

Die Aartalbahn und die NTB

Eine historische Übersicht und ein Ausblick

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

Daten und Fakten zur Aartalbahn

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

NTB e& ATB Infrastruktur



Nassauische Touristik-Bahn e.V.

Gemeinnütziger Verein
1986 gegründet
220 Mitglieder, davon ca. 20 Aktive

Zuständig für Betrieb (Museumseisenbahn)



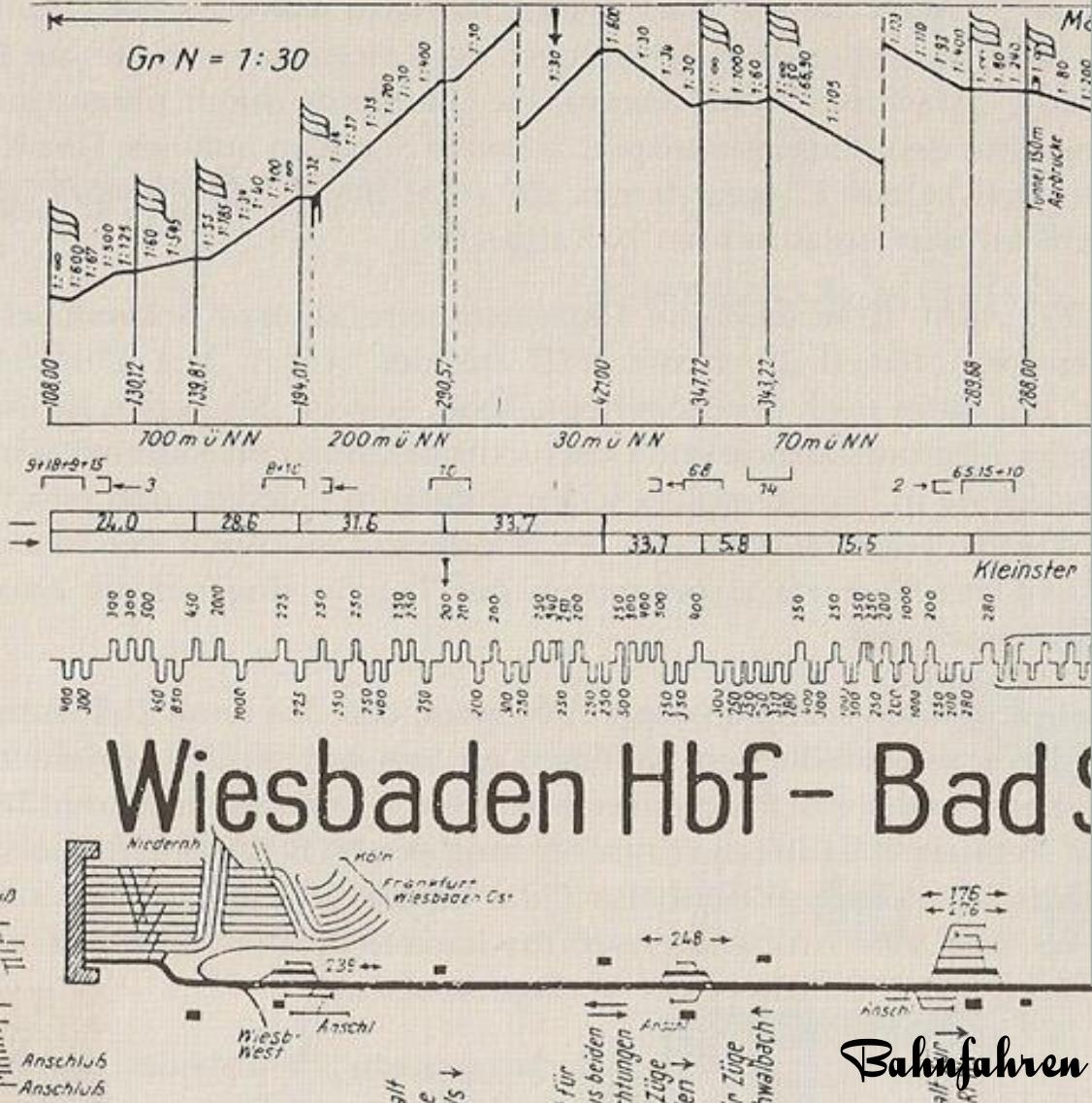
Aartalbahn Infrastruktur gGmbH

Gemeinnützige GmbH
2014 gegründet
100% Tochter der NTB

Zuständig für Infrastruktur
„Inhaberin“ des IAV

Steuerung durch den Aufsichtsrat
(identisch mit Gesamtvorstand der NTB)

