Lahntalbahn von Lahnstein nach Wetzlar

Bahnstrecke 3710

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Altendiez, Bad Ems, Balduinstein, Birlenbach, Braunfels, Bremberg, Cramberg, Dausenau, Diez, Gutenacker, Lahnstein, Langenscheid, Leun, Limburg a.d. Lahn, Löhnberg, Miellen, Nassau, Nievern, Obernhof, Runkel, Seelbach (Rheinland-Pfalz), Solms, Steinsberg, Villmar, Weilburg, Weinbach, Wetzlar
Kreis(e): Lahn-Dill-Kreis, Limburg-Weilburg, Rhein-Lahn-Kreis
Bundesland: Hessen, Rheinland-Pfalz



Nördliche Außenfassade der ehemaligen Richthalle des Bahnausbesserungswerkes Limburg (2017)
Fotograf/Urheber: Jörn Schultheiß



Die Lahntalbahn ist eine 104 Kilometer lange Bahnstrecke, die Lahnstein mit Wetzlar verbindet und damit in den Bundesländern Rheinland-Pfalz und Hessen liegt. Sie besitzt die Streckennummer 3710 und wird heute vor allem für den Personen-, aber auch für den Güterverkehr genutzt. Die Trasse verläuft entlang des Flusses Lahn, meist nur wenige Meter oberhalb des Wasserspiegels. Der hessische Teil der Lahntalbahn steht unter Denkmalschutz. Sie ist mit über 50 Kilometern Länge Hessens längstes neuzeitliches Denkmal.

Der Weg zum Bau der Lahntalbahn
Der Streckenbau
Der Zweite Weltkrieg und der anschließende Wiederaufbau
Streckenmodernisierung
Streckenfrequentierung
Streckenergänzungen

Der Weg zum Bau der Lahntalbahn

Im Jahre 1840 wurde die „Taunusbahn“ eröffnet, die die nassauische Residenzstadt Wiesbaden mit Frankfurt verband. Aufgrund dessen entwickelte sich im Jahre 1844 eine Kölner Initiative, die Biebrich mit Ehrenbreitstein verbinden sollte. Diese Verbindung sollte aber aufgrund von Territorialschwierigkeiten nicht am Rhein entlang führen, sondern durch das Lahntal bis Diez und dann durch das Aartal nach Wiesbaden und Biebrich. Die Idee wurde jedoch nicht weiterverfolgt.

Im Jahre 1845 bat ein Konsortium aus Frankfurter Banken bei der Nassauischen Regierung um die Konzession für den Bau einer Bahn durch das Lahntal. Nassau war bezüglich dieser Konzession zunächst positiv gestimmt, lehnte schlussendlich jedoch ab. Einerseits ging man davon aus, dass der Bau einer Bahn durch das enge Lahntal technisch schwierig und teuer werden würde. Andererseits begründete sich diese Entscheidung in dem während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch Nassau forcierten

Ausbau der Lahn als Wasserstraße. Dies beinhaltete insbesondere die Begradigung kleinerer Flussabschnitte, das Entfernen von Inseln und den Bau von Schleusen an Mühlwehren und anderen schwer zu befahrenden Flussbereichen. Diese Maßnahmen verschlangen große finanzielle Mittel, die man über die Erhebung von Zollgebühren zurückgewinnen wollte. Eine Bahn hätte in Konkurrenz zum Fluss als Schifffahrtsweg gestanden und damit zu geringeren Zolleinnahmen geführt.
In den 1840er Jahren nahm der Schiffsverkehr auf der Lahn stark zu, zwischen 1846 und 1849 verdoppelte er sich. Starke Pegelschwankungen und andere Naturereignisse führten dazu, dass die Lahn nur für circa sechs Monate im Jahr befahren werden konnte. Die Kapazität der Lahn war ausgelastet; der Bergbau entlang der Lahn wurde aufgrund der geringen Transportmöglichkeiten eingeschränkt.
In dieser Zeit plante man außerdem den Bau der Nassauischen Rheinbahn, die Wiesbaden mit Oberlahnstein verbinden sollte. Diese Strecke wurde erst in den 1850er Jahren errichtet und endete zunächst in Oberlahnstein.
Auf Basis der wirtschaftlichen Schwierigkeiten, der geringen Transportkapazitäten der Lahn sowie der Planung der Nassauischen Rheinbahn entstanden im Lahntal Bestrebungen der Gemeinden, entlang des Flusses eine Eisenbahn zu bauen, die Oberlahnstein mit Wetzlar verbinden sollte. Insbesondere im Jahre 1850 gründeten sich eine Vielzahl von Initiativen in vielen Lahngemeinden und –städten. Diese traten an die nassauische Regierung mit der Bitte heran, eine Eisenbahn durch das Lahntal zu bauen.

