

Das größte Bauwerk der Strecke war die 270 Meter lange Brücke über den Main südlich von Aschaffenburg. Eine Aufnahme von 1910

Aschaffenburg - Höchst (Odenwald)

Die von den Königlich-Bayerischen Staatseisenbahnen erbaute knapp 30 Kilometer lange Lokalbahn vom Aschaffener Südbahnhof nach Höchst (Odenwald) zählte zu den wenigen Strecken dieser Art, die im Nachbarland Hessen endeten. 1912 durchgängig eröffnet, wurden auf dieser Verbindung über mehrere Jahrzehnte beachtliche Transportleistungen erbracht. Doch auch hier führten sinkende Fahrgastzahlen und der geringer werdende Güterverkehr ab 1974 zur Stilllegung. Heute werden nur noch kurze Streckenabschnitte für den Güterverkehr genutzt. Erhalten geblieben ist jedoch die erst 1921 in Betrieb genommene Aschaffener Hafenbahn, die allerdings nur fünf Jahre von der Deutschen Reichsbahn betrieben wurde und seitdem als eigenständiges Unternehmen besteht.

Das Bestreben, den südwestlich von Aschaffenburg gelegenen Teil des Odenwaldes durch eine Eisenbahn zu erschließen, geht weit zurück. Schon 1867 hatten die Ortsobrigkeiten von Obernburg, Würth, Kleinheubach und Großostheim eine Petition an die bayerische Abgeordnetenkammer gerichtet, in der sie den Bau einer Eisenbahnlinie von Aschaffenburg auf der rechten Mainseite forderten. Zugleich hielten die Bahnbefürworter eine Verbindung durch den Odenwald, ausgehend von Obernburg über Mömlingen, Neustadt und Höchst nach Erbach bzw. Michelstadt für zweckmäßig, wobei eine spätere Anbindung an Darmstadt jedoch nicht auf der Tagesordnung stand.

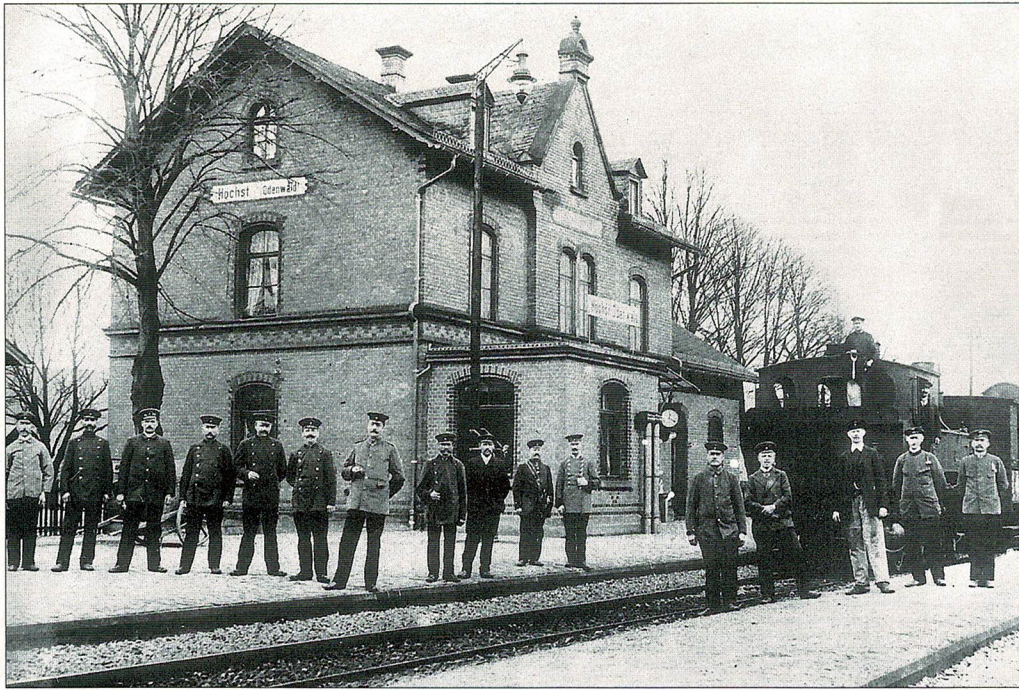
Doch zunächst entschied sich Bayern für den Bau der 36,5 Kilometer langen Strecke Aschaffenburg – Miltenberg, die am 12. November 1876 eröff-



Letzte Kursbuchnummer: 516
frühere Kursbuchnummern: 189, 163, 416k, 416d

Streckenlängen: 29,4 km (Odenwaldbahn), 5,5 km (Hafenbahn)
größte Neigung: 1:60
kleinster Bogenhalbmesser: 300 m
Bahnhofsgebäude: Aschaffenburg-Nilkheim, Großostheim, Pflaumeim-Wenigumstadt, Mömlingen Bf, Hainstadt, Neustadt (Odenwald), Sandbach

- 29.06.1904: hessische Konzession zum Bau und Betrieb der Strecke Landesgrenze bei Mömlingen – Höchst (Odenwald)
- 12.04.1905: Staatsvertrag über den Bau der Lokalbahn Aschaffenburg – Landesgrenze – Höchst (Odenwald)
- 12.07.1906: bayerisches Gesetz zum Bau der Lokalbahn Aschaffenburg Süd – Landesgrenze und der Leiederer Hafenbahn
- 01.05.1911: Aufnahme des öffentlichen Reise- und Güterverkehrs Aschaffenburg Süd – Großostheim
- 01.12.1912: Aufnahme des öffentlichen Reise- und Güterverkehrs Großostheim – Höchst (Odenwald)
- 02.11.1921: Inbetriebnahme der Leiederer Hafenbahn
1926: Übernahme der Hafenbahn durch das bayerische Hafenamt
- 26.05.1974: Einstellung des Reiseverkehrs auf der Gesamtstrecke und Stilllegung des Abschnitts Großostheim – Neustadt (Odenwald)
- 28.09.1991: Einstellung des Güterverkehrs Aschaffenburg-Nilkheim – Großostheim



Vor dem Empfangsgebäude in Höchst (Odenwald) hat sich das zahlenmäßig recht starke Personal aufgebaut. Hinten eine bayerische D XI, die sich hier in Höchst schon in Hessen – im „Ausland“ also – befindet. Doch das war wohl schon zum Zeitpunkt der Aufnahme um 1924 kaum noch von Bedeutung

net wurde. Die Arbeiten erforderten lediglich acht Monate, aber insgesamt 5,2 Millionen Mark an Baukosten.

Ergebnislose Bemühungen

In Vorbereitung dieser Strecke kämpften Großostheimer Interessenten abermals für eine Linienführung auf der rechten Mainseite und damit um einen Anschluß durch die eigene Gemarkung. Bayern hatte sich aber für einen günstigen Streckenverlauf in den Raum Ulm entschieden, um vor allem im Kriegsfall – der deutsch-französische Krieg lag erst fünf Jahre zurück – die bayerischen Truppen möglichst schnell per Bahn an die Westgrenze des jungen Deutschen Reichs transportieren zu können.