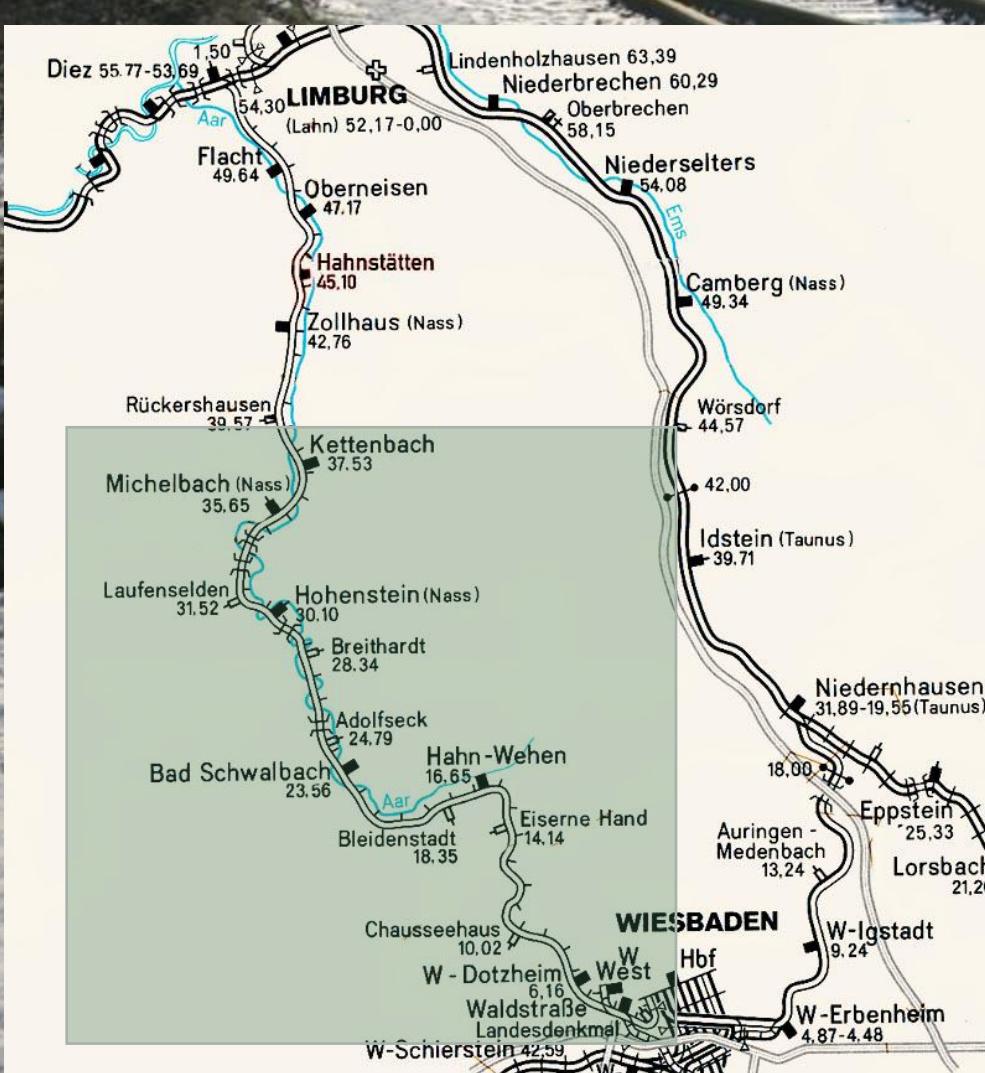
Technische Eckwerte



Eckwerte der Infrastruktur

Strecke	3500	Wiesbaden Hbf bis Landesgrenze HE/RLP
	3504	Wiesbaden-Ost bis ehem. GBf Wiesbaden-West
Gesamtlänge	40,928 km (von insg. 53,7 km)	
Streckenklasse	Nebenbahn	
Betriebsstellen	6 Bf, 5 Hp, 1 Hst, 1 Awanst	
BÜ	61 (davon 13 Lo1/57 bzw. Lo1H/57, 2 nahbediente mechanische BÜ, 2 nahbediente elektrische BÜ)	
EÜ/SÜ	53	
Tunnel	4	
Weichen	29 (Zählung nur bis Hohenstein, davon 1 DKW)	
Stellwerke	2 (mechanische Stellwerke, beide nicht betriebsbereit)	
Sonstige	Weichensicherung über Handverschlüsse	
PZB	Keine (mit Ausnahme Einfahrt Bf Wiesbaden-Ost)	

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre



Rechtliche Situation

Status

Eisenbahnrechtlich gewidmet (keine „Stilllegung“)

Betrieb durch die Deutsche Bundesbahn 1983/1986 eingestellt

In Hessen als technisches Denkmal vollständig unter Denkmalschutz

Bis 2014 durch ESWE Verkehr als Öfftl. Infrastruktur betrieben

Derzeit

Km 0,0 – km 3,371 (3504) § 6 AEG-Genehmigung Aartalbahn Infrastruktur
ab km 3,371 (3500 und 3504) ohne Stilllegungsverfahren betreiberlos

Vertragsgrundlagen

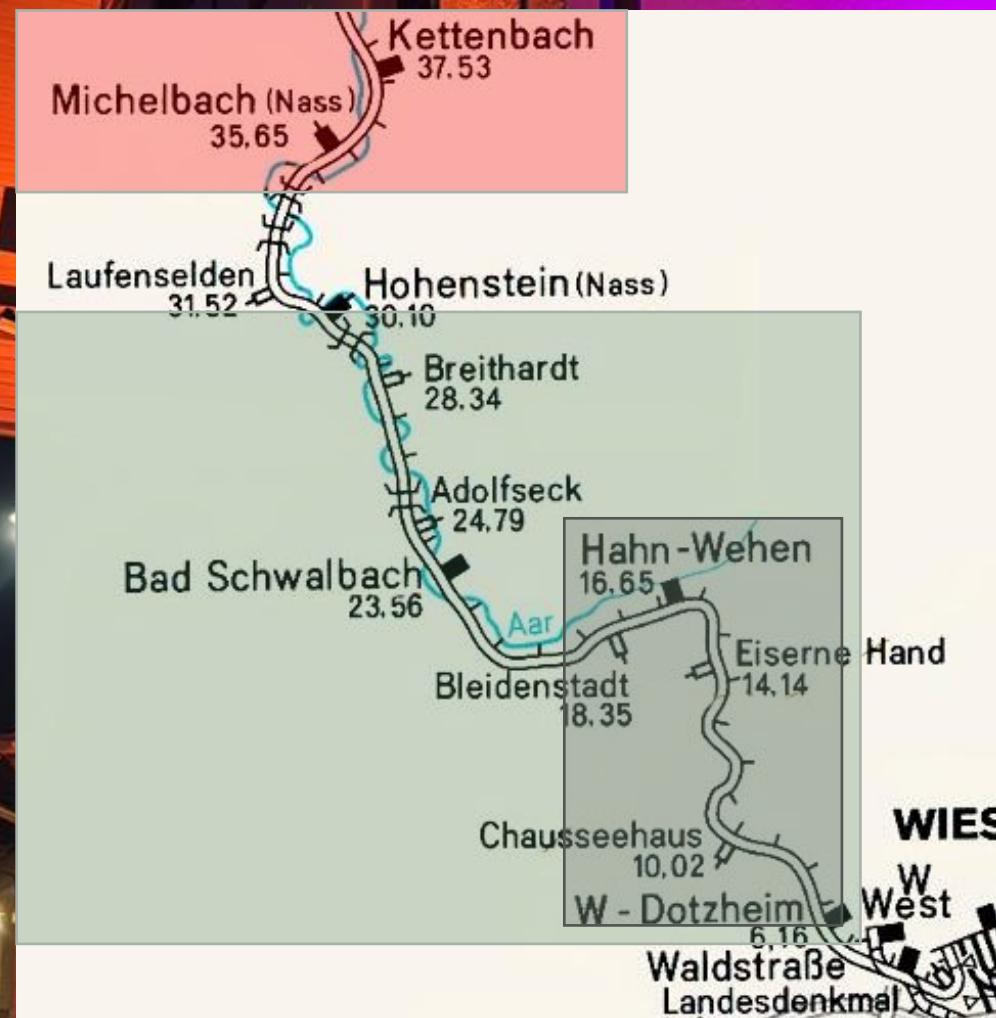
IAV mit DB Netz 3500 von km 4,4 bis 40,928 (= Hessen)
3504 von km 0,0 bis 4,19

Gestattungsvertrag 3500 von km 0,0 bis 2,02

→ In beiden Bereichen: Volle Verkehrssicherungsflicht

→ Im Bereich des IAV: Recht zum Beantragen von Genehmigungen nach §6 AEG

Nutzungen ab 1983



Nutzungen

Tunnel Michelbach bis Landesgrenze:
Draisinenfahrten durch Arbeitskreis ATB e.V.

Wiesbaden-Dotzheim bis Hohenstein:
Museumseisenbahnbetrieb NTB bis 2007

Wiesbaden-Dotzheim bis Hahn-Wehen:
Museumseisenbahnbetrieb NTB bis 2009

Wiesbaden-Ost bis Awanst Henkell:
Güterbetrieb bis Mitte 2000er

Die Geschichte der Aartalbahn

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

Baugeschichte der Aartalbahn



1862

ERSTE INITIATIVEN

Erste Initiativen in den Bürgerschaften von Wiesbaden und Langenschwalbach



PLANUNGS- AUFRAG

Die Nassauische Landesregierung beauftragt Moritz Hilf mit der Planung.



