nur mit dem Mittel der Museumsbahn lassen sich die Ziele der Denkmalpflege nach exemplarischer Erhaltung wenigstens einer historischen Strecke als Einheit von Strecke, technischen Einrichtungen, Gebäude und rollendem Material verwirklichen. Bei einem Gespräch im privaten Kreis mit Herrn Dr. Dernbach, Mitglied des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, am 11.7.1987 wurde deutlich, daß die Deutsche Bundesbahn aus sicherheitstechnischen Gründen und wegen der Schwerfälligkeit des Großunternehmens nicht in der Lage ist, eine Museumsbahn zu betreiben. Am besten ist dies einem gemeinnützigen Verein möglich, der sich flexibel und unbürokratisch je nach Wetterlage und

Bedarf auf seine Fahrgäste einstellen kann und durch die ehrenamtliche Tätigkeit seiner Mitglieder am ehesten in der Lage ist, die Unkosten wieder hereinzuholen.

4. Die besonders günstigen Verhältnisse in Wiesbaden

*Wird nicht
bebauet*

Für die Verwirklichung der Idee einer Museumsbahn schien sich vor einigen Jahren erstmals die Chance in Darmstadt zu bieten. Jedoch kam die Denkmalpflege hier mit den von Herrn Dr. Kummer eingeleiteten Schritten zu spät, da im Bereich der Gemeinde Roßdorf die Bahnanlagen bereits im Bebauungsplan als Gewerbegebiet ausgewiesen waren und deshalb erhebliche wirtschaftliche Interessen auf dem Spiel standen, die unter Umständen hohe Entschädigungsforderungen zur Folge gehabt hätten. Im Vergleich dazu sind die Verhältnisse in Wiesbaden sehr viel günstiger, da die Landeshauptstadt wie auch die Stadt Taunusstein an der Erhaltung der Strecke interessiert sind. So hat Wiesbaden den Abschnitt vom Bahnhof Waldstraße bis Bad Schwalbach mit Vertrag vom 23.12.1985 angemietet, hauptsächlich, um den Transport des Kalksteins vom Steinbruch im Rheingau-Taunus-Kreis zum Zementwerk Dyckerhoff in Wiesbaden-Amöneburg von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Hat sich dieses Projekt bisher auch nicht verwirklichen lassen, was aber in den nächsten Jahren durchaus möglich sein könnte, so verhinderte er zunächst den sonst üblicherweise auf die Stilllegungen folgenden Abbau der Gleisanlagen. Die Bahnhofsgebäude wurden inzwischen alle an die Kommunen bzw. an Privateigentümer verkauft.

Kummer

2. Das Gelände der Gleisanlagen hat kaum einen wirtschaftlichen Wert, da es überwiegend im Landschaftsschutzgebiet liegt und deshalb anders nicht nutzbar ist. Auch der sogenannte Rückbau dürfte hier sehr schwierig und kostenaufwendig sein, da ein wesentlicher Teil der Strecke Wiesbaden-Taunusstein durch das Wasserschutzgebiet der Landeshauptstadt führt und Bauarbeiten hier, wenn überhaupt, nur unter kostenträchtigen Auflagen zu genehmigen sind.

