

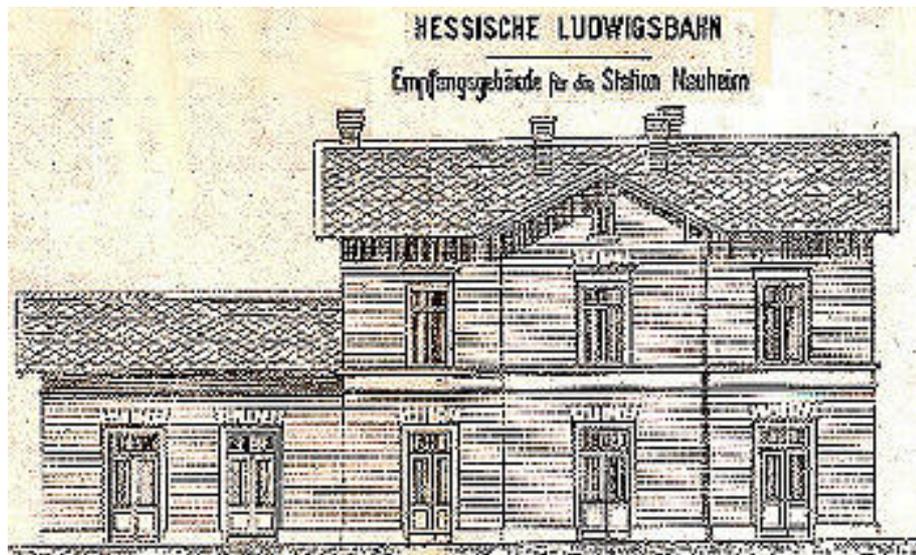
Heimat- und Museumsverein Nauheim e.V.

Nauheimer Bahnhof und Stellwerk

Bahnhof Flur 14, Flurstück 39

Der Nauheimer Bahnhof, auch bekannt als Kinder- und Jugendkulturbahnhof Nauheim, hat eine faszinierende Geschichte, die bis ins späte 19. Jahrhundert zurückreicht. Der Bahnhof wurde 1882/83 erbaut und liegt an der Bahnstrecke Mainz-Darmstadt im Landkreis Groß-Gerau. Der originalgetreu restaurierte Bahnhof befindet sich seit 1993 im Besitz der Gemeinde und ist ein spätklassizistischer Typenbahnhof aus der Mitte des 19. Jahrhunderts. Stilistisch ähnelt das mit gelbem Sandstein verkleidete Stationsgebäude den an der Riedbahn gelegenen Bahnhöfen in Gernsheim und Goddelau/Erfelden wie auch verschiedenen Empfangsgebäuden an der Rhein-Neckar-Bahn. Die Main-Rhein-Bahn, an der Nauheim liegt und die Darmstadt mit Mainz verbindet, wurde 1857 gebaut, die Bahnlinie am 1. August 1858 eingeweiht. Der jetzige Bahnhof wurde 1883 fertig gestellt und löste ein kleines Zweckgebäude ab.

Die Bahnlinien, die im 19. Jh. gegründet wurden, trugen meist Flussnamen. Ausnahmen: Taunusbahn (1840), Riedbahn. Eisenbahnen waren im deutschen Raum Privatbahnen



(Aktiengesellschaften). Sie benötigten viel Kapital für die Infrastruktur.

Die "Main-Rhein-Bahn" (Aschaffenburg-Darmstadt-Groß-Gerau, Nauheim, Bischofsheim, Gustavsburg) war eine überregionale Teil-Bahn-Strecke mit einem Einzugsgebiet von 90.000 Einwohnern und eine der wichtigsten Eisenbahnlinien mit Anschluß im Osten über Bayern (bayr. Staatsbahnen) nach Österreich, Tschechien, Ungarn und dem Orient und

im Westen ins Ruhrgebiet, und weiter nach England und Skandinavien. Kohle wurde per Schiff vom Ruhrgebiet bis Gustavsburg gebracht und von dort per Bahn nach Österreich, Ungarn befördert. Getreide wurde in entgegengesetzter Richtung transportiert.