1868

DIEZ – ZOLLHAUS

Inbetriebnahme des ersten Abschnittes am 1. Juni 1870



Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

WIESBADEN – LANGEN- SCHWALBACH

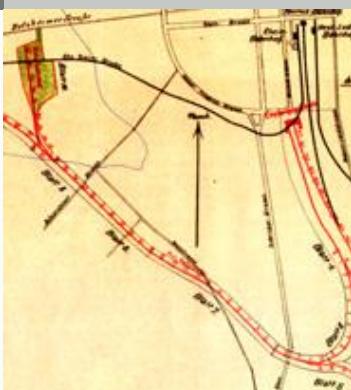
Eröffnung der Kernstrecke nach Langen-Schwalbach (heute Bad Schwalbach) am 15. Nov 1889.



1889

LANGEN- SCHWALBACH – ZOLLHAUS

Im Aartal gelingt am 1. Mai 1894 der Lückenschluss. Die Aartalbahn ist nun vollendet.



1894

NEUTRA- SIERUNG IN WIESBADEN

Im Zuge des Neubaus des Hbf Wiesbaden wird die Aartalbahn neu trassiert (2.5.1904)



1906

ANSCHLUSS WIESBADEN- OST

Zur Andienung des neuen Gbf Wiesb. West (Bj. 1904) wird der Bf. Waldstraße mit dem Bf. Wiesb. Ost verbunden (Strecke 3504).

Die Aartalbahn als Fürsten- und Bäderbahn

Eiserne Hand bei Wiesbaden, 424 m ü. d. M.

Als Bäderbahn verband die „Langenschwalbacher Bahn“ die mondäne Weltkurstadt Wiesbaden mit dem angesehenen Frauenheilbad Langenschwalbach (heute Bad Schwalbach).

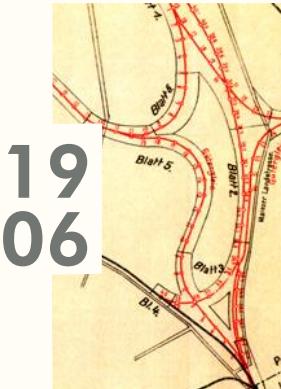
Mit einem normalen Nahverkehrszug, einer schlichten Verbindung zwischen zwei Städten, war die Aartalbahn daher nicht zu vergleichen. Sie gehörte vielmehr zur grundlegenden Ausstattung der Weltkurstadt Wiesbaden, zur touristischen Infrastruktur der Stadt und der Region. Mit der Verbindung zweier der erfolgreichsten Kurstädte des 19. und des frühen 20. Jh. wurde der Taunus so zu einer Art riesigem Kur- und Erholungsgebiet.

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



Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

Die Aartalbahn als „normale“ Nebenbahn

NEU- TRASSIERUNG	STRECKE	LETZTE MODERNISIERUNG	ERSTE RÜCKBAUTEN	LETZTER ZUG WIESBADEN – B. SCHWALBACH	LETZTER ZUG DIEZ – B. SCHWALBACH	EINSTELLUNG GÜTERVERKEHRE
1904	3504	1906	1950 er	1964	1983	1990 er
Im Zuge der Eröffnung des Hbf Wiesbaden wird die Aartalbahn neu trassiert. Es entstehen: Hp. Landesdenkmal, Bf. Waldstraße, Gbf Wiesbaden West.	Zur Andienung des neuen Gbf Wiesbaden West wird der Bahnhof Waldstraße mit dem Bahnhof "Curve" (heute Bf Wiesbaden Ost) verbunden.	Zu Beginn der 1950er Jahre wird der Oberbau mittels gebrauchter Stahl-schwellen grundhaft saniert.	Die Nebengleise der Bf. Waldstraße, Chauseehaus und Eiserne Hand werden entfernt, so dass nur noch Haltepunkte verbleiben.	Am 24. September 1983 verkehrt der letzte Personenzug zwischen Wiesbaden und Bad Schwalbach.	Am 25. September 1986 folgt die Einstellung der Personenverkehre zwischen Bad Schwalbach und Diez.	Die Einstellung der Güterverkehre erfolgt abschnittsweise: 1983 Wiesb. – BSB 1990 BSB – Hohenst. 1992 Hohnst. – Kettenb. 2000 Kettenb. – Diez 2009 Sektk. Henkell
						

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

Der Niedergang in der Bundesbahn-Ära

Die starke Bindung der Aartalbahn an den Kurbetrieb der Kurstädte Wiesbaden und Langenschwalbach führte jedoch im 20. Jahrhundert zum Niedergang der Aartalbahn. Als der mondäne Kurbetrieb nach dem Ersten Weltkrieg stark einbrach und spätestens nach dem Zweiten Weltkrieg „einschlief“, verlor die Aartalbahn ihre gesellschaftliche Bedeutung. Die Aartalbahn wurde zu einer „08/15“-Vorort-Bahn zwischen einer Landeshauptstadt und einer Kreisstadt „degradiert“.

Die zunehmende Motorisierung, die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges und die fehlende Finanzkraft der Deutschen Bundesbahn (welche die Modernisierung von Nebenstrecken behinderte) führten zu stark rückläufigen Fahrgastzahlen. Auf diese reagierte die DB über die Jahre mit einer Ausdünnung des Fahrplans und der weiteren Unterlassung von Maßnahmen zur Attraktivierung der Strecke – ein „Teufelskreis“, der schließlich in den 1980er Jahren in einer Einstellung des Personenverkehrs mündete.



Die Aartalbahn „wird“ zum Denkmal

1983

1985

1986

1987

INITIATIVEN ZUR RETTUNG DER AARTALBAHN

Relativ bald entwickeln sich verschiedene bürgersch. Initiativen zur Rettung der ATB.

ERSTE MUSEUMS- EISENBAHNZÜGE

Um die Aartalbahn vor dem Abriss zu bewahren, fährt am 28. Dez 1985 der erste Museums-eisenbahnzug über die Eiserne Hand

GRÜNDUNG DER NTB

Zur Verstetigung der Aktivitäten wird am 18. Juni 1986 die Nassauische Touristik-Bahn e.V. gegründet.

DER ABBAU DROHT

Dennoch droht die Deutsche Bundesbahn mit der vollständigen Demontage.

RETTUNG IN ALLERLETZER SEKUNDE

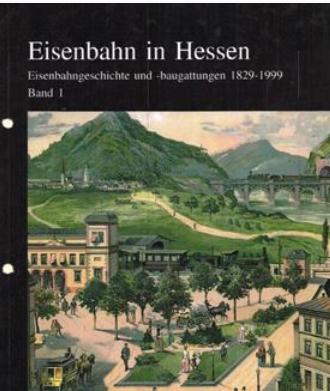
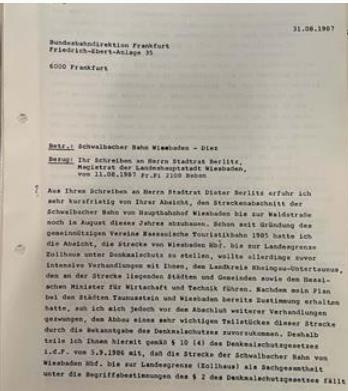
Der bereitstehende Abbauzug wird von Aktiven der NTB gesichtet. Diese alarmieren den Landeskonservator ...