*es bedarf
heute
Genehmigung*

So wird es hier möglich sein, die noch im Eigentum der Deutschen Bundesbahn stehende Strecke zu günstigen Konditionen einem anderen Träger entweder dauernd oder befristet im Rahmen eines Pachtvertrages zu übergeben, um hier eine Museumsbahn so lange allein zur Erhaltung und Pflege der Strecke zu betreiben, bis der Kalksteintransport und eines Tages auch der öffentliche Personennahverkehr die Strecke wieder rentabler machen. Für den Museumsbahnverkehr mit seiner niedrigen Geschwindigkeit von maximal 30 Stundenkilometern und seinen geringen Lasten sind der technische Standard der Gleisanlagen und damit die Kosten der laufenden Erhaltung entsprechend niedrig. Die Voraussetzungen für eine kostengünstige Betreibung als Museumsbahn sind beim Ausgangsbahnhof einer Großstadt von 270.000 Einwohnern und Zielbahnhöfen im Haupterholungsgebiet so günstig wie sonst kaum in Hessen. Wegen der besonderen topografischen Verhältnisse mit dem steilen Anstieg zum Taunuskamm und wegen der besonderen Bevölkerungsstruktur Wiesbadens mit einem hohen Anteil von älteren Einwohnern ohne Kraftfahrzeug wird die Aartalbahn sehr gut als Ausflugsbahn angenommen. So konnten an den bisher vom gemeinnützigen Verein Nassauische Touristikbahn durchgeführten 29 Betriebstagen in 98 Zügen insgesamt 20.000 zahlende Fahrgäste befördert werden. Dabei waren am Sonntag, dem 30.8.1987 1.000 Fahrgäste hoch zur Eisernen Hand, aber nur 800 wieder zurück nach Wiesbaden gefahren. Die restlichen 200 nutzten die Bahn anstelle des beschwerlichen Aufstiegs, um zu Fuß nach Wiesbaden zurückzuwandern. Im Winter kann die Museumsbahn die Funktion eines Ski- und Rodellifts übernehmen. Dazu kommen Sonderfahrten für Betriebsfeiern und Vereine, anlässlich des Weinfestes, bei Smogalarm und damit Sperrung der Innenstadt für den Individualverkehr und anderen extremen Witterungsverhältnissen, die dazu beitragen, die Unkosten der Museumsbahn aufzubringen. Wichtig ist, daß die Mitgliederzahl des Vereins weiterhin wächst und außer der Stadt Taunusstein auch Wiesbaden und falls möglich Bad Schwalbach, Aarbergen und der Rheingau-Taunus-Kreis Mitglied werden.

an den Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden, in dem der Abbau der nicht von der Stadt Wiesbaden angepachteten Teilstrecke Hauptbahnhof - Waldstraße noch für August angekündigt wurde. Ich wandte mich darauf hin schriftlich an das Vorstandsmitglied der Deutschen Bundesbahn, Herrn Dr. Dernbach, der in derartigen Fällen seine vermittelnde Hilfe angeboten hatte, den Brief aber wegen einer längeren Reise zunächst nicht erhielt. Als uns von den Eisenbahnern des Wiesbadener Hauptbahnhofs mitgeteilt wurde, daß mit dem Abbau der Gleise am Montag, dem 31.8.1987, begonnen werden sollte, sah ich mich zum Handeln gezwungen und verkündete vor der vom Ministerium für Wissenschaft und Kunst einberufenen Landespressekonferenz die Unterschützstellung der Aartalbahn. Das Echo in der Öffentlichkeit war sehr positiv. Auch die Bundesbahn reagierte sehr konstruktiv, nicht mit Zweifeln an der Rechtmäßigkeit meines Schrittes, sondern mit der Bitte um einen möglichst kurzfristigen Gesprächstermin, der am 3.9.1987 stattfand. Er hatte zum Ergebnis, daß der Rückbau des Streckenabschnitts Hauptbahnhof - Waldstraße von der Bundesbahn bis zum Abschluß von Verhandlungen zurückgestellt wird, dagegen die Denkmalpflege dem sofortigen Abbau der Kreuzungsweiche 110 zustimmt, um die Umstellung des Stellwerks auf elektronischen Betrieb nicht hinauszuzögern, da dies beachtliche Mehrkosten zur Folge gehabt hätte. Auch wurden keine Bedenken gegen den Abbau des Gleises 11 erhoben, in das bis zur Stilllegung 1983 die Züge der Aartalbahn eingefahren waren, da genügend Gleiskapazitäten als Ersatz vorhanden sind. Zur Zeit ist die Einfahrt von Museumszügen in den Hauptbahnhof nicht möglich, war ohnehin jetzt noch nicht vorgesehen, da die Bundesbahn den Dampfbetrieb auf ihren Strecken nicht erlaubt, zumindest nicht ohne eine vertragliche Regelung. Ab 1989 wäre jedoch der Anschluß der Museumsbahn an den Hauptbahnhof wieder möglich. Dafür müßte eine neue Kreuzungsweiche für 80.000,- DM eingebaut und diese mit einem Kostenaufwand von weiteren 220.000,- DM an das elektronische Stellwerk angeschlossen werden. Da die Bundesbahn ein Interesse am Anschluß der Museumsbahn an ihr Streckennetz haben müßte, denn die Fahr-

gäste des Vereins kämen dann aus dem Frankfurter Raum und Mainz mit der Bahn und nicht wie sonst mit dem Auto, müßte durch Verhandlungen erreicht werden, daß die Deutsche Bundesbahn diese Kosten übernimmt.