Im Sept. 1855 erfolgte der Vertragsabschluss zwischen dem Bankhaus Oppenheim (Köln) sowie der Bank für Süddeutschland und der 1845 gegründeten "Hessischen Ludwigsbahn" zum Bau einer Ost-West-Achse. Im Okt. 1855 genehmigte die Hauptversammlung den Vertrag für die Finanzierung der Strecke Aschaffenburg nach Gustavsburg mit 4,6 Mio. Gulden. Am 1.8.1858 wurde die Strecke mit dem ersten Güterzug eröffnet. Wegen der hohen Kosten wurde auf eine Brücke über den Rhein vorerst verzichtet. Mit einer Eisenbahnfähre (Trajekt-Boot) erfolgte der Anschluss nach Mainz. Im Dezember 1862 wurde die Brücke bei Gustavsburg erbaut. Sie ist die viertälteste Eisenbahnbrücke über den Rhein. Die Brücke wurde von der Firma Cramer & Klett, Nürnberg, Vorläufer von MAN-Gustavsburg, errichtet. Der Mainzer Hauptbahnhof wurde 1884 eingeweiht. Er war jedoch viel zu klein dimensioniert. Aus diesem Grunde wurde Bischofsheim zeitweise zum größten Verschiebebahnhof von Süddeutschland, was eigentlich nach Mainz gehört hätte. 1863 wurde die "Mainbahn" von Frankfurt nach Bischofsheim über Raunheim und Rüsselsheim eingeweiht.

Im sog. "Wirtschaftskrieg" griff die "Preußische Staatsbahn" nach den Gebieten der "Hessischen Ludwigsbahn" mit der Folge ihrer Verstaatlichung im Jahre 1896/97. Die "Ludwigsbahn AG" war auch beteiligt an Bahnen, wie "Riedbahn", "Rheinische Eisenbahn", "Main-Bahn", "Gotthard-Bahn" usw.

Im Jahre 1857 wurde der Hessischen Ludwigsbahn das benötigte Gelände abgetreten und der Bau in der Nauheimer Gemarkung begonnen und erwirkt, dass die Haltestelle nicht auf den Schönauerhof, wie anfangs projektiert, sondern nach Nauheim kam. Bei dieser Gelegenheit des Eisenbahnbaus wurde auch ein Stück Schwarzbach begradigt. Am 1. August 1858 wurde die Eisenbahnstrecke von Mainz nach Darmstadt dem Verkehr übergeben und zum ersten Male regelmäßig befahren. Nauheim ist an dieser Strecke eine Haltestelle, wo vertragsmäßig wenigstens der erste und letzte Personenzug nach beiden Richtungen hier zu halten hat, weil die Gemeinde der Eisenbahngesellschaft ein Stück gemeindeeigenen Tannenwald beim Bau der Bahn unentgeltlich überlassen hat. Der Grundstücksverkauf ist sorgfältig in einer Bürgermeisterrechnung von 1857 dokumentiert. Der Bahnbau nutzte Nauheims Holzreichtum und erwarb Bau- und Schwellenholz vor Ort.

Die Strecke wurde ab 1.8.1858 zunächst nur dem Güterverkehr übergeben, ab 27.12.1858 auch dem Personenverkehr. Kopfbahnhof war anfangs Gustavsburg, von wo ein Trajektboot die Rheinüberquerung bewerkstelligte. Die Bahnwagen wurden auf das Boot geschoben und in Mainz per Kran wieder auf die Geleise an Land gehievt. Die Brücken Einweihung war erst am 20.12.1862, erst 1869 folgte das Verlegen eines zweiten Gleises.