EINTRAG INS DENKMAL- VERZEICHNIS

... Prof. Gottfried Kiesow. Kiesow stellt am 28.08.1987 über Nacht die Denkmaleigenschaft fest und verhindert so die Demontage.

DIE AARTALBAHN WIRD HESSENS LÄNGSTES DENKMAL

Die ATB „wird“ dadurch „Hessens längstes Denkmal“. Somit wird zum ersten Mal in (West-)Deutschland eine komplette Eisenbahnstrecke unter Denkmalschutz „gestellt“.



Die Denkmalwerte der Aartalbahn

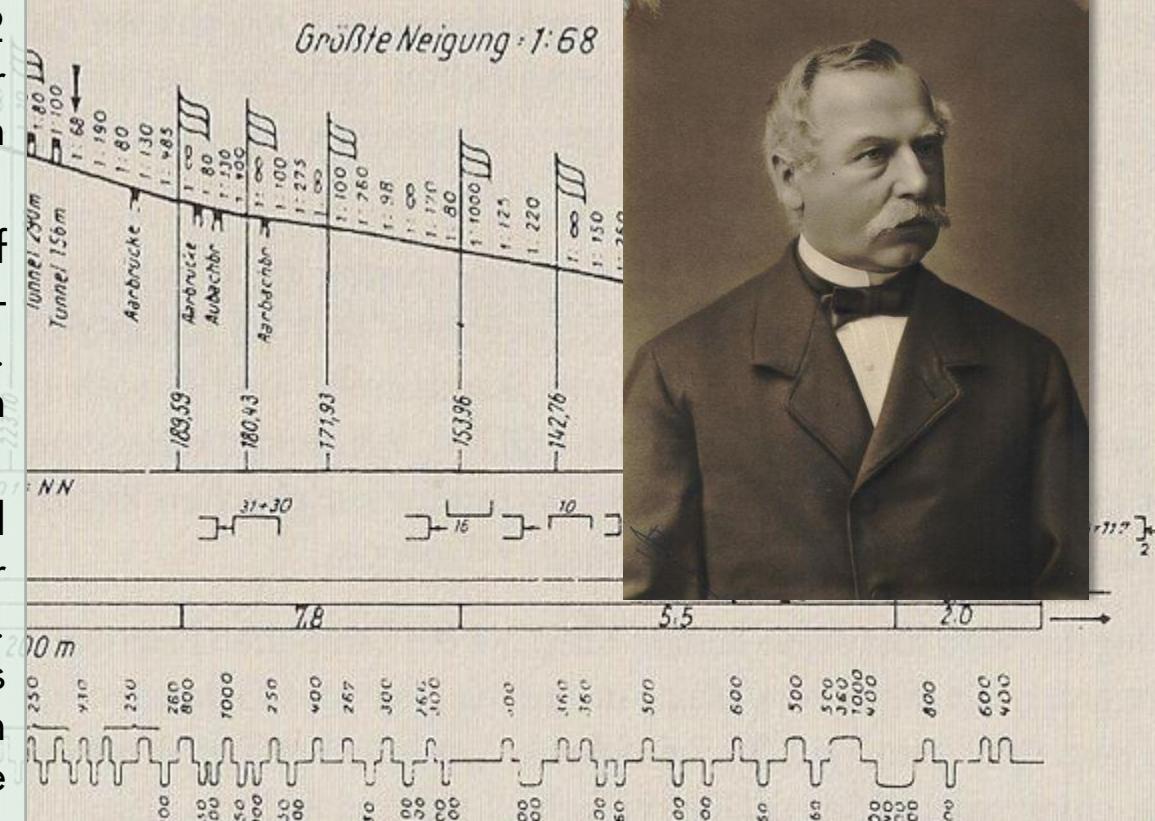
Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

Der technische Denkmalwert

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

Die Erbauung der Langenschwalbacher Bahn gilt als sein Alterswerk. Hilf wagte es – erstmals in Deutschland bei einer Steigung von über 34% – den Taunus-Pass Eiserne Hand ohne Zahnradunterstützung zu überqueren. Seine Taunusquerbahn wurde zugleich zur steilsten Bahnstrecke im Deutschen Reich.

Mehr noch: Hilf konzipierte die Streckenführung über die Eiserne Hand (421 m über N.N.) unter konsequenter Ausnutzung nahezu aller natürlicher Gelände Vorteile und ohne aufwendige Kunstbauten. Prof. Dr. Kiesow würdigte dies in der Begründung für den Denkmalstatus gegenüber der Deutschen Bundesbahn wie folgt: „Die Trasse wurde von Hilf so genial geplant, daß sie trotz der enormen Steigungsverhältnisse (...) ohne aufwändige Tunnel- und Viaduktbaute auskommt, sich sehr feinfühlig in die empfindsame Topographie einfügt und deshalb an keiner Stelle zu einer Störung der Taunuslandschaft wurde.“



Langenschwalbach - Limburg (L)

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre



Ri Koblenz | Ri Gießen
640 630
590 540
215 235

Der denkmalschutz-historische Denkmalwert



Auch aufgrund dieser einmaligen Trassierung wurde am 28.08.1987 durch den Hess. Landeskonservator Prof. Dr. Gottfried Kiesow mit der Aartalbahn (mittels der Aufnahme in das Denkmalbuch) erstmals in (West-)Deutschland eine komplette Eisenbahnstrecke als Sachgesamtheit „unter Denkmalschutz gestellt“.

Begründet wurde dies durch Kiesow in einem Schreiben an die Deutsche Bundesbahn mit dem Umstand, dass an der Erhaltung der Aartalbahn „aus technischen und geschichtlichen Gründen ein Interesse“ bestehe. Der bisherige denkmalpflegerische Ansatz, der sich „bisher überwiegend auf Empfangsgebäude, in wenigen Einzelfällen auch auf Wassertürme, Brücken und Tunnelportale“ bezogen habe, erfasse das „Wesen des Denkmals Eisenbahn nicht“, sondern nur den „architektonischen, nicht aber den technischen Teil, der die eigentliche Aussagekraft“ besäße.

Mit dieser Pioniertat ebnete Gottfried Kiesow den Weg für die Denkmalpflege im Bereich des Eisenbahnwesens und definierte diese als integrierte Einheit von Architektur und Technik. Gleichzeitig setzte er die ersten Maßstäbe in diesem Bereich.

Der sozial-historische Denkmalwert

Eiserne Hand bei Wiesbaden, 424 m ü. d. M.

Als Bäderbahn verband die „Langenschwalbacher Bahn“ die mondäne Weltkurstadt Wiesbaden mit dem angesehenen Frauenheilbad Langenschwalbach (heute Bad Schwalbach).