Indes entwickelte sich auf der Strecke Aschaffenburg – Miltenberg ein reger Personen- und Güterverkehr, letzterer vor allem durch den Abtransport von Holz. Nach wie vor war den Gemeinden jenseits des Mains mit dieser Strecke nicht gedient; die wirtschaftliche Entwicklung des zum Odenwaldgebiet gehörenden Bachgaus drohte zu stagnieren. Ein im Jahre 1883 zu Würth (Main) gegründetes „Eisenbahn-Local-Comité“ erarbeitete ein Konzessionsgesuch für den Bau einer Sekundärbahn von Höchst (Odenwald) nach Würth (Main), das zwar während einer Zusammenkunft mit allen

Interessenten in Neustadt (Odenwald) noch im gleichen Jahr auf Zustimmung stieß, aber von der Generaldirektion der bayerischen Verkehrs-Anstalten am 24. September 1883 nicht befürwortet wurde, weil durch eine solche Lokalbahn „der Hauptbahn Würth – Aschaffenburg immerhin einiger Verkehr entzogen werden könnte.“ Gleichzeitig sollte dem Würthler Komitee mitgeteilt werden, „daß die Herstellung der Projekte ohnehin durch Ingenieure der Staatseisenbahnverwaltung zur Zeit wegen anderweitiger Inangriffnahmen nicht zugesagt werden kann.“

Ende der achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts drängten die im Bachgau befindlichen Gemeinden erneut nach einem Bahnanschluß. Großostheim plädierte für eine Sekundärbahn Richtung Aschaffenburg, die aber nicht gebaut werden konnte, da eine eigene Mainbrücke für eine rund elf Kilometer lange Stichbahn die dafür erforderlichen finanziellen und technischen Aufwendungen nicht gerechtfertigt hätte. Daraufhin wurde vorgeschlagen, die Strecke ab Großostheim über Schaafeim und Babenhausen bis nach Darmstadt zu führen. Damit glaubte man, den Mainbrückenbau rechtfertigen zu können. Weder Bayern noch Hessen-Darmstadt hielten eine solche Strecke für wirtschaftlich vertretbar, zumal eine direkte Bahnverbindung Aschaffenburg – Darmstadt über Babenhausen und Dieburg bereits 1858 eröffnet worden war. So wurden nicht einmal Vorarbeiten in Angriff

genommen, zumal Schaafeimer Grundbesitzer es von vornherein abgelehnt hatten, das für den Bahnbau erforderliche Gelände zur Verfügung zu stellen. Ablehnend äußersten sich auch mehrere Pflaumheimer Bauern während einer am 14. Januar 1891 stattgefundenen Gemeindeversammlung. Da die Strecke weit entfernt an Pflaumheim vorbeiführen sollte, waren die betroffenen Grundeigentümer nicht gewillt, auch nur einen Quadratmeter Fläche für den Bahnbau zu opfern.

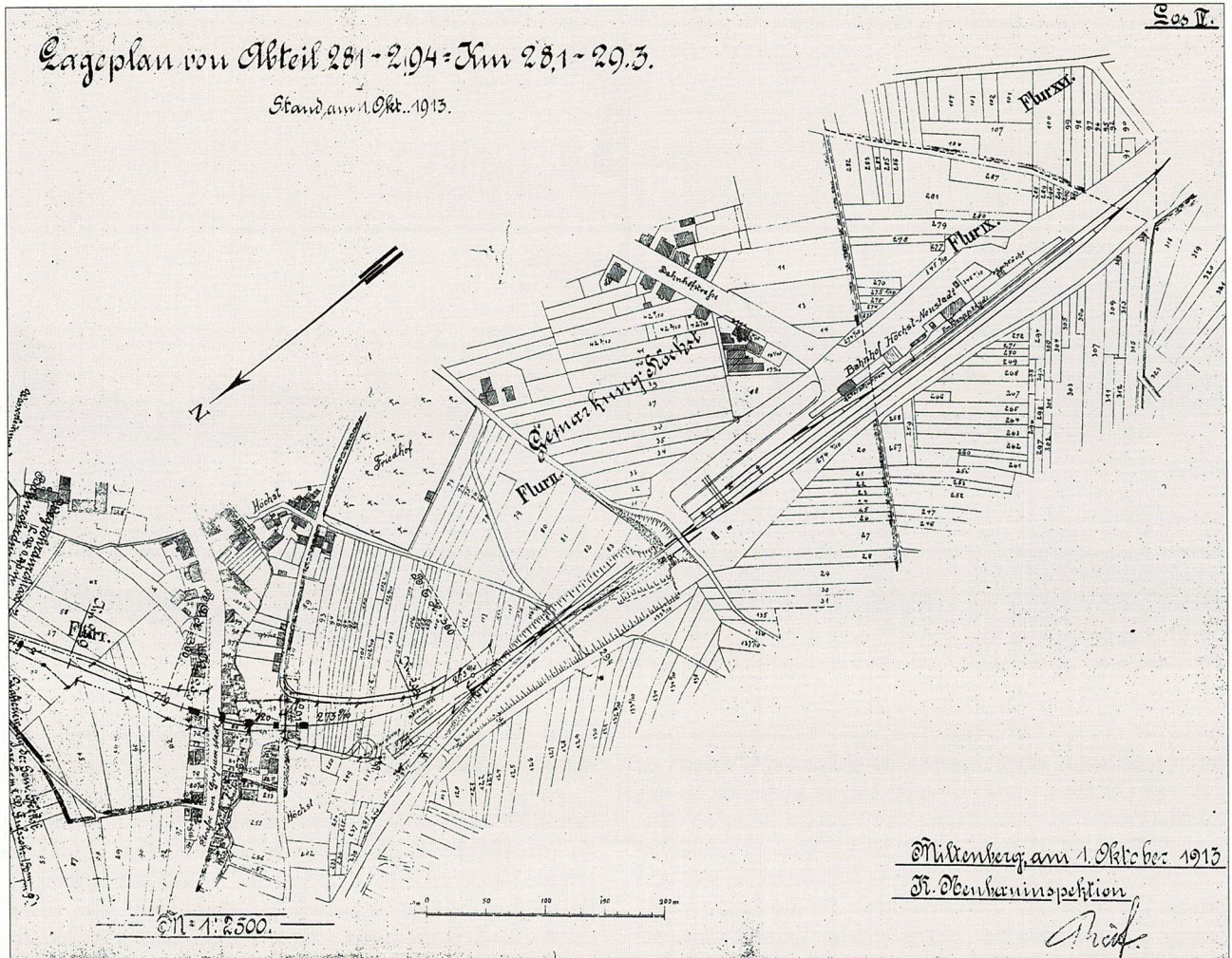
189. Aschaffenburg – Höchst (Odenw.) (2. u. 3. Wagenklasse)												
2 54	...	11 37	12 33	1 9	...	Ab Würzburg Hbf. } 191 .. An	9 12	4 32	11 0	1 5	1 5	...
3 34	...	11 13	2 2	4 36	6 30	Ab Frankfurt Hbf. } 191 .. An	9 37	3 24	8 31	10 57	11 30	...
	...	11 37	2 20	3 30	6 25	Ab Darmstadt 360 An	9 18	3 36	8 40	10 18	11 24	...
1	3	9	5	7	km	(Bayer. Staats-Eisenb.)	2	4	6	10	8	
6 7	...	1 11	3 32	5 30	8 2	Ab Aschaffenburg Hbf. } 181a An	7 24	2 20	7 2	8 56	10 26	...
6 14	...	1 26	3 39	5 40	8 9	Aschaffenburg Süd 192	7 18	2 14	6 56	8 50	10 19	...
6 22	...	1 34	3 47	5 51	8 17	Schönbusch-Nilkheim	7 10	2 6	6 48	8 41	10 7	...
6 32	...	1 44	3 57	6 4	8 27	Großostheim	7 0	1 55	6 37	8 31	9 54	...
					13,2	Pflaumheim Ort ..						
					14,3	Pflaumheim-Wenigumstadt						
					19,5	Mömlingen Ort ..						
					20,6	Mömlingen Bf.						
					24,1	Hainstadt (Kreis Erbach)						
					27,2	Neustadt (Odenw.) ...						
					29,2	Sandbach (Odenw.) ...						
					32,4	An Höchst (Odenw.) ... Ab						
						An Eberbach } 373 Ab						
						An Darmstadt } Ab						

Dieser Fahrplan gilt nur bis zur Eröffnung der Gesamtstrecke. Wegen des Fahrplans nach diesem Zeitpunkt wird auf das seinerzeit zum Wandfahrplane erscheinende Berichtigungsblatt verwiesen.