Das Nauheimer Stationsgebäude war anfangs ein sehr einfacher Zweckbau (wie überall), 1882/83 wurde der jetzt noch stehende (aber später durch einen Anbau erweiterte) Bahnhof errichtet. Der erste Stationsvorsteher war Johannes Klippel aus Elsheim /Ingelheim, geb. 8.2.1824, seine Ehefrau war aus Messel. Er starb in Nauheim am 6.4.1882 und wurde noch auf dem alten Friedhof in Bahnhofsnähe beerdigt, für dessen Verschönerung er sich schon ganz zu Beginn seiner Dienstzeit 1859 eingesetzt hatte. Joh. Klippel baute sich um 1870 am Bahnhof ein eigenes Haus auf dem Grundstück Bahnhofstraße 37. In der Nauheimer Gemarkung selbst hatte der Bahnbau umgehend alltäglich spürbare Folgen. Der Bahndamm zwischen Nauheim und Groß-Gerau zerschneidet mehrere jahrhundertealte Wege, wie den Weiherweg direkt an der Südflanke des Friedhofhügels und den Kratzenauweg, der auch Kratzenaustraße oder Kratzenaudamm genannt wurde.

Die zwei Feldwege, die nahe dem Ortsbereich über die Schienen führten, wurden in den folgenden Jahren zu Hauptwegen und dann schnell zu Straßen. Es sind der frühere Übergang (geschlossen 2011) in der Bahnhofstraße und der zweite führte von der Hügelstraße in den Schleifweg; letzterer ist 1988 geschlossen worden.

Die Gemeinde Nauheim hat in den Jahren 1991/92 den gesamten Bahnhofsvorplatz mit einem Kostenvolumen von ca. 1,6 Mio. DM (unterstützt durch Mittel aus dem GVFG) umgestaltet. Ziel war einerseits eine Verbesserung des Umfeldes, andererseits der politische Wille, den Belangen des öffentlichen Personennahverkehrs in angemessener Weise Rechnung zu tragen (zwei Busspuren, Wendeschleife für Busse - jetzt Parkplätze, Park-and-Ride-Plätze, Fahrradständer etc.).

Das im Jahre 1883 errichtete und 1910 erweiterte Bahnhofsgebäude besteht aus einer gut erhaltenen Sandsteinfassade mit Hintermauerung. Im Hauptgebäude ist ein trockener Gewölbekeller untergebracht. Zu diesem führt eine schmale, mit Sandstein ausgelegte, halbgewendelte Treppe. Zweiflüglige Kastenfenster mit stehendem Format sowie feste Holztüren, teilweise zweiflüglig dominieren in der Fassade. Ein ca. 20° geneigtes Dach mit Pappverschindlung schließt das Gebäude nach oben hin ab. Der Charakter des Bahnhofs

sollte auch nach der Restrukturierung nicht verloren gehen, deswegen wurde darauf geachtet, dass die wertvolle, historische Bausubstanz erhalten bleibt.

Im Jahre 1993 erwarb die Gemeinde das Bahnhofsgebäude von der Bahn-AG zu einem Preis von rd. 240.000 DM mit der Absicht, das Gebäude einer sinnvollen Verwertung zuzuführen. 1996 schloss der Fahrkartenverkauf für immer seine Pforten, das Gebäude war letztlich nur noch Symbol einer über 140-jährigen Geschichte der Verbindung Bahn - Gemeinde Nauheim.

Nauheimer Kinder- und Jugendkulturbahnhof "X-presso"

Es wurde die Idee geboren, den Nauheimer Bahnhof zu renovieren und umzubauen, um ihn als Jugendzentrum zu nutzen. Die Beschlüsse der Gemeindevertretung hierzu wurden einvernehmlich gefasst, d.h. es bestand der Wille, der öffentlichen Nutzung den Vorrang zu geben. Etwa zeitgleich hatten sich die Jugendlichen auch schon einen Namen für das neue Zentrum ausgesucht: Kinder- und Jugendkulturbahnhof "X-presso" (das X steht für das Andreaskreuz; "presso" verbindet Cafécharakter und zugleich Geschwindigkeit).