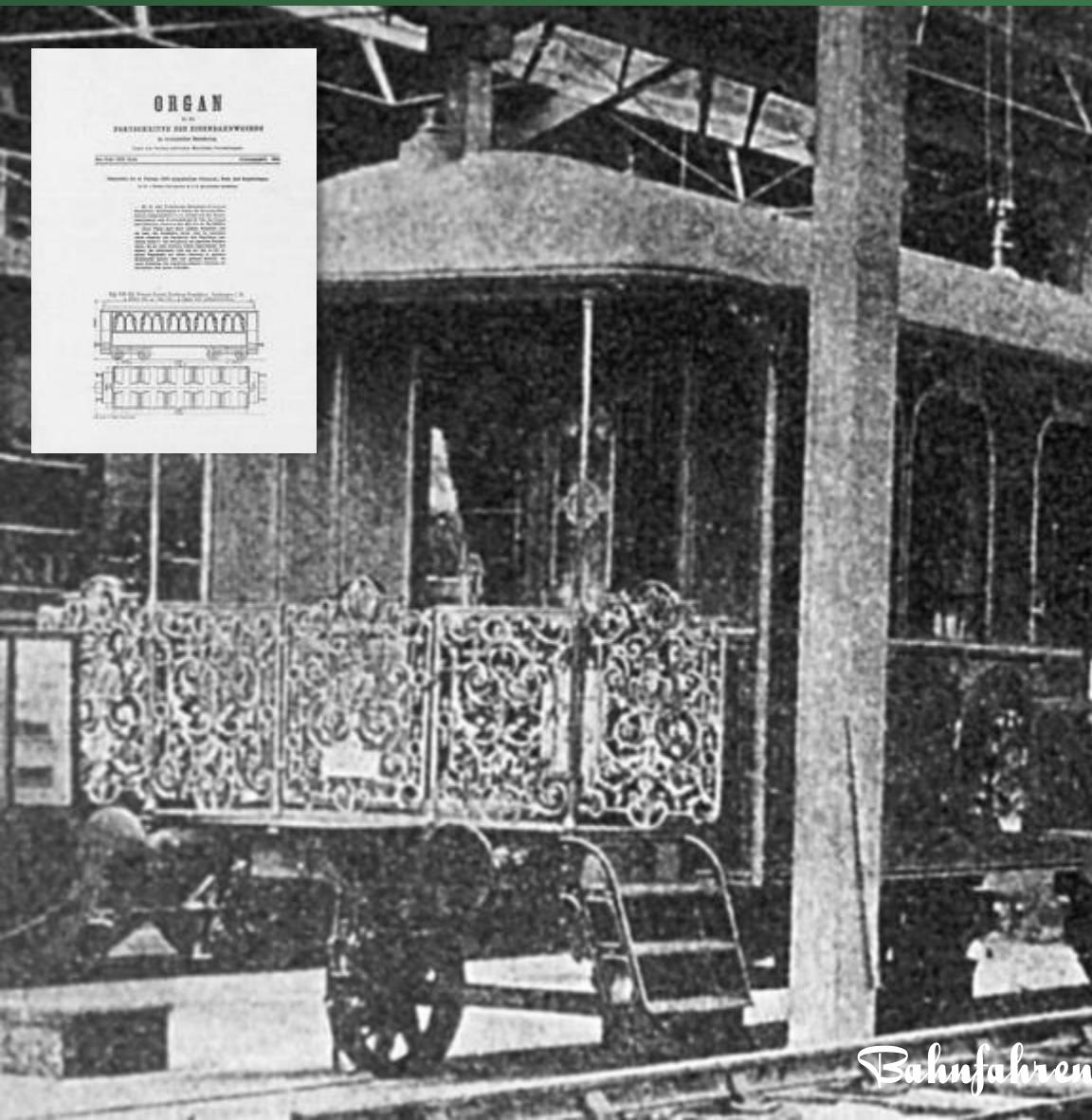
Mit einem normalen Nahverkehrszug, einer schlichten Verbindung zwischen zwei Städten, war die Aartalbahn daher nicht zu vergleichen. Sie gehörte vielmehr zur grundlegenden Ausstattung der Weltkurstadt Wiesbaden, zur touristischen Infrastruktur der Stadt und der Region. Mit der Verbindung zweier der erfolgreichsten Kurstädte des 19. und des frühen 20. Jahrhunderts wurde der Taunus so zu einer Art riesigem Kur- und Erholungsgebiet.

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



Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

Der technik-historische Denkmalwert I



In den ersten Betriebsjahren setzt die Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung (KPEV) zunächst reguläres „nebenbahn-typisches“ Wagen- und Lokmaterial ein. Bald zeigte sich, dass dieses für die Strecke völlig ungeeignet war. Es dauerte daher nicht lange, bis sich die KPEV gezwungen sah, das Standardwagenmaterial zu ersetzen. Im Fachblatt „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ verhehlte man nicht, dass ATB „vorzugsweise von Reisenden der besseren Stände befahren“ werde.

Auf Basis der speziellen Anforderungen der ATB (u.a. enge Kurvenradien bei gleichzeitig hohem Anspruch der Kurgäste an Geschwindigkeit, Innenausstattung und Laufruhe) gelang in der Rekordzeit von knapp zwei Jahren die Konzipierung und Realisierung eines kurzen, leichten Waggons mit Drehgestellen und komfortabler Ausstattung.