Im Jahre 1849 entwarf der erfahrende belgische Eisenbauingenieur François Splingard (1810 bis 1884) eine Eisenbahnstrecke von Niederlahnstein nach Wetzlar sowie von Wetzlar über Dillenburg nach Siegen. Daraufhin plante er zwischen 1849 und 1851 eine Trasse von Lahnstein bis Wetzlar. Der Verlauf der Bahn wurde dabei sehr nah am Flussbett entlang geführt. Aus Kostengründen versuchte man des Weiteren, mit möglichst wenigen Tunneln und Brücken auszukommen. Dieser erste Plan für den Bau einer Bahn durch das Lahntal war für Splingard die Grundlage, eine Konzession für den Bau der Bahn bei der Nassauischen Regierung zu erbeten. Dabei setzte er auf die Hilfe des Londoner Bankhauses Rob. Carter & Cie. Diese Konzession wurde jedoch 1853 durch die Nassauische Regierung abgelehnt, da sie weiterhin den Ausbau der Lahn als Wasserstraße forcierte. Das Bankhaus hatte zudem keine ausreichenden Sicherheiten zur Verfügung und Territorialschwierigkeiten mit Preußen und Hessen könnten ebenfalls dem Bau der Bahn entgegengestanden haben. Bis 1856 gingen fünf weitere Konzessionsgesuche für den Bau einer Eisenbahn entlang der Lahn bei der Nassauischen Regierung ein, die ebenfalls alle abgelehnt wurden.

Im Jahre 1853 erhielt die wenige Jahre zuvor gegründete „Wiesbadener Eisenbahngesellschaft“ die Konzession für den Bau der Nassauischen Rheinbahn von Wiesbaden bis Lahnstein und erbat 1855 eine Konzession für den Bau einer Bahn von Lahnstein nach Gießen. Diese Konzession wurde noch im selben Jahr erteilt und bereits im Dezember 1855 wieder entzogen, da eine von Nassau geforderte Kaution nicht hinterlegt wurde. Im darauffolgenden Jahr trat die Gesellschaft wieder an die Nassauische Regierung heran und erbat abermals eine Konzession. Dies führte zu heftigen Auseinandersetzungen in der Regierung, da die Zuverlässigkeit der Gesellschaft in Frage gestellt wurde. Trotzdem erteilte man am 31. März 1857 der nun unter dem Namen „Nassauischen Rhein- und Lahn Eisenbahn-Gesellschaft“ firmierenden Gesellschaft die Konzession zum Bau der Lahntalbahn von Oberlahnstein nach Wetzlar. Für den Bau wurden die von Splingard entworfenen Pläne genutzt und durch den nassauischen Baurat Haas (1803 bis 1864) abgeändert. Haas war bereits für den Bau des Weilburger Schifffahrtstunnels verantwortlich. Seine Änderungen umfassten vor allem die Verlegung der Trasse zwischen Oberlahnstein und Obernhof an das rechte Lahnufer. Die Erteilung der Konzession hing wohl auch mit politischen Streitigkeiten zwischen Preußen und Nassau zusammen, da Preußen die Verbindung der in Oberlahnstein endenden Nassauischen Rheinbahn mit dem nördlich anschließenden preußischen Eisenbahnnetz verhinderte. nach oben