6. Weiteres Vorgehen

Für den Betrieb der Museumsbahn sind noch folgende Probleme zu lösen:

- a) Gesamtlänge der zu erhaltenden Strecke
- b) Instandsetzung der Brücke über die Schiersteiner Straße
- c) Anschaffung einer eigenen Dampflokomotive, zur Zeit wird über den Ankauf einer T 14 1 D 1, die in Passau steht, verhandelt. Zwei Wagen des Typs Langenschwalbach sind auch in Aussicht.

Die Gesamtlänge der zu erhaltenden Strecke hängt zunächst davon ab, ob es gelingt, in Taunusstein zwischen den Bahnhöfen Hahn und Bleidenstadt die dort durch den Bau einer Umgehungsstraße entstandene Lücke im Gleiskörper mit einer Brücke zu schließen. Bei einer Wiederaufnahme des Personen- und Güterverkehrs hatte sich die Stadt Taunusstein verpflichtet, die Brücke für 1,5 Mio. DM zu bauen und sollte dafür Landeszuschüsse in Höhe von 90% erhalten. Für eine reine Museumsbahn besteht diese Möglichkeit derzeit nicht, könnte aber Gegenstand der Verhandlungen sein. Dabei wäre auch die kostengünstigere Alternative zu untersuchen, eine der beiden Eisenfachwerkbrücken über die Schiersteiner Straße nach Taunusstein zu versetzen, was mit weniger als der Hälfte der Kosten zu erreichen wäre. Im positiven Fall könnte die Bahnstrecke bis zur hessischen Landesgrenze erhalten und für die Museumsbahn genutzt werden, vorausgesetzt, die Stadt Bad Schwalbach, die Gemeinde Aarbergen und der Rheingau-Taunus-Kreis bekunden dafür Interesse. Als überregionale Fremdenverkehrsattraktion wäre der Betrieb bis Diez - Limburg wegen der dortigen Sehenswürdigkeiten anzustreben, bedarf dann aber der Unterstützung durch das Land Rheinland-Pfalz, wofür sich der Landrat des

Rhein-Lahn-Kreises und Abgeordnete der Landtagsfraktionen ausgesprochen haben. Mein Kollege in Rheinland-Pfalz, Landeskonservator Dr. Backes, hat zwar etwa gleichzeitig mit mir die Unterschutzstellung einer Bahnstrecke eingeleitet und zwar der Hunsrücksbahn Boppard - Kastellaun, sieht dies aber wie auch ich als Ausnahme für besondere Fälle an. Für das rheinland-pfälzische Stück sieht er im Unterschied zum hessischen Teil keine technischen Besonderheiten, was auch zutrifft. Andererseits wäre es schade, wenn die historischen Bezüge im ehemaligen Herzogtum Nassau dadurch zerschnitten würden, daß an der Landesgrenze bei Zollhaus die Aartalbahn an einem Prellbock endet. Kommt der Brückenbau in Taunusstein nicht zustande, würde die Museumsbahn im Bahnhof Hahn enden. Als lokale Ausflugsbahn würde dies reichen, das denkmalpflegerisch wichtigste Stück bliebe erhalten. Die größere Lösung ist deshalb allein vom Engagement der Landkreise und Gemeinden zwischen Taunusstein und Diez abhängig, sowie von der Frage, wie die Landesregierungen von Hessen und Rheinland-Pfalz den Fremdenverkehr in diesem Gebiet einschätzen.

Dies alles wäre in Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn zu klären, deren Federführung beim Hessischen Minister für Wirtschaft und Technik liegen sollte. Der Kommission sollten das Ministerium für Wissenschaft und Kunst, die Städte Wiesbaden, Taunusstein, Bad Schwalbach und die Gemeinde Aarbergen, der Rheingau-Taunus-Kreis, der Verein Nassauische Touristikbahn sowie meine Dienststelle angehören.

Dieser Vorschlag müßte jetzt dem Ministerium für Wissenschaft und Technik unterbreitet werden.

K S

(Prof. Dr. Kiesow)