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

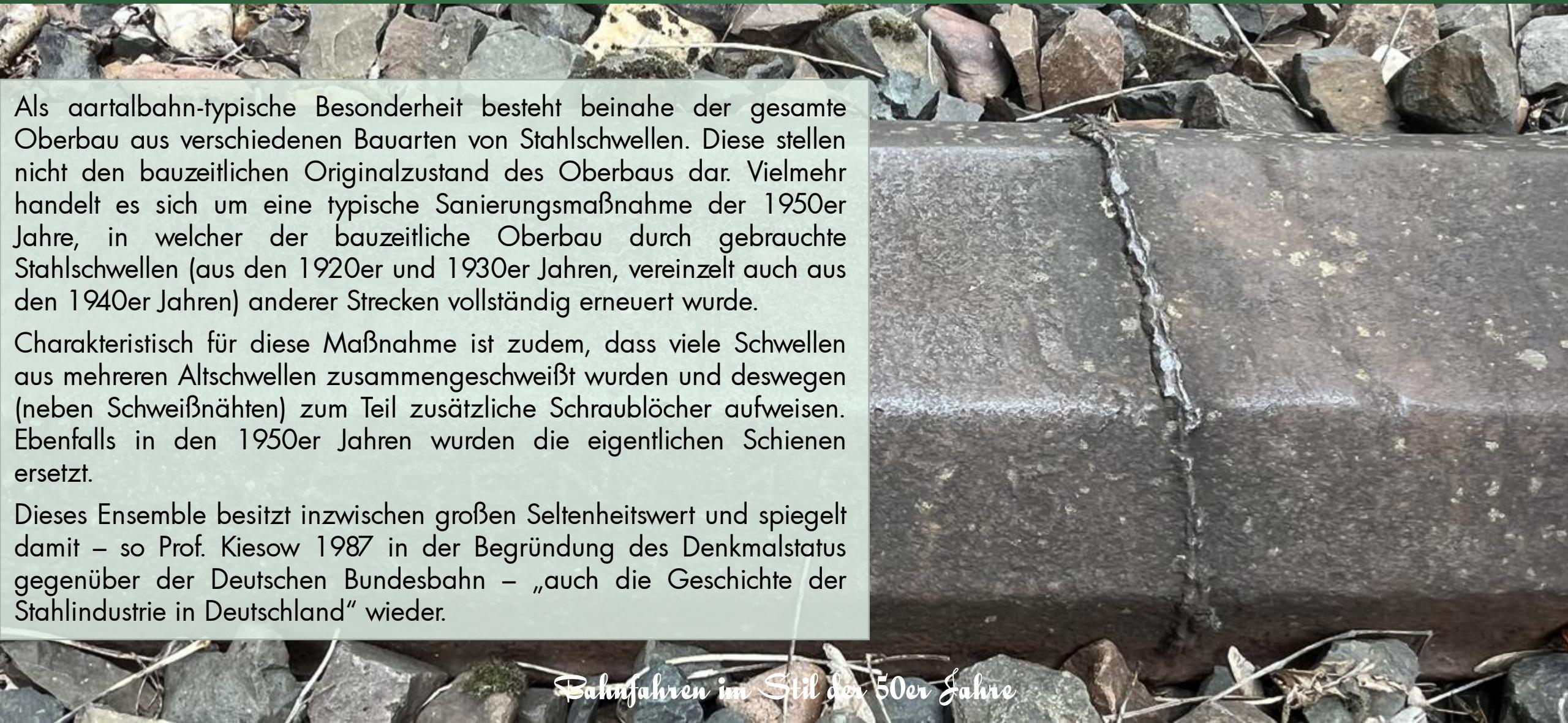
Der technik-historische Denkmalwert II

Als aartalbahn-typische Besonderheit besteht beinahe der gesamte Oberbau aus verschiedenen Bauarten von Stahlschwellen. Diese stellen nicht den bauzeitlichen Originalzustand des Oberbaus dar. Vielmehr handelt es sich um eine typische Sanierungsmaßnahme der 1950er Jahre, in welcher der bauzeitliche Oberbau durch gebrauchte Stahlschwellen (aus den 1920er und 1930er Jahren, vereinzelt auch aus den 1940er Jahren) anderer Strecken vollständig erneuert wurde.

Charakteristisch für diese Maßnahme ist zudem, dass viele Schwellen aus mehreren Altschwellen zusammengeschweißt wurden und deswegen (neben Schweißnähten) zum Teil zusätzliche Schraublöcher aufweisen. Ebenfalls in den 1950er Jahren wurden die eigentlichen Schienen ersetzt.

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

Bahnbau im Stil der 50er Jahre



Die Aartalbahn und die NTB

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

Die Geschichte der NTB: Erfolge, ...

MIT UNS NACH OBEN



Allein zum Jahreswechsel werden mit 18 Dampfzügen mehr als 3.500 Fahrgäste befördert. Eigene Fahrzeuge werden beschafft.

19
87

SCHIENEN- ERSATZ- VERKEHR



Als "Ersatz" für die wegen Bauarbeiten gesperrte B260 bietet die NTB einen regelm. Schienenersatzverkehr nach Fahrplan an. Die Resonanz blieb jedoch hinter den Erwartungen zurück.

19
87

DIE AARTALBAHN WIRD ZERTEILT



Um Platz für die Umgehungsstraße "Magistrale" zu schaffen, wird in Taunusstein der Bahndamm durchbrochen.

19
88

BAU DER MAGISTRALEN- BRÜCKE



Die NTB errichtet – zwar mit staatlicher Förderung aber dennoch im eigenen Risiko – die Magistralenbrücke. Das Projekt schließt mit rd. 200 Tsd. DM Defizit.

19
90

DIE NTB ERREICHT BAD SCHALBACH...



Nach dem Bau der Magistrale geht es mit großen Schritten weiter: Am 28. März 1991 erreicht die NTB erstmals planm. den Bf Bad Schwalbach.

19
91

RHEINGOLD AUF DER AARTALBAHN



Der legendäre Rheingoldsalonwagenzug ist auf der Aartalbahn zu Gast.

19
93

... UND HOHENSTEIN



Auf den Tag genau 100 Jahre nach der Streckeneröffnung erreicht die NTB am 29. April 1994 den Bahnhof Hohenstein.

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

... Rückschläge und Reorganisation.

2007

**FLACHSTRABE
ANPRALL I**

2008

**TEMPORÄRE
WIEDER-
AUFNAHMEN**

2009

**FLACHSTRABE
ANPRAALL II**

2013

KONZEPT

2013

**GRUNDSATZ-
BESCHLUSS
DER STADT
WIESBADEN**

2014

**GRÜNDUNG DER
AARTALBAHN
INFRASTRUKTUR
GMBH**

2017

**WARTEN AUF
DIE CITYBAHN**

Am 29.05.2007 kollidiert ein LKW mit der Flachstraßenbrücke in Dotzheim. Die Strecke wird vorläufig gesperrt. Der Nikolaus-Express wird rückabgewickelt.

Die NTB setzt sich in der Kommunalpolitik für eine Reparatur der Brücke ein. Der Verkehr wird bis Hahn-Wehen wieder aufgenommen.

Am 20.11.2009 kollidiert erneut ein LKW mit der Brücke. Trotz anderslautender Sachverständigengutachten erklärt ESWE Verkehr die Brücke für irreparabel.

Nach jahrelangem Tauziehen um die Zukunft der Aartalbahn schlägt die NTB die Übernahme der Strecke in die eigene Verantwortung vor.

Das Stadtparlament der Stadt Wiesbaden beschließt den Übergang der Verantwortung auf die NTB. Die NTB erhält dafür das vormalige Budget der ESWE Verkehr.

Die NTB gründet die gemeinnützige Aartalbahn Infrastruktur gGmbH.

Die Planungen zur CityBahn stoppen temporär die Museumseisenbahnpläne von NTB und ATB.



Übernahme der Infrastruktur der Aartalbahn durch die Nassauische Touristik-Bahn und die Deutsche Museumseisenbahn



gesetzordnung II Punkt 9 der öffentlichen Sitzung am 17. Juli 2014
Vorlagen-Nr. 14-V-04-0014

TB - Reaktivierung der Aartalbahn

eschluss-Nr. 0249

Im Hinblick auf die aktuelle Situation der Überprüfung staatlicher Betriebskonformität gemäß dem Vertragssicherungsrecht (siehe Nürburgring) ist eine vorrangige Prüfung nach Betriebskonformität unbedingt notwendig.

Der Magistrat (Dezernat VI/20) wird beantragt, im Rahmen der gesellschaftsspezifischen Überprüfung im Sinne der EU-Befreiung auch die mehrheitlich zulässigen Zustände auf seiner Linienführung zu überprüfen, um die Betriebskonformität zu prüfen. Sofern sich Hinweise auf betriebskonformes Hindernisprägung ergeben, wird der Magistrat gebeten, ein betriebskonformes Finanzierungsverfahren zu entwickeln und der Stadtvorstand zu informieren, um die Betriebskonformität zu prüfen. Der Magistrat wird gebeten, Dritten die Beratungen zur Überprüfung des Tatbestandes einer Befreiung nach EU-Recht.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass

- sich die Interessenten-Artikelbahn im Eigentum der Deutsche Bahn AG (DB Netz) befindet und derzeit von der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH (ESWE Verkehr) auf Basis einer Infrastrukturauslassverträge mit der DB Netz vom Bahnhof Wiesbaden-Ost bis zur Lahn designierend betrieben wird.