Der Streckenbau

Die Errichtung der Lahntalbahn begann 1857 von Oberlahnstein ausgehend. Der erste, 13 Kilometer lange Bahnabschnitt zwischen Oberlahnstein und Bad Ems konnte bereits am 1. Juli 1858 eröffnet werden. Diese Strecke wurde jedoch kurze Zeit später durch Erdrutsche verschüttet.
Am 14. Oktober 1858 verlor die private Gesellschaft ihre vom nassauischen Staat erteilte Konzession; die Gesellschaft hatte nicht nur finanzielle Schwierigkeiten, sondern war auch durch verschiedene Betrügereien aufgefallen. Am 1. November übernahm der Staat die Bauarbeiten und setzte sie als „Nassauische Staatsbahn“ fort. Dabei Übernahm Moritz Hilf (1819 bis 1884) die Verantwortung für den Bau der Bahn. Haas hatte bei den bisherigen Planungen zu viele Fehler gemacht. Hilf veränderte die Planungen von Splingard und Haas deutlich. Die größte Änderung umfasste die Begradigung der Strecke, was jedoch den Bau einer viel größeren Zahl von Tunnel und Brücken erforderte.

Der Bau der Bahn zwischen Nassau und Weilburg wurde durch zwei Fachunternehmen durchgeführt: die Gebrüder Spuhn aus Bonn und Georg Mayer aus Alzey. Die Firmen arbeiteten überwiegend mit eigenen Arbeitern. Italienische Facharbeiter errichteten die Tunnel der Lahntalbahn. Die Bauarbeiten forderten einige Todesopfer.
In den folgenden Jahren konnte die gesamte Lahntalbahn von Oberlahnstein bis Wetzlar eröffnet werden. Am 9. Juli 1860 war der wiederhergestellte Abschnitt zwischen Oberlahnstein und Nassau fertiggestellt, am 5. Juli 1862 erreichte man Limburg, am 14. Oktober 1862 Weilburg und am 10. Januar 1863 Wetzlar. Der Bau kostete 15 Millionen Gulden. Die Eröffnung der einzelnen

Abschnitte ging immer mit großen Feiern an den Bahnhöfen einher.
Die Lahntalbahn war von Beginn an zweigleiseig geplant, jedoch wurde der Bau nur eingleisig durchgeführt.

Der Bau der Lahntalbahn erforderte nicht nur die Errichtung der an die Bahn angeschlossenen Infrastruktur, wie etwa Bahnwärterhäuser, Bahnhöfe, Brücken und Tunnel. Aufgrund des stark geschwungenen Flussverlaufs musste die Bahnstrecke zum Teil in den Felsen gebaut werden, weshalb die Trasse bis heute an vielen Stellen in das felsige Steilufer eingekerbt ist. Heute besitzt die Lahntalbahn 18 Tunnel mit einer Gesamtlänge von sechs Kilometern sowie neun Gitterbrücken.
Sämtliche Hochbauten der Lahntalbahn, wie etwa Bahnwärterhäuser, Bahnstationen und die ehemaligen Zwillingstürme der Eisenbahnbrücken wurden durch den aus Diez an der Lahn stammenden Hochbauarchitekten Heinrich Velde (1827 bis 1905) geplant. Auf ihn gehen auch die im neoromanischen und neugotischen Stil gehaltenen Tunnelportale zurück, die sich so auch an den Bahnstrecken des Mittelrheintals finden. Aufgrund dessen ist der Aufbau und die Erscheinung dieser Bauwerke entlang der Lahntalbahn meist identisch oder zumindest sehr ähnlich.

In den beginnenden 1860er Jahren wurde eine direkte Verbindung der Lahntalbahn nach Koblenz errichtet. Nachdem Nassau im Jahre 1866 an Preußen fiel, ging die Nassauische Staatsbahn in den „Preußischen Staatseisenbahnen“ auf. Ab 1871 war die Lahntalbahn Teil der sogenannten Kanonenbahn, die Berlin mit Metz verband und große militärische Bedeutung hatte. Aufgrund dessen errichtete Preußen zwischen 1875 und 1880 ein zweites Gleis. Im Jahre 1879 wurde Niederlahnstein mit der Stammstrecke verbunden.