Im Erdgeschoss des Kulturbahnhofes für Kinder und Jugendliche befindet sich das Café "X-presso" mit Bühne für Veranstaltungen sowie ein Jugendinformationsbereich zu Themen, wie beispielsweise Schule, Ausbildung, Beruf, Freizeitaktivitäten etc. Entsprechend ihrer Lebenssituation

sollen Jugendliche und junge Erwachsene hier fachlich beraten werden. Die erste Etage ist als Jugend-, die zweite als Kinderetage angelegt, d.h. hier gibt es besondere Angebote für Kinder ab 6 Jahren.



Weiterhin steht das Haus auch Vereinen und Organisationen für deren Kinder- und Jugendarbeit zur Verfügung.

Die gemeindlichen Umbaupläne - erstellt von der Nauheimer Architektin Joana Kossowski-Walczyk - stießen beim Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) auf Interesse. Denn zu den erklärten Geschäftszielen des RMV gehört die Renovierung bzw. Sanierung von Bahnhöfen in ihrem geographischen Geltungsbereich. Dies drückt sich in dem eigens hierfür aufgelegten Stationsentwicklungsplan (STEP) aus.

Nauheim wurde zusammen mit 13 anderen Kommunen in die Bezuschussung aufgenommen und mit rund 190.000 DM (verschiedene Mittel) gefördert. Anfang 1996 wurde im Vorgriff und Ersatz für den geschlossenen Bahnschalter bereits ein getrennter Bereich, bestehend aus Kiosk (zugleich RMV-Verkaufsstelle) und Fahrgast-Warteraum hergerichtet. Die Gesamtmaßnahme wurde im November 1998 fertig gestellt und hat 1.160.114 DM gekostet. Nauheim hat als erste Gemeinde in Hessen, gefördert durch den RMV und das Land, ein umfassend renoviertes Bahnhofsgebäude erhalten, das der Öffentlichkeit zur Verfügung steht.

Stellwerk im Schleifweg, Flur 14, Flurstück 525

Das Stellwerk stammt aus dem Jahre 1932 und ist das letzte von ursprünglich drei Stellwerken dieser Art. Es ist eine für die Bauzeit moderne Beton-Klinker-Konstruktion mit weit ausladendem dünnen Betondach über der horizontal durchlaufenden Fensterfront. Das Betondach dient als Blendschutz für das Stellwerk. Im unteren Bereich wird die rote Klinkerfassade durch drei schmale vertikale Fensterschlitze unterbrochen. Über dem mittleren befindet sich eine einzelne Außenleuchte, noch aus der Bauzeit.

Mechanische Stellwerke der Bundesbahn haben verschiedene Aufgaben im Betrieb des Schienenverkehrs. Hier sind einige der wichtigsten Aufgaben:

Fahrstraßenbildung: Das Stellwerk ist verantwortlich für die Bildung von Fahrstraßen, um den Zugverkehr sicher und effizient zu steuern. Es legt fest, welcher Zug auf welchem Gleis fahren darf und kontrolliert die Weichen und Signale entlang der Strecke, um die gewünschte Fahrstraße zu ermöglichen.

Weichensteuerung: Das Stellwerk bedient die Weichen entlang der Strecke. Es stellt sicher, dass die Weichen in die richtige Position gestellt werden, um die Fahrstraßen für die Züge festzulegen. Dies geschieht entweder manuell durch den Stellwerksmitarbeiter oder automatisch über mechanische oder elektromechanische Systeme.

Signalsteuerung: Das Stellwerk kontrolliert die Signale entlang der Strecke, um den Zugverkehr zu regeln. Es stellt sicher, dass die Signale entsprechend den Fahrstraßen und den Bedingungen auf der Strecke korrekt anzeigen, zum Beispiel "Freie Fahrt", "Halt" oder "Langsamfahrt".

Zugfolge: Das Stellwerk überwacht und regelt die Zugfolge, um einen sicheren Abstand zwischen den Zügen zu gewährleisten. Es sorgt dafür, dass sich Züge nicht gegenseitig in die Quere kommen und dass genügend Zeit zwischen den Zugbewegungen für den sicheren Betrieb vorhanden ist.

Rangierfahrten: Das Stellwerk ermöglicht und überwacht auch Rangierfahrten auf dem Bahnhofsgelände. Es koordiniert die Bewegung von Lokomotiven und Waggons, um das Umsetzen, Ankuppeln und Abtrennen von Fahrzeugen zu ermöglichen.

Sicherheit: Ein wichtiger Aspekt der Aufgaben eines mechanischen Stellwerks ist die Gewährleistung der Sicherheit im Zugverkehr. Es überwacht die korrekte Stellung von Weichen und Signalen, um Kollisionen und andere Unfälle zu vermeiden.



Mechanische Stellwerke waren früher die dominierende Art der Stellwerke bei der Bundesbahn, bevor sie nach und nach durch elektronische und computergesteuerte Stellwerke ersetzt werden. Diese modernen Stellwerke bieten erweiterte Funktionen und mehr Automatisierung, aber die grundlegenden Aufgaben bleiben ähnlich.

Verantwortlich:
Heimat- und Museumsverein
Schulstr. 6, 64569 Nauheim
Hans Joachim Brugger

Weitere Angaben zum Nauheimer Stellwerk

Das Stellwerk stammt aus dem Jahre 1932 und ist das letzte von ursprünglich drei Stellwerken dieser Art. Es ist eine für die Bauzeit moderne Beton-Klinker-Konstruktion mit weit ausladendem dünnen Betondach über der horizontal durchlaufenden Fensterfront. Das Betondach dient als Blendschutz für das Stellwerk. Im unteren Bereich wird die rote Klinkerfassade durch drei schmale vertikale Fensterschlitze unterbrochen. Über dem mittleren befindet sich eine einzelne Außenleuchte, noch aus der Bauzeit.

Ein ähnliches Beton-Klinker-Stellwerk gab es am Groß-Gerauer Bahnübergang „Frankfurter Straße“ (geschlossen 1970) mit betrieblicher Ablösung durch das ebenfalls 1970 eröffnete heutige Stellwerk in der Groß-Gerauer Sudetenstraße. Ähnliche Stellwerksklinkerbauten sind aktuell noch auf der rechten Rheinstrecke in Mainz-Kastel, Rüdesheim und Braubach unterhalb der Marksburg im Betrieb.

Einige historische Daten rund ums Nauheimer Stellwerk

1932 Expressionistische Baustil-Inbetriebnahme als neues mechanisches Wärter-Stellwerk am damals schon bestehenden Bahnübergang-Posten 17 „Hügelstraße/Schleifweg“. Zuvor gab es ein mechanisches Wärter-Stellwerk auf dem Gelände des heutigen Gemeindebauhofs, Ecke „Hügelstraße/Alte Mainzer Straße“.



Es ist die Zeit, als der legendäre Luxuszug „RHEINGOLD“ seit 1928 bis 1939 durch Nauheim fährt.

Foto: Dr. Hans H. Kron

1962 Umbau vom bisher mechanischen Wärter-Stellwerk zum Drucktasten-Fahrdienstleiter-Stellwerk „Nf“ in der Bauform „Dr S 2“

mit Inbetriebnahme am 19.11.1962. Während der Umbauphase wurden alle technischen Übergangseinrichtungen inklusive Schranken-Bedienung in ein dafür errichtetes Holzgebäude zwischen Stellwerk und Schleifweg verlagert. Zeitgleich mit dem am 19.11.1962 vollendeten technischen Umbau wurden alle bisherigen so genannten Form-Signale durch die heutigen Lichtsignale (teilweise auch Selbstblock-Steuerung) ersetzt. Ebenso entfielen das Fahrdienstleiter-Befehlsstellwerk, damals untergebracht im hölzernen Vorbau des Nauheimer Bahnhofsgebäudes (heutiger Fahrgast-Warteraum), und das Wärter-Stellwerk „Nw“ in Höhe der heutigen Straße „An den Akazien“ sowie auch die Blockstelle „Schönauer Hof“ an der Kreisstraße Rüsselsheim – Trebur. Dadurch konnten die einzelnen Blockabstände verdichtet werden Richtung Groß-Gerau von einem auf zwei Abschnitte und Richtung Bischofsheim von 2 auf 4 Abschnitte. Somit war eine erheblich höhere Zugfolge möglich.