- die Aartalbahn aufgrund ihrer technischen und soziokulturellen Bedeutung unter



CityBahn

Fortschritte und Ziele



GRUNDSATZ- GENEHMIGUNG BIS HENKELL

Die Aartalbahn Infrastruktur gGmbH erlangte eine erste Genehmigung bis zur Awanst Henkell.

2020

2021



ERSTER ZUG AUF DER AARTALBAHN SEIT 2009

Mit einem Empfang im Schloss Henkell konnte der Erste Zug seit 2009 gefeiert werden.

2024



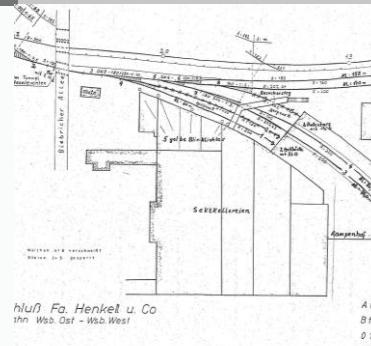
2026

40 JAHRE NTB: ZIEL DOTZHEIM

Zum 40jährigen Vereinsjubiläum wollen wir nach Dotzheim zurück.



2028



WALDSTRASSE

Die Aartalbahn Infrastruktur gGmbH erlangte eine weitere Genehmigung bis zur Hst Waldstraße.



DIE WALDSTRASSE IST DAS ZIEL

Nach 42 Jahren soll endlich wieder ein Zug (nämlich der Nikolaus-Express) zur Waldstraße fahren.



ZURÜCK IN DEN TAUNUS

Im Jahr 2028 soll es wieder über die Eiserne Hand nach Hahn-Wehen gehen.

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

Ziele & Konzept

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

Unsere Ziele

Abgeschlossen	Aktuelle Schritte	Danach
<ul style="list-style-type: none">▪ § 7f AEG-Genehmigung bis FWOH▪ Genehmigung Gleisanschluss Henkell (Hess. Eisenbahngesetz)▪ § 6 AEG Genehmigung bis FW W	<ul style="list-style-type: none">▪ Inbetriebnahme bis Bf. Wiesb. Waldstr. (2026)▪ § 6 AEG-Gen. bis Bf. Wiesb. Dotzheim (2026)▪ Sanierung Eisenbahnbrücke Flachstraße (2026)	<ul style="list-style-type: none">▪ Inbetriebnahme bis Dotzh. (2026)▪ § 6 AEG-Genehmigung bis Bf. Hahn-Wehen (2027)▪ Inbetriebnahme bis FHWE (2028)

Betriebskonzept: „Kleine Brötchen mit Konfetti“

Kleine und schnelle Erfolge – Überdehnung der angespannten Personalsituation unbedingt vermeiden

Diesel-Betrieb an zwei oder drei Tagen zwischen max. 3 Hp/Bf

Zwei bis dreimal im Jahr Dampflokbetrieb mit gecharterten Zügen (HEF/MEH)



Unser Denkmalpflegerisches Konzept

Bei der Aartalbahn handelt es sich um eine denkmalrechtlich geschützte Sachgesamtheit im Sinne des § 2 Abs. 3 des Hessischen Denkmalschutzgesetzes (HDSchG).

Laut eines zeitgenössischen Vermerks Prof. Kiesows besteht diese Sachgesamtheit aus der „Einheit von Strecke, technischen Einrichtungen wie Weichen, Signale, Schranken, etc., Gebäuden, Lokomotiven und Waggons“. Einzelne Bauwerke (v.a. Gebäude, Brücken (und Tunnelportale) sind zudem als Einzel-Kulturdenkmäler (i.S.d. § 2 Abs. 1 HDSchG) geschützt.

Wir haben zusammen mit dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen, der Unteren Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt Wiesbaden und der Unteren Denkmalschutzbehörde des Rheingau-Taunus-Kreises ein Denkmalpflegerisches Konzept erarbeitet.

Sie finden dieses unter www.aartalbahn.de/denkmalgeschutz



*Vielen Dank Ihre
Aufmerksamkeit*

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

Streckenverlauf I

0,000	●	Wiesbaden-Ost FWO
-0,170	○	W 485 Wiesbaden-Ost (Anschlussweiche)
0,200	○	Einfahrtssignal H376
0,434	■	■ EÜ Mainzer Straße (B 263)
0,530	■	■ EÜ Rheinbahn
0,855	■	■ SÜ Berhard May Straße
0,900	○	Trapeztafel FWO
1,355	■	■ SÜ A66
1,763	■	■ SÜ Drususstraße (3500: 1,956)
2,100	■	■ SÜ Biebricher Allee (3500: 2,290)
1,83	●	Landesdenkmal Hp. (3500: 2,02)
2,23	○	Awanst Sektkellerei Henkell (3500: 2,420)
2,393	■	■ SÜ Rittershausstraße (3500: 2,586)
2,905	■	■ EÜ Steinbergstraße (3500: 3,095)
2,98	■	■ Weiche 1 Hp Waldstraße (3500: 3,17)
3,15	●	Waldstraße Hp. FWW (3500: 3,340)
3,371	■	■ EÜ Grundmühlweg (3500: 3,565)
3,40	■	■ Weiche 6 Hp Waldstraße (3500: 3,59)
3,42	○	Alte Anschlussgrenze (3500: 3,606)
3,684	■	■ EÜ Wiesenstraße (3500: 3,841)
4,142	■	■ EÜ Schiersteiner Straße (3500: 4,324)
4,19	○	■ Neue Anschlussgrenze (3500: 4,381)
4,4	■	■ Streckenwechsel 3504 → 3500
4,4	1	■ Weiche Wiesbaden-West
4,404	○	■ Waldstrasse, Übergabe (Gleissperre X)
4,887	■	■ BÜ km 4,887 – Straßenmühle
5,856	■	■ EÜ Ludwig-Erhardt-Straße
6,055	■	■ BÜ km 6,055 – Wiesbadener Strasse
6,160	●	Wiesbaden-Dotzheim FWD
6,540	■	■ EÜ Flachstrasse
6,770	■	■ BÜ – Am Hang