Dieser Fahrplan gilt nur bis zur Eröffnung der Gesamtstrecke. Wegen des Fahrplans nach diesem Zeitpunkt wird auf das seinerzeit zum Wandfahrplane erscheinende Berichtigungsblatt verwiesen.

† Frankfurt Ostbahnhof. ♦ Nur an Sonn- und Feiertagen.

Interessant: 1911 erschien dieser Fahrplan. Die Gesamtstrecke ist zwar schon angegeben, jedoch noch nicht eröffnet – das sollte erst ein Jahr später geschehen



Der Lageplan des Bahnhofes Höchst (Odenwald). Links unten die schwarzen Pfeiler und Widerlager der im Bogen liegende Stahlträgerbrücke

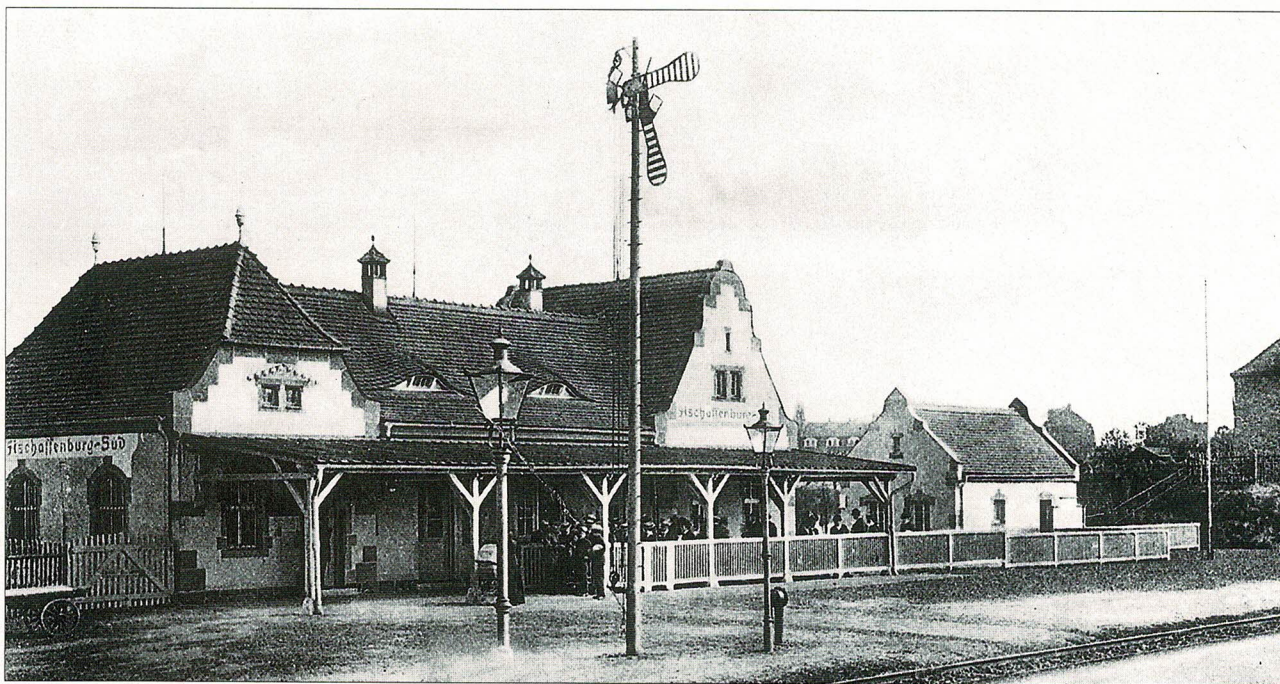
Erneute Versuche

Alles in allem konnte diese Situation nicht befriedigen. Inzwischen nahm ein in der rechts vom Main gelegenen Kleinstadt Obernburg gebildetes Eisenbahnkomitee die Arbeit auf. Obernburg hatte zwar durch die Strecke Aschaffenburg – Miltenberg Anschluß an die Eisenbahn erhalten, doch lag

der Bahnhof Obernburg-Elsenfeld jenseits des Mains, und die geschäftlichen Beziehungen konzentrierten sich mehr auf das Odenwaldgebiet. Mit dem Vorschlag einer Strecke Aschaffenburg – Großostheim – Mömlingen – Obernburg hoffte man nun, die bayerische Regierung über die Notwendigkeit einer solchen Linie überzeugen zu können. In einer von der Direktion Würzburg der Königlich-Bayerischen Staatseisenbahnen vorgelegten



Mit dieser Aufnahme läßt sich recht schön die oben im Plan dargestellte Situation in Höchst (Odenwald) erläutern: Eine Aschaffener 86er hat gerade den Bahnhof Höchst verlassen und passiert mit ihrem Personenzug die in einem Bogen liegende Stahlbrücke in Richtung Aschaffenburg



Der Aschaffener Südbahnhof mit einem bayerischen Perronsignal kurz nach seiner Fertigstellung

Denkschrift vom Juni 1893 zu den Überlegungen des Obernburger Eisenbahnkomitees wurde jedoch empfohlen, die Strecke von Mömlingen aus nicht nach Obernburg, sondern durch das Mümlingtal aufwärts bis nach Höchst (Odenwald) zu führen. Damit sollten Transporte, die auf der Odenwaldbahn Darmstadt – Erbach durch Hessen gelangten, auf bayerischem Gebiet verbleiben, zumal der vorgesehene Aschaffener Mainhafen günstige Umschlagmöglichkeiten bieten würde. Für eine Strecke Aschaffenburg – Höchst führte man denkbar günstige Voraussetzungen auf: fruchtbare Landschaften, Waldreichtum, Steinbrüche, Wasserkräfte und nicht zuletzt eine dichte Besiedlung. Da die vorgeschlagene Trasse auch Teile des Großherzogtums Hessen berührt, mußte zwischen Bayern und Hessen ein Staatsvertrag ausgehandelt werden. Obwohl in der Denkschrift eindeutig nachgewiesen wurde, daß der „Verkehr von Bayern nach Hessen an Bedeutung fortwährend zunimmt“, ließ man sich mit der Vertragsvorla-

ge viel Zeit. Die Geduld der betreffenden Bachgaugemeinden wurde damit weiter auf die Folter gespannt.

Dem in Mömlingen ansässigen Kommerzienrat Franz Woerner erschienen die Verhandlungen um den Bahnbau zu langwierig. Kurz entschlossen gründete Woerner auf einer am 19. April 1897 in Mömlingen einberufenen Versammlung einen Arbeitsausschuß, der zunächst klären sollte, ob den Bahnbau das Königreich Bayern oder eine private Gesellschaft übernehmen sollte.

Am 26. Juli 1898 teilte das Großherzogliche Hessische Staatsministerium in Darmstadt dem Königlich Bayerischen Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Äußeren in München mit, daß Hessen mit dem Bau einer Strecke von Aschaffenburg sowohl nach Obernburg als auch nach



Ein Bild der 98 555, aufgenommen in Mömlingen. Geliefert hatte Krauss die Lok 1912 mit der Fabriknummer 6516, es gilt als sicher, daß sie sofort auf die Höchster Strecke kam. Am 1. Dezember 1946 stellte man die Lok in Aschaffenburg zur Ausmusterung ab

Höchst (Odenwald) einverstanden und das Vorhaben nun möglichst in Angriff zu nehmen sei, egal ob durch die Staatseisenbahnen selbst oder durch ein Privatunternehmen.