Der Zweite Weltkrieg und der anschließende Wiederaufbau

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Trasse der Lahntalbahn an vielen Stellen durch gezielte Bombardements beschädigt, weshalb die betroffenen Abschnitte nach dem Krieg wiedererrichtet wurden. Zwischen Niederlahnstein und Hohenrhein, Dausenau nach Nassau und von Fachingen bis Balduinstein erfolgte dies jedoch nur eingleisig. An den dort noch vorhandenen Brücken und Tunneln ist die ehemalige Zweigleisigkeit deutlich zu erkennen. So sind die Widerlager und Pfeiler der Brücken, die meist aus der Vorkriegszeit stammen, breiter als der Rest der Brücke. Auch die Tunnel sind aufgrund dessen breiter als nötig. nach oben

Streckenmodernisierung

Die Strecke war und ist kontinuierlichen Modernisierungen unterworfen, wenn auch diese deutlich langsamer und weniger umfassend durchgeführt worden sind, als an anderen deutschen Bahnstrecken. Der historische Streckencharakter ist jedoch weitestgehend erhalten, auch da die alten Signal- und Telegrafenmasten noch existieren. Durch den stark geschwungenen Verlauf der Trasse können die Dieselloks nur vergleichsweise langsam fahren.
Die Lahntalbahn ist als eine von wenigen Strecken nicht elektrifiziert. Planungen zur Elektrifizierung gab es in den 1970er Jahren, sie wurden aber fallengelassen, da dafür die Brücken und Tunnel zu niedrig sind. Die nach der Jahrtausendwende angedachte Elektrifizierung mittels Induktionsschienen wurde aus ökonomischen Gründen ebenfalls verworfen.

Auf rheinland-pfälzischer Seite erfolgte im Jahre 2015 die Modernisierung der Stellwerke. Die alten Relaisstellwerke wurden außer Betrieb genommen und durch ein Elektronisches Stellwerk (ESWE) ersetzt. Dieses hat seinen Sitz im Bahnhof Diez. Durch diese Automatisierung konnten die bis dahin an jedem Lahnbahnhof existierenden Stellwerke abgebaut werden. In Hessen wird weiterhin die Relaisstellwerktechnik verwendet.
Die Tunnel der Strecke werden seit 2011 kontinuierlich vergrößert, um aktualisierten Sicherheitsbestimmungen zu genügen. Im Jahre 2015 wurden mehrere Bahnsteige der Lahntalbahn erneuert, etwa in Fachingen, Balduinstein und Obernhof.

Viele der historischen Bahngebäude befinden sich aufgrund des technischen Fortschritts und wirtschaftlicher Konsolidierungsmaßnahmen nicht mehr der in Nutzung durch die Bahn. Dies betrifft vor allem die Bahnwärterhäuser und Stellwerksgebäude, aber auch viele Bahnhofsgebäude und diesen angeschlossene Güterschuppen. Vor allem an kleineren Bahnhöfen wurde die ursprüngliche Infrastruktur weitestgehend aufgegeben. Die Hauptgebäude werden nicht mehr genutzt, den Verkauf von Bahntickets übernehmen Automaten. Den wartenden Passagieren dient nur noch ein verglastes Wartehäuschen als Unterstand. In vielen dieser kleineren Bahnhöfe arbeitet kein Personal mehr.
Zum Teil wurden die alten Bahngebäude einer neuen Nutzung zugeführt. So werden die ehemaligen Bahnwärterhäuser heute meist als Wohngebäude genutzt. Ein Teil der alten Bahnhofsgebäude werden jetzt gewerblich genutzt und beherbergen beispielsweise Geschäfte, Restaurants oder Büroräume. Viele der früheren Gebäude stehen heute leer und sind dem Verfall preisgegeben. Dies betrifft vor allem Güterschuppen, Stellwerksgebäude sowie die Hauptgebäude kleinerer Bahnstationen.
Der Zustand der durch die Bahn oder anderweitig genutzten Gebäude ist meist gut. Dies trifft vor allem dann zu, wenn die Gebäude heute als Gewerbebauten fungieren. Die Bahnwärterhäuser sind nur zum Teil in gutem Zustand. Obwohl sie bewohnt sind, wirken einige von ihnen durch mangelnde Investitionen heruntergekommen. nach oben

Streckenfrequentierung

In den Anfangsjahren fuhren täglich in jede Richtung drei Personenzüge und ein Schnellzug auf der Lahntalbahn. Heute findet ausschließlich regionaler Personenverkehr statt. Dabei wird der rheinland-pfälzische Abschnitt bis Diez von der Lahn-Eifel-Bahn und der hessische Abschnitt von der Hessischen Landesbahn bedient. Bis Ende der 1970er Jahre diente die Lahntalbahn auch als Fernverkehrstrecke und bot unter anderem Verbindungen nach Paris, Luxemburg, Trier oder Köln.