Streckenverlauf Aartalbahn

7,318	■	■ EÜ Dolomitenstraße
7,953	■	■ BÜ – Hermann-Brill-Strasse (Gehrner Weg)
8,290	■	■ BÜ km 8,3 – Wenzel-Jaksch-Strasse
8,590	■	■ BÜ – nördlich Wenzel-Jaksch-Strasse
8,895	■	■ BÜ – Langendellschlag (Finkenweg)
9,692	■	■ BÜ – Einfahrt Chausseehaus
10,020	●	Chausseehaus Hp.
10,106	■	■ BÜ km 10,1 – Lahnstrasse
10,500	■	■ BÜ – Golfplatzkurve
10,635	■	■ EÜ Christian-Krauss-Weg
11,111	■	■ BÜ – Großer Stellschlag (Wasserreservoir)
11,686	■	■ BÜ – Wald
12,423	■	■ BÜ – Wald
12,955	■	■ BÜ – südlich Napoleonbrücke
13,429	■	■ SÜ Napoleonbrücke
13,606	■	■ EÜ über Graben (Durchlass)
13,785	■	■ SÜ B 54
13,970	■	■ BÜ – Rheinhöhenweg
13,973	---	Gemarkungsgrenze Wiesbaden - Tsst.
14,140	●	Eiserne Hand Hp. FEH
14,467	■	■ BÜ – Herzogsberg
14,935	■	■ BÜ – Wald, Abzweig B 54 Umgehungsstrasse
15,385	■	■ BÜ – Wiesbadener Strasse Höhe Tannenburg
15,950	■	■ SÜ Kesselbachstraße
16,460	■	■ BÜ Wiesbadener Strasse (Posten 4)
16,650	●	Hahn-Wehen FHWE
16,733	■	■ BÜ – Gottfried-Keller-Strasse
16,850	■	■ EÜ Gottfried-Keller-Strasse
17,205	■	■ BÜ Südliches Ende Magistralenbrücke
17,200	■	■ Magistralenbrücke B 54
17,513	■	■ BÜ Konrad-Adenauer-Strasse
17,773	■	■ BÜ – Hohlweg (Deutsche Post)
18,153	■	■ BÜ km 18,153 – Stiftstrasse
18,295	●	Bleidenstadt Hp. FBLB
18,325	■	■ BÜ Fußweg
18,585	■	■ Bogenbrücke Höhe St. Peter auf dem Berg
18,645	■	■ EÜ über Weg
18,768	■	■ EÜ über Weg
19,790	■	■ BÜ km 19,7 – Abzweig Seitzenhahn
20,421	---	Gemarkungsgr. Taunusstein - Schlangenb.
21,130	■	■ BÜ – Schlamm-BÜ
21,165	---	Gemarkungsgrenze Schlangenbad - BSB
22,168	■	■ EÜ über die Aar
22,152	■	■ BÜ – südlich Lauberstegmühle
22,461	■	■ BÜ – nördlich Lauberstegmühle
22,678	■	■ BÜ km 22,6 – Abzweig Hettenhain
22,955	■	■ BÜ – ehem. Einfahrtssignal Bf. FBSB
23,260	■	■ BÜ Anrufschanke Bf. Bad Schwalbach
23,560	●	Bad Schwalbach FBSB
23,720	■	■ BÜ km 23,7 – Bahnhofstrasse
23,760	■	■ BÜ km 23,7 – Bahnhofstrasse
24,550	■	■ EÜ über die Aar
24,602	■	■ BÜ km 24,6 – Fa. Möller
24,790	●	■ Adolfseck Hp.
24,900	■	■ Adolfsecker Tunnel (km 24,920 – 25,070)
25,134	■	■ EÜ über Weg
25,432	■	■ EÜ über Weg
26,158	■	■ BÜ Fußweg
26,758	■	■ EÜ über Aar
26,979	■	■ Kläranlage Bad Schwalbach (Aarbrücke)
27,111	■	■ EÜ über Kahlbach
27,151	---	Gemarkungsgr. Bad Schwalbach - Hohenst.

Streckenverlauf II

Streckenverlauf Aartalbahn

27,192		▪ BÜ – Felsentor	33,576		▪ EÜ über Aar (Gewölbe)	39,296		▪ BÜ Zufahrt Solaranlage
27,474		▪ EÜ über Aar	33,670	----	Landesgrenze RLP - Hessen	39,570		▪ Rückershausen ehem HP
27,676		▪ BÜ – Einschaltkontakt Felsentor (Breithardt)	33,670	----	Gemarkungsgrenze Reckenroth - Aarbergen	39,649		▪ BÜ Rückersh Höhe ehem Hp
28,305		▪ BÜ Abzweig Hohenstein Oberdorf	33,672		▪ EÜ Sandersmühle	39,956		▪ EÜ über Dollbach und Weg
28,399		Breithardt Hp. FBRH	33,711		▪ Michelbacher Tunnel (156 m)	40,032		▪ BÜ Rückershausen Fr.-Ebert-Str
28,513		▪ BÜ Fußweg	34,531		▪ EÜ über Mühlgraben	ca 40,438		▪ BÜ Minigolf
28,715		▪ BÜ – Abzweig Breithardt B 54	34,658		▪ EÜ über Aar	ca 40,596		▪ BÜ Trampelpfad Aarbrücke vor K2
28,469		▪ EÜ über Aar	34,881		▪ BÜ	40,928		Anschluss- und Unterhaltungsgrenze
28,598		▪ EÜ über Aar	35,417		▪ BÜ Zimmermannsmühle	40,928	----	Landesgrenze
28,698		▪ EÜ über Bach	35,650		Michelbach Bf. FMIB			
29,126		▪ EÜ über Aar	35,872		▪ EÜ über Aar			
29,500		▪ Hohensteiner Tunnel (km 29,545 – 29,715)	35,893		▪ BÜ Michelbach - Hauptstraße			
30,100		Hohenstein (Nassau) FHST	35,897		▪ EÜ über Festerbach			
30,212		▪ BÜ – Weiche 6 Bf. Hohenstein (Nassau)	35,931		▪ BÜ			
30,370		Alte Betriebsgrenze	36,219		▪ BÜ			
30,524		▪ BÜ Zufahrt Kläranlage	36,580		▪ EÜ über Löschwasserkanal			
30,822		▪ EÜ über Aar	36,612		▪ BÜ Kettenbach I (Zufahrt Passavant Süd)			
31,001		▪ EÜ über Aar	37,012		▪ BÜ Kettenbach II (Straßenseitig a.B.)			
31,378	----	Gemarkungsgrenze Hohenstein - Heidenr.	37,157		▪ BÜ Kettenbach III (Zufahrt Passavant Nord)			
31,361		▪ BÜ Abzw. Laufenselden	37,175		▪ BÜ Kettenbach III (Scheidertalstr.)			
31,370		▪ EÜ Lonabach (Gewölbe)	37,240		▪ EÜ			
31,520		Laufenselden Hp.	37,252		▪ BÜ Kettenbach IV (Verladeanlage)			
32,682		▪ Laufenseldener Tunnel (287 m)	37,301		▪ EÜ über Scheidertalbach			
33,044		▪ EÜ Mühlbach (Gewölbe)	37,311		▪ BÜ Kettenbach IV (Verladeanlage)			
33,091	----	Landesgrenze Hessen - RLP	37,530		Kettenbach Bf FKET			
33,091	----	Gemarkungsgrenze Heidenrod - Reckenroth	37,955		▪ EÜ über Mühlgraben			
33,167	----	Landesgrenze RLP - Hessen	38,179		▪ BÜ			
33,167	----	Gemarkungsgrenze Reckenroth - Aarbergen	38,221		▪ EÜ über Mühlbach			
33,214	----	Landesgrenze Hessen - RLP	38,296		▪ BÜ Hausen üb Aar - Zum Wingert			
33,214	----	Gemarkungsgrenze Aarbergen - Reckenroth	38,886		▪ EÜ über Aar			
33,275		▪ EÜ Mühlbach (Gewölbe)	38,992		▪ BÜ			

Hinweis: Die Angaben der Betriebsstellen und Bauwerke stimmen nicht zwangsläufig 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.

Höhenprofil