Nach langem Hin und Her signalisierte die bayerische Regierung schließlich im März 1900 mit den von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen in München vorgelegten „Technischen Erinnerungen zum generellen Projekte der Lokalbahn von Aschaffenburg nach Mömlingen“ Interesse an besagter Linie mit „späterer Fortsetzung an die Odenwaldbahn in Höchst.“ Veranschlagt wurden Kosten in Höhe von 2 353 000 Mark.

Immer wieder Bedenken

Zwischenzeitlich bekundeten auch der Aschaffener Bauunternehmer Sager & Woener und die Centralverwaltung für Secundairbahnen Herrman Bachstein in Berlin Interesse am Bau und Betrieb einer Lokalbahn Aschaffenburg – Höchst (Odenwald). Bedenken äußerte das „Bezirksgremium für Fabriken, Handel und Gewerbe“ zu Aschaffenburg über die geplante Lokalbahn nach Höchst (Odenwald) in einem Schreiben vom 22. Januar 1902 an den Magistrat von Aschaffenburg. Darin heißt es unter anderem: „Damit ist die große Gefahr nahegerückt, dass der Teil des Verkehrs, welcher aus dem unteren Mömlingthale noch hierher gravitirt, von hier völlig abgelenkt und gegen Höchst i/O und von da nach Hanau, Frankfurt u. s. w. geleitet wird. Nach diesem Vorgehen der Hessischen Regierung müsste jedoch unseres Erachtens auf eine für unsere Stadt günstige Entscheidung dieser Bahnfrage für die bayerischen Gebietsteile gedrängt werden.“ Offensichtlich hatte das Königreich Bayern auch deshalb eine eindeutige Entscheidung über den Bahnbau immer wieder hinausgezögert.

Auch in der folgenden Zeit zeigte sich Bayern unschlüssig. Am 2. Februar 1903 bat die Staatsregierung die Aschaffener Stadtväter erneut um Geduld, weil wichtige Details zur künftigen „Verkehrslenkung“ im „grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Bayern und Hessen“ noch nicht geklärt seien. Dennoch wurde hervorgehoben, daß „das unterzeichnete Staatsministerium dem Projekt insgesamt wohlwollend gegenüber“ steht und eine weitere Rentabilitätsrechnung in Auftrag gegeben ist. Weiter heißt es: „Grundsätzliche Bedenken gegen die Übernahme des Betriebes auf einer Privatbahn von der Grenze bei Mömlingen bis Höchst i/O. als Fortsetzung einer staatlichen Lokalbahn Aschaffenburg – Mömlingen, wären seitens

des unterzeichneten k. Staatsministeriums nicht zu erheben.“ Daß man dennoch mit einer baldigen Erschließung des Bachgaus durch eine Eisenbahn rechnete, ist durch eine Veröffentlichung des Aschaffener Anzeigers vom 26. August 1903 überliefert. Darin heißt es unter der Überschrift „Verkehrsschmerzen des Aschaffener Landes“: „Die Nachricht, daß die Staatsregierung die Bachgau-Bahn nicht in den nächsten Gesetzentwurf über den Bau von Lokalbahnen einfügen will, hat im Aschaffener Lande gewirkt wie ein Blitz aus heiterem Himmel. Nach allem Vorausgegangenem war niemand darauf gefaßt, daß die Regierung so geringe Rücksicht nehmen würde auf die allerdringendsten Bedürfnisse unseres Bezirkes. Baut Bayern nicht baldigst diese Bachgau-Bahn, dann wird Hessen sie auf seinem Gebiete allein und so bauen, daß auch der Verkehr des Bachgaus, ebenso wie früher des Kahltales, vom bayerischen Gebiete abgezogen und nach Hessen hinüber gelenkt werden wird.“ Diese und andere überzeugende Äußerungen in der Öffentlichkeit zwangen die bayerische Regierung schließlich und endlich zum Handeln.

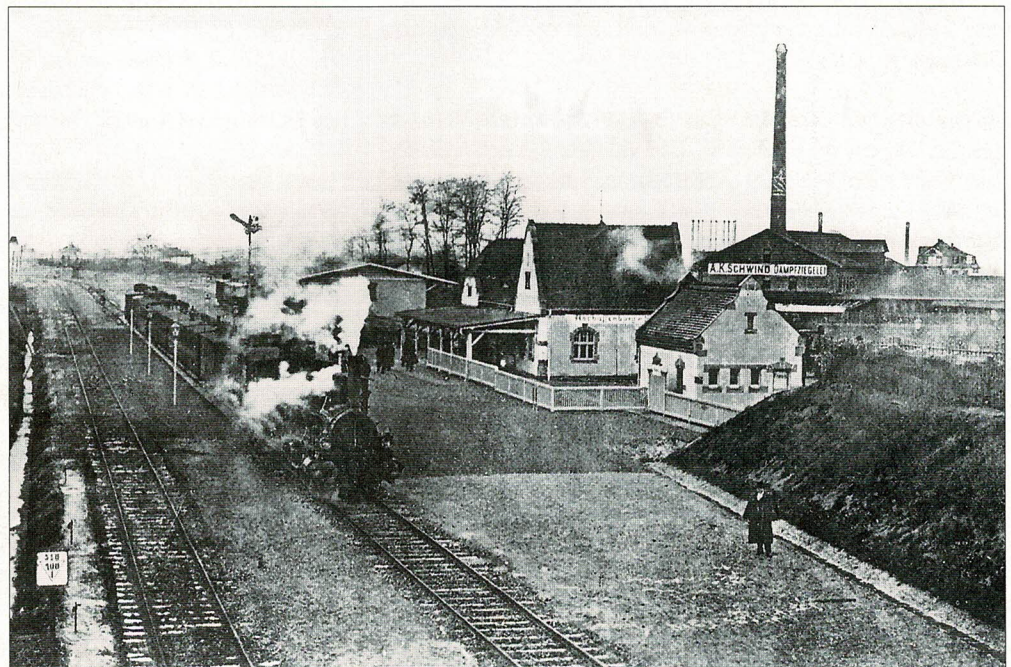
Konzessionen und Verträge

Bereits am 29. Juni 1904 hatte das Großherzogtum Hessen die Konzession zum Bau und Betrieb der Strecke Höchst (Odenwald) – Landesgrenze erteilt. Nun waren auch die Verhandlungen zwischen Bayern und dem Großherzogtum in Gang gekommen und führten am 12. April 1905 zur Unterzeichnung eines Staatsvertrags über den Bau der Strecke Aschaffenburg – Großostheim – Landesgrenze – Höchst (Odenwald), die von den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen zu betreiben war. Das bayerische Gesetz für den Abschnitt Aschaffenburg – Großostheim – Landesgrenze wurde jedoch erst zwei Jahre später, und zwar am 12. Juli 1906 erlassen. Damit stand dem Bau der Aschaffener Odenwaldbahn als normalspuriger Lokalbahn nichts mehr im Wege.

Vergebliches Engagement

Dennoch sorgte die nun endlich erreichte Bahnverbindung noch einmal für viel Unruhe. Die Maintalgemeinden Niedernberg, Großwallstadt und Obernburg wollten sich mit dieser Lösung nicht zufrieden geben, waren es doch, die dem Projekt durch den 1897 ins Leben gerufenen Arbeitsausschuß einen wesentlichen Impuls gegeben hatten. Erst mußten die Mitglieder jenes Ausschusses zusehen, wie die auf der gegenüberliegenden Seite

Noch einmal der Südbahnhof in Aschaffenburg in bayerischer Länderbahnzeit – dieses Mal mit einem in Richtung Aschaffenburg abfahrenden Zug. Im Hintergrund die „Dampfziegelei A. K. Schmidt“, ein Hinweis darauf, daß sich hier auch Industrie um die Bahnanlagen konzentrierte



des Mains befindlichen Orte nach Inbetriebnahme der Strecke Aschaffenburg – Miltenberg wirtschaftlich aufblühen und nun sollten ihre Gemeinden „von hinten“ umgangen werden. In einer Eingabe vom 22. Februar 1905 schlug der Niedernberger Gemeinderat eine Streckenführung von Großostheim über Niedernberg bis an die Strecke Aschaffenburg – Miltenberg vor. Für diese Forderung engagierte sich besonders der Niedernberger Pfarrer Josef Seubert, der dazu in seinen persönlichen Aufzeichnungen vermerkte: *„Von verschiedenen Seiten wurde ich gebeten, förmlich gedrängt, dahin mitzuarbeiten, daß eine Linie von Aschaffenburg über Großostheim – Niedernberg – Großwallstadt – Odernberg – Neustadt zustande kommt. Ich ließ mich bewegen mitzutun.“*

Ein von der Gemeindeverwaltung Niedernberg am 4. Februar 1908 an das Königliche Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten in München gesandtes Gesuch brachte in das schon verabschiedete Bahnprojekt Aschaffenburg – Höchst dann tatsächlich noch einmal ins Wanken. Nachplanungen der Direktion Würzburg berücksichtigten die erwähnten Gemeinden, wobei die ursprünglich auf knapp 30 Kilometer festgelegte Länge um rund sechs Kilometer verlängert wurde. Die Gesamtkosten für die veränderte Bahnanlage schätzte man auf 3 916 400 Mark. Da das für die Streckenführung erforderliche Gelände von den Gemeinden kostenlos zur Verfügung gestellt und die gewünschte Umgehung der Berghöhe zwischen Pflaumheim und Mömlingen berücksichtigt werden sollte, schienen alle Beteiligten eine endgültige Lösung gefunden zu haben. Doch führten massive Einwände der Stadt Aschaffenburg und der nun benachteiligten Bachgaugemeinden zu der Entscheidung, den Alternativvorschlag nicht in die Tat umzusetzen und an der schon gesetzlich verabschiedeten Streckenführung festzuhalten.

Der Bahnbau beginnt

Am 18. August 1905 hatten die Bachgaugemeinden unabhängig von den Niedernberger Bestrebungen in Übereinstimmung mit den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen die Lage der künftigen Bahnhöfe vertraglich vereinbart. Aber erst im Verlaufe des Jahres 1909 konnte der Bahnbau in Angriff genommen werden. Für viele Einwohner der durch die künftige Lokalbahn erschlossenen Gemeinden wurden die einzelnen Baustellen zu einer willkommenen Arbeitsstätte. Allein aus Mömlingen hatten mehr als 200 Menschen vorübergehend ein Betätigungsfeld gefunden. Hinzu kamen italienische Gastarbeiter. Gezahlt wurden Stundenlöhne zwischen 16 und 33 Pfennigen. Beachtliche Mengen an Erdmassen waren beim Durchbruch vom Bachgau in das durch einen Ausläufer des Odenwaldes getrennte Mümlingtal zu bewegen.

Ausgangspunkt der Lokalbahn wurde der an der Strecke nach Miltenberg gelegene und erst am 1. Dezember 1906 eröffnete Bahnhof Aschaffenburg Süd. Von hier führte das Lokalbahngeleis zunächst auf dem verbreiterten Bahnkörper der Miltenberger Bahn bis zum Fuße des Bischbergs, um hier die eigene Trasse zu erreichen. Die bald dahinter folgende und von 1909 bis 1910 erbaute Nilkheimer Mainbrücke hat eine Länge von 270 Meter und erhielt zwei je 75 Meter lange Bögen aus Stahl. Schließlich wurde die Teilstrecke Aschaffenburg Süd – Großostheim nach einer am 24. April 1911 stattgefundenen Abnahmefahrt am 1. Mai 1911 eröffnet. Größere Feierlichkeiten aus diesem Anlaß sind nicht überliefert, handelte es sich doch erst um einen Teilabschnitt der Odenwaldbahn. Allerdings ist verbrieft, daß der erste Planzug ab Großostheim *„wegen technischer Mängel eine viertelstündige Verspätung bekam“* und *„nur mäßig besetzt war“*. Schon drei Tage danach meldeten die Lokalblätter aber eine *„besonders gute Besetzung der Localbahnzüge“*.

Mittlerweile liefen die Streckenarbeiten auf dem Abschnitt Großostheim – Höchst (Odenwald) auf Hochtouren. Neben den bereits erwähnten Erdarbeiten mußten zwischen Pflaumheim Ort und Pflaumheim-Wenigumstadt

bis zu 25 Meter tiefe Einschnitte geschaffen werden. Hinzu kamen je eine Mümlingbrücke zwischen Sandbach und Neustadt sowie in Hainstadt. Eine Besonderheit bildete die 17 Meter hohe Straßenüberführung in Höchst (Odenwald). Wie schon bei der ersten Teilstrecke war für sämtliche Arbeiten an der Strecke die „Königlich Bayerische Neubau-Inspection Miltenberg a. M.“ zuständig. Die Arbeiten an dem auf hessischem Gebiet befindlichen Streckenteil wurden mit 270 000 Mark durch die Darmstädter Regierung unterstützt. Die Baukosten für die Gesamtstrecke bezifferten sich auf 3 015 000 Mark.

Durchgehend eröffnet

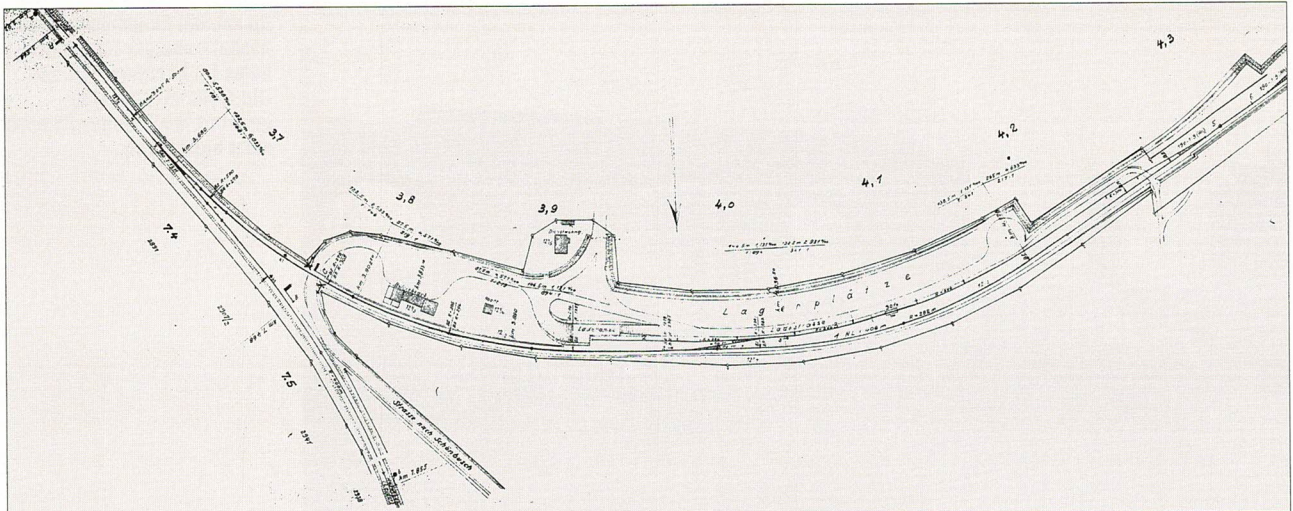
Der Bahnbau zwischen Großostheim und Höchst (Odenwald) konnte im Verlaufe des Herbstes 1912 abgeschlossen werden. Nachdem die Strecke am 28. November 1912 abgenommen worden war, folgte zwei Tage später deren feierliche Inbetriebnahme. Die Aschaffener Zeitung berichtete über dieses Ereignis am 1. Dezember 1912 unter anderem: *„Die geschmückte Lokomotive steht pustend im Bahnhof Aschaffenburg. Die Aschaffener Fahrgäste beginnen allmählich in den sechs bereitstehenden tadellos neuen Personenwagen die besten Plätze einzunehmen, und mit etwas Verspätung dampft der Zug um 10.50 Uhr aus dem Aschaffener Hauptbahnhof. In Aschaffenburg Süd werden noch weitere Gäste aufgenommen.“*

Die Stationen Aschaffenburg Süd, Schönbusch-Nilkheim, Großostheim, Pflaumheim Ort, Pflaumheim-Wenigumstadt, Mömlingen Ort, Mömlingen Bahnhof, Hainstadt, Neustadt, Sandbach und Höchst (Odenwald) wurden mit dem Eintreffen des Eröffnungszugs, in dem zahlreiche Ehrengäste Platz genommen hatten, zu einmaligen Volksfestplätzen. Überall toastete man auf das neue Verkehrsmittel. Als der Zug schließlich vom Bachgau kommend den Odenwald erreichte, läuteten die Kirchenglocken, krachten Böllerschüsse, drängten sich alt und jung um den Zug. Eine andere Lokalzeitung schrieb: *„Besonders freundlich war der Empfang in dem hessischen Städtchen Hainstadt, woselbst die Schuljugend die Fahrgäste mit Gesang begrüßte und dazu mit gestifteten Festbräuzeln den Takt schlug. Die Höchster Gäste amüsierten sich in Aschaffenburg. Mehrere ergraute Männer waren zum ersten Mal nach Aschaffenburg gekommen und gaben unverhohlen ihrem Erstaunen über die Stadt zum Ausdruck.“* Dagegen teilte die Aschaffener Zeitung ihren Lesern mit: *„In Höchst, wo der Zug um 12.50 Uhr eintraf, war der Empfang am allernüchternsten. Die ungefähr 300 (!) Fahrgäste suchten natürlich sofort den hungrigen Magen zu befriedigen. Eine offizielle Feier findet zur allgemeinen Verwunderung erst im Mai 1913 in der Breuburg auf dem in Hessen gelegenen Breuberg statt.“* Volksfeste aus Anlaß der Lokalbahneröffnung holte man dann tatsächlich am 13. Juli 1913 in Neustadt (Odenwald) und auf der Breuburg nach.

Vom 1. Dezember 1912 an wurde auf der 21,16 Kilometer langen Strecke Großostheim – Höchst (Odenwald) der öffentliche Reise- und Güterverkehr aufgenommen. Von der 29,76 Kilometer langen Odenwaldbahn, die nunmehr zwei deutsche Staaten miteinander verband, lagen 19,936 auf bayerischem und 9,824 Kilometer Strecke auf hessischem Gebiet. Zuständig für den Gesamtbetrieb waren die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen. Von 1920 an gehörte die Nebenbahn zum Direktionsbezirk Würzburg und ab 1930 zum Territorium der Reichsbahndirektion Nürnberg.

Steigendes Verkehrsaufkommen

Zunächst verkehrten auf der Odenwaldbahn täglich vier Zugpaare, die neben der Personenbeförderung auch Güterwagen mitführten. Auf dem neuen Schienenstrang stieg der Güterverkehr ständig an. Deshalb wurden noch vor Beginn des Ersten Weltkriegs planmäßig reine Güterzüge eingelegt. Selbst während der Kriegsjahre waren beachtliche Beförderungsleistungen zu vollbringen.



Äußerst einfach war der Gleisplan in Aschaffenburg-Nilkheim. Links der Abzweig zur Hafenbahn

Welchen Einfluß die Nebenbahn auf den von ihr erschlossenen Einzugsbereich ausübte, verdeutlicht die Entwicklung des Bahnhofs Schönbusch-Nilkheim: In den ersten Jahren nach Inbetriebnahme der Odenwaldbahn lag er in einer paradiesischen Einsamkeit am Rande des reizvollen Parks Schönbusch, umgeben von riesigen Feldern des Nilkheimer Hofes. Doch schon bald entstanden hier Industriebetriebe wie die Seibert-Werke und neue Wohnsiedlungen.

Nachzügler Hafenbahn

Russische Kriegsgefangene begannen im Ersten Weltkrieg mit dem Bau des Leiderer Hafens. Die Gleise für die bereits am 12. Juli 1906 konzessionierten Hafenbahn wurden jedoch erst nach Kriegsende verlegt. Am 3. November 1921 konnte schließlich das 5,46 Kilometer lange Leiderer Hafengleis für den öffentlichen Güterverkehr freigegeben werden. Die dortige Ladestelle erhielt die Bezeichnung Aschaffenburg Hafen. Zusätzliche Übergabezüge auf der Hafenbahn sorgten für ein weiteres Ansteigen des Güterverkehrs. Neben den Umschlagsanlagen Eisenbahn/Schiff wurde von der Hafenbahn aus als Nebenanschließer zusätzlich das Bayernwerk bedient. 1926 gelangte die Hafenbahn unter die Aufsicht des bayerischen Hafenamtes.

Abgesehen von dem durch Inflation und Weltwirtschaftskrise verursachten Verkehrsrückgang war die Odenwaldbahn auch in den folgenden Jahren stark frequentiert. Fuhren 1913 fünf durchgängige Züge auf der Gesamtstrecke, handelte es sich 1921 um drei Fahrten je Richtung. 1935 rollten täglich vier durchgehende Zugpaare. Zusätzliche Fahrten gab es an einigen Wochentagen auf der Relation Neustadt (Odenwald) bzw. Mömlingen Bahnhof – Höchst (Odenwald). Hinzu kamen Berufspendelzüge auf dem Abschnitt Neustadt — Höchst (Odenwald) zu den Gummiwerken in Sandbach, den heutigen Pirelli-Reifenwerken. Ab Mitte der dreißiger Jahre stieg besonders der Güterverkehr stark an, da mehrere Industriebetriebe im Einzugsbereich der Odenwaldbahn in die Rüstungsproduktion einbezogen wurden

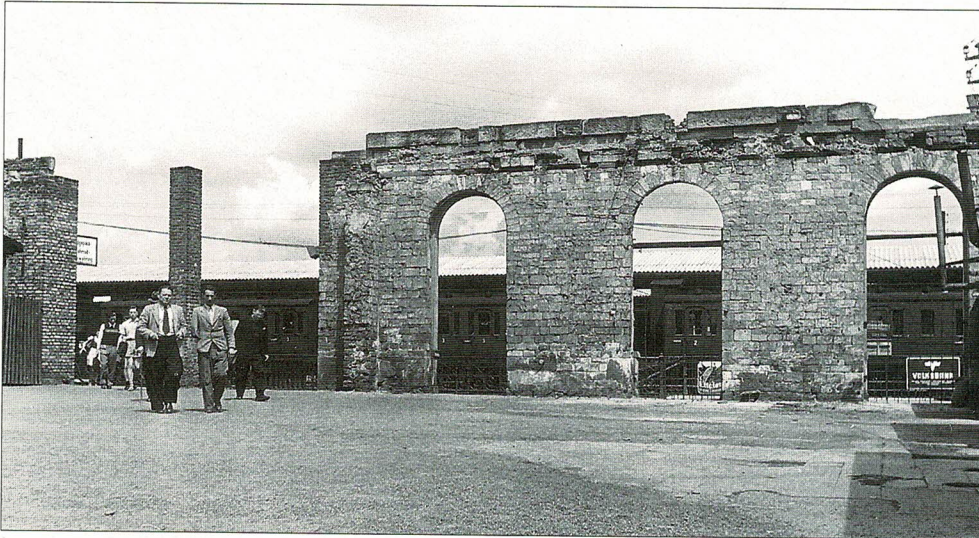
Zerstört und wieder aufgebaut

So wurden auch während des Zweiten Weltkriegs auf der Gesamtstrecke beachtliche Transportleistungen vollbracht. Wenige Wochen vor dem Kriegsende wurde der Bahnhof Aschaffenburg Süd durch einen Bombenangriff nahezu restlos zerstört. Sämtliche Hochbauten fielen in Schutt und Asche. Da aber die Odenwaldbahn selbst von Kriegseinwirkungen ver-



PLAN, AUFNAHME: SLG. SCHMITZ

Das Empfangsgebäude des Aschaffener Hauptbahnhofes mit dem Bahnhofsvorplatz um die Jahrhundertwende



So sah die Eingangshalle des Aschaffener Hauptbahnhofes im Sommer 1953 aus. Die Trümmer sind weggeräumt, doch Neues ist noch nicht entstanden

schont geblieben war, konnte der Zugverkehr im Verlaufe des Sommers 1945 wieder aufgenommen werden und erreichte insbesondere durch Hamsterfahrten beachtliche Ausmaße. Überfüllte Züge gehörten zur Normalität.

Aus den Trümmern bargen die Aschaffener Eisenbahner noch verwendbare Mauersteine und errichteten in den Jahren 1945 und 1946 ein neues Stellwerksgebäude und einstöckige Flachbauten, in denen Büros, ein Warteraum sowie Fahrkartenausgabe und Expreßgutabfertigung untergebracht wurden. 1949 kamen neue Güterhallen hinzu.

Bei diesen Hochbauten handelte es sich allerdings um Provisorien. Selbst die Hochbauten des alten Südbahnhofs waren offensichtlich schon kurz nach

seiner Inbetriebnahme nicht mehr den Anforderungen gewachsen. In diesem Zusammenhang stellte ein Aschaffener Bürger in der Münchner Kammer der Abgeordneten bereits 1908 fest: „Mein Augenmerk ist speziell auf den neuen Bahnhof Aschaffenburg Süd gerichtet. Der ist recht nett und zierlich angelegt, aber er entspricht schon jetzt nicht mehr den Bedürfnissen an den allwöchentlichen Markttagen. Da herrscht ein großes Gedränge und Mangel an dem nötigen Platz in den Wartesälen und dergleichen. Er wird noch viel weniger entsprechen, wenn die neue Bahn aus dem Odenwald eingeleitet werden wird.“ In der Tat wurden zwar mit Inbetriebnahme der Odenwaldbahn die Gleisanlagen des Südbahnhofs erweitert, nicht aber die Hochbauten.

Im Januar 1952 informierte die Deutsche Bundesbahn über den Bau eines neuen Empfangsgebäudes in Aschaffenburg Süd. In der Lokalpresse wurden die fertiggestellten Baupläne ausführlich vorgestellt, aber zugleich bemerkt, daß der Wiederaufbau des ebenfalls 1945 zerstörten Aschaffener Hauptbahnhofes Priorität genieße. Erst am 1. März 1958 konnte ein bescheidenes neues Empfangsgebäude in Betrieb genommen werden, und weitere geplante Erweiterungen wurden erst 1964 vollendet.

Sinkende Verkehrsleistungen

Mehr als fünf Jahrzehnte galt der Aschaffener Südbahnhof als eine wichtige Dienststelle, in der 50 Eisenbahner tätig waren. Von hier aus wurde auch das an der Nebenbahnstrecke nach Höchst (Odenwald) beschäftigte Personal betreut. Zudem diente Aschaffenburg Süd als Ausbildungsbahnhof für Eisenbahner. Als dann auf der Odenwaldbahn ab etwa Mitte der fünfziger Jahre insbesondere der Personenverkehr allmählich zurückging, war davon auch der Bahnhof Aschaffenburg Süd betroffen. Die DB versuchte zunächst, den Fahrplan zu verdichten und das Angebot neben den ab 1950 verkehrenden sechs durchgängigen Zugpaaren durch ein zusätzliches Eilzugpaar attraktiver zu gestalten. Der Einsatz von Schienenbussen erbrachte zwar Einsparungen, aber ein überdurchschnittlicher Aufwand bei der Betriebsführung, vor allem durch zahlreiche unbeschränkte Bahnübergänge, stand einem rückläufigen Verkehrsaufkommen gegenüber, das wahrscheinlich auf die verhältnismäßig langen Fahrzeiten – die Höchstgeschwindigkeit betrug 60 km/h – zurückzuführen war.

Deshalb bemühte man sich, weiter zu rationalisieren. Bereits ab 1. Januar 1961 wurde der Bahnhof Schönbusch-Nilkheim als selbständige Dienststelle aufgelöst und Aschaffenburg Süd unterstellt. Der Bahnhof Schönbusch-Nilkheim war übrigens 1954 aus einem Wettbewerb der Bundesbahndirektion Nürnberg als „der schönste Bahnhof“ hervorgegangen. Liebevoll gepflegte Bahnanlagen gehörten hier viele Jahre zur Selbstverständlichkeit.

Entwicklung des Reise- und Güterverkehrs auf der Strecke Aschaffenburg Süd – Höchst (Odenwald)

Anzahl der verkauften Fahrkarten

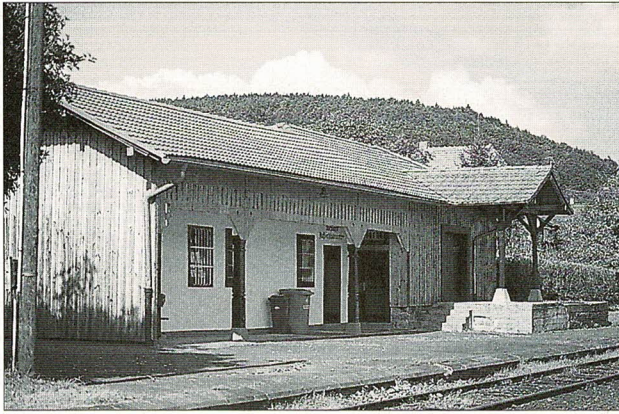
Jahr	1952	1969	1972
Aschaffenburg Süd ¹	68 115	30 144	26 610
Großostheim	27 571	6 888	7 173
Mömlingen Bahnhof ²	9 999	5 014	4 155
Neustadt (Odenwald)	16 214	11 365	8 043

Wagenladungsverkehr in Tonnen

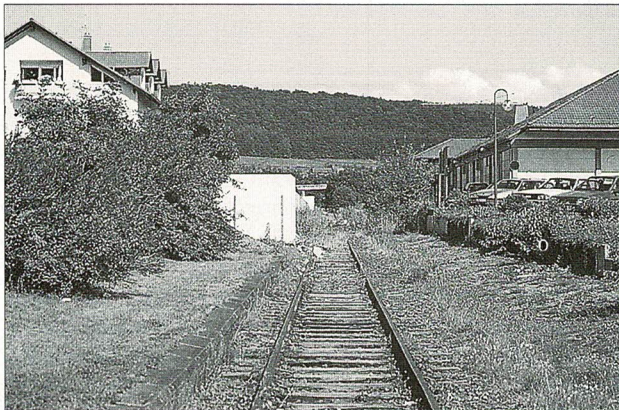
Bahnhof	Jahr	Versand	Empfang
Aschaffenburg Süd ¹	1952	10 495	23 708
	1969	19 082	23 773
	1972	19 556	22 280
Großostheim	1952	1 969	18 924
	1969	6 661	7 805
	1972	9 019	5 447
Mömlingen Bf	1952	1 330	7 899
	1969	1 458	2 379
	1972	1 173	2 100
Neustadt (Odenwald)	1952	3 643	3 717
	1969	6 141	7 273
	1972	4 589	6 854

¹ eingeschlossen das Aufkommen der Strecke nach Miltenberg

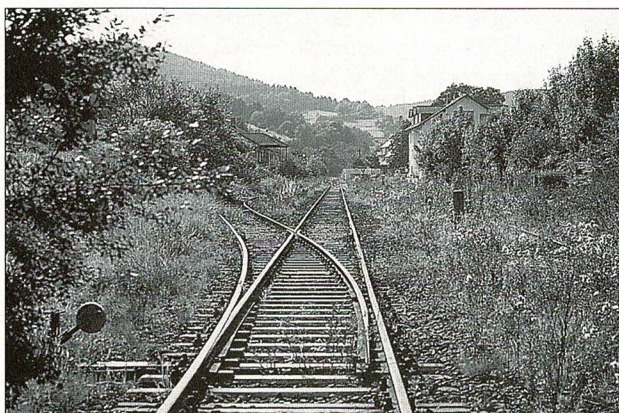
² 1952 wurden in Mömlingen Ort 23 756 Fahrkarten verkauft



Das restaurierte Stationsgebäude des Bahnhofes Sandbach im Jahre 1996. Unschwer zu erkennen die bayrischen Standardformen



Der ehemalige Bahnsteig in Neustadt (Odenwald). Züge fahren hier längst nicht mehr, lediglich bis Sandbach gibt es noch Güterverkehr



Die Einfahrweiche in Neustadt (Odenwald) 1996. Noch liegen fast alle Gleise, das Bahnhofsgebäude aber wurde abgerissen

„Verein Museumsbahn Aschaffenburg“ gemietete Stationsgebäude mußte 1979 aufgegeben werden, da die Deutsche Bundesbahn den Mietvertrag nicht verlängerte. 1985 wurde das Gebäude vom Nilkheimer Angelsportverein übernommen und bis 1987 als Vereinsheim hergerichtet. Das Bahnhofsgebäude Mömlingen war bereits 1985 abgetragen worden. Mehr und mehr verschwanden die Hochbauten der stillgelegten Odenwaldbahnstrecke.

Weiterer Rückzug

Nach wie vor bedeutend ist die Aschaffener Hafenbahn. Sie untersteht seit 1955 der neu gebildeten Hafenverwaltung Aschaffenburg und gilt seit 1977 als NE-Bahn des öffentlichen Verkehrs. Derzeit werden 36 Ladestel-

len bedient. Mit dem Ausbau und der Modernisierung des Hafens in den zurückliegenden Jahrzehnten, dessen Bedeutung nach Inbetriebnahme des Main-Donau-Kanals weiter stieg, wurde die Hafenbahn den neuen Anforderungen angepaßt. In den zurückliegenden 20 Jahren wuchs zwar das Hafenumschlagsaufkommen auf 47 Prozent, allerdings ist der Schienenverkehr um 24 Prozent zurückgegangen. Rund 100 000 Tonnen Wagenladungen werden derzeit pro Jahr auf der Aschaffener Hafenbahn befördert. Dazu gehören unter anderem Schnittholz, Flüssiggas und Schrott.

Dagegen ging das Aufkommen auf den Reststrecken der Odenwaldbahn stark zurück. Wurde in Großostheim 1979 noch täglich eine Wagenladung abgefertigt, handelte es sich 1988 nur noch um eine Wagenladung pro Woche. Im Spätsommer 1989 verkündete die Deutsche Bundesbahn, den Tarifpunkt Großostheim baldmöglichst auflassen zu wollen, um Oberbau-Investitionen in Höhe von einer Millionen Mark umgehen zu können. Schließlich verkehrte am 28. September 1991 der letzte Übergabezug von Aschaffenburg-Nilkheim nach Großostheim.

CityBahn-Pläne im Sande verlaufen

Zu diesem Zeitpunkt beschäftigte sich die Aschaffener Stadtverwaltung mit der Einrichtung einer CityBahn von Aschaffenburg nach Großostheim. Daraufhin verzögerte die Deutsche Bundesbahn den Gleisabbau zwischen Aschaffenburg-Nilkheim und Großostheim bis 1992. Vorgesehen war in den ersten Planungsvorlagen auf der neuen CityBahn-Strecke ein 20-Minuten-Takt. Interesse an der Übernahme dieser Leistungen bekundete die Kahlgrundbahn, die sogar den Zugverkehr bis auf die Hafenbahn auszuweiten gedachte. Indes war die Deutsche Bundesbahn bereit, die Bahnanlage für 300 000 DM an die Stadt Aschaffenburg zu verkaufen. Die durch den Bahnbetrieb entstehende Deckungslücke von rund 900 000 DM hätte die Stadt Aschaffenburg übernehmen müssen. Nach langen Diskussionen wurde dieses Vorhaben Mitte 1994 endgültig zu den Akten gelegt, da man zu der Auffassung gelangt war, daß der Omnibusverkehr kostengünstiger ist. Daraufhin wurden 1995 die Gleisanlagen bis zum kurz hinter dem Park Schönbusch befindlichen Linde-Werk abgebaut.

So finden auf den Restabschnitten der Odenwaldbahn nur noch bescheidene Übergabefahrten statt. Sie verkehren montags bis freitags von 6.00 bis 6.45 Uhr und von 16.15 bis 17.00 Uhr zwischen den Aschaffener Bahnhöfen Süd und dem Hafen. Das Nilkheimer Gewerbegebiet wird von 9.00 bis 9.15 Uhr oder von 14.00 bis 14.30 Uhr bedient. Bei hohem Verkehrsaufkommen rollen die Züge zu beiden Zeiten.

Von Höchst (Odenwald) aus fahren bei Bedarf montags bis freitags Übergabezüge bis nach Sandbach. Das Streckengleis von Sandbach bis nach Neustadt (Odenwald) ist zwar noch vorhanden, wird aber nicht mehr bedient. Gelegentlich finden auf den Aschaffener Gleisanlagen, eingeschlossen die Hafenbahn, Sonderfahrten statt. So waren hier am 12. Mai 1997 die Dampfbahnfreunde Kahlgrund mit ihrer vereinseigenen 89 906 und Umbauwagen unterwegs.

Tenderloks und Dieseltraktion

Nach Inbetriebnahme der Strecke Aschaffenburg Süd – Höchst (Odenwald) übernahmen hauptsächlich in Aschaffenburg beheimatete Lokomotiven der bayerischen Gattung D XI (DRG/DR/DB-BR 98⁴⁻⁵) den Zugverkehr. Später kamen Einheitsmaschinen der Baureihe