Mitte der 80-er Jahre Bis dahin war der Bahnübergang 17 „Schleifweg/Hügelstraße“ mit drei Schrankenbäumen ausgestattet. Zwischen den Schrankenbäumen 1 und 2 lag das Gleis Mainz – Darmstadt, das mittige Überholgleis, das Gleis Darmstadt – Mainz und das Gleis zur hohen Laderampe für das „Sägewerk Ruffer“ mit Kran und das „DKW-Audi-Lager Alte Mainzer Straße“ sowie dahinter noch die Güter-/Stückgut-Halle. Zwischen dem Schrankenbaum 2 und 3 befand sich das Liefer-/Abholgleis für die Kohlehandlung Hügelstraße und dahinter links „STOGA-Halle“, später „Teppich-Frieser“, und rechts eine niedrige Laderampe für sonstigen Güterzug-Einzelwagen-Ladungsverkehr. Als letzter Belieferungskunde blieb noch die Kohlehandlung übrig und nach deren Schließung Mitte der 80-er Jahre wurde neben diesem Gleis dann auch der Schrankenbaum 3 demontiert.

1988 Am Nachmittag des 04.05.1988 um ca. 16.00 Uhr wird die neue Bahnüberführung „Schillerstraße“ im Rahmen einer offiziellen Feierstunde dem öffentlichen Verkehr übergeben. Sie ist die Ersatzmaßnahme für den am Stellwerk „Nf“ befindlichen

Bahnübergang 17 „Schleifweg/Hügelstraße“, dessen verbliebene Schrankenbäume 1 und 2 sich somit am 04.05.1988 um ca. 17.00 Uhr letztmals senken und zugleich auch sofort verplombt werden.

Grundsätzliches zur in Nauheim 1962 eingebauten „Dr S 2“-Technik von Siemens

Die von der Siemens AG hergestellten Gleisbildstellwerke werden dem Bedienungsprinzip nach als Drucktastenstellwerke bezeichnet. Besonders wichtig war die Entwicklung von Gleisbildstellwerken auch für kleine Bahnhöfe. Für diese war nur ein vereinfachtes Betriebsprogramm erforderlich, so dass auf Einrichtungen wie Weichenlaufkette und Rangierfahrstraßen verzichtet werden konnte. Es entstand das „Dr S 2“-Stellwerk, dessen Relaisgruppen platzsparend in Relaisschränken untergebracht werden. Stellwerke dieser Bauform können auf Bahnhöfen mit bis zu 12 fernbedienten Weichen eingesetzt werden.

Thomas Mroczek

* * * * *

Zusammenfassung (Quelle: Wikipedia)

Das **Empfangsgebäude** besteht aus einem zweigeschossigen, traufständigen, dreiachsigen Mittelbau mit zwei kurzen einstöckigen Seitenflügeln aus Buntsandstein, die ursprünglich wohl ebenfalls beide traufständig waren. Das Dach des östlichen Flügels wurde durch ein Flachdach ersetzt. Die Fassade des Mittelbaus ist sowohl bahnsteig- als auch straßenseitig mittig durch einen einachsigen, übergiebelten Mittelrisaliten (hervorspringender Gebäudeteil) gegliedert.

Das **Stellwerk** (Nf) des Bahnhofs ist ein kubischer Klinkerbau von 1932. Das Obergeschoss ist für den Fahrdienstleiter großzügig verglast, das Untergeschoss weist nur einige schlitzenartige, schmale Fenster auf. Die Fensterformen und die Wahl des Baumaterials waren für den damals modernen Expressionismus typisch.

Beide Gebäude sind **Kulturdenkmäler** nach dem Hessischen Denkmalschutzgesetz.