Der Güterverkehr besaß für die Lahntalbahn von Beginn an eine große Bedeutung. Der Niedergang des Erzabbaus in der Lahngegend in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts führte zu einem starken Rückgang des Güterverkehrs, der in den 1990er Jahren zeitweise vollständig zum Erliegen kam. Infolge dessen wurden viele ausgedehnte Gleisanlagen an den Bahnhöfen der Lahntalbahn rückgebaut. Nach der Jahrtausendwende nahm der Güterverkehr wieder zu, etwa durch einen von 2003 bis 2008 über die Strecke verkehrenden Güterzug von Neuwied nach Bernburg an der Saale. Auch heute wird die Strecke für den nationalen und internationalen Güterverkehr genutzt, etwa zum Transport von Westerwälder Ton. Seit 2010 transportieren Güterzüge in Steeden gewonnenen Kalk auf einem reaktivierten Teilstück der Kerkerbachbahn über die Lahntalbahn zur BASF nach Ludwigshafen.

Die Lahntalbahn wird heute nicht nur durch Pendler und den Güterverkehr benutzt. Aufgrund der touristischen Bedeutung des Lahngebietes, insbesondere durch Schiff- und Radfahrer sowie Wanderer, ist die Bahn wichtiger Bestandteil der touristischen Infrastruktur. Insbesondere an Wochenenden sowie Feiertagen sind die Züge stark frequentiert, zusätzlich existieren Fahrradwagons. nach oben

Streckenergänzungen
Die Lahntalbahn wurde durch zwei Nebenstecken ergänzt; die Kerkerbachbahn, die im Jahre 1868 eröffnet wurde, sowie die im Jahre 1891 eröffnete Weiltalbahn.

(Jörn Schultheiß, hessenARCHÄOLOGIE, 2017)

Internet
de.wikipedia.org: Lahntalbahn (abgerufen am 15.05.2017)
de.wikipedia.org: Moritz Hilf (abgerufen am 15.05.2017)
eisenbahntunnel-portal.de: Strecke 3710: Geschichte der Lahntalbahn (abgerufen am 15.05.2017)
www.nnp.de: Neue Bahnsteige an der Lahntalbahn (abgerufen am 15.05.2017)
www.weilburg-lahn.info: Überblick zur Geschichte der Lahntalbahn aus Anlass des 150. Jahrestags ihrer Ankunft in Weilburg (PDF-Dokument, 9 MB, abgerufen am 17.05.2017) nach oben

Literatur

Atzbach, Gregor (2014): Lahntalbahn - Eine Reise von Gießen nach Koblenz. vorbei an Schrankposten, Formsigalen, Tunnelportalen und Telegrafenmasten. o. O.

Landesamt für Denkmalpflege Hessen (Hrsg.) (2005): Eisenbahn in Hessen. Eisenbahnbauten und -strecken 1839 -1939. Band 2.1. (Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland, Kulturdenkmäler in Hessen.) Wiesbaden.

Lahntalbahn von Lahnstein nach Wetzlar

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke
Straße / Hausnummer: Bahnhofstraße
Ort: 56112 Lahnstein
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Kulturdenkmal gem. § 2 DSchG Hessen
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Fernerkundung
Historischer Zeitraum: Beginn 1857 bis 1863
Koordinate WGS84: 50° 23 15,99 N: 8° 04 28,52 O / 50,38777°N: 8,07459°O
Koordinate UTM: 32.434.213,96 m: 5.582.155,89 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.434.262,50 m: 5.583.949,27 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Lahntalbahn von Lahnstein nach Wetzlar“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-267814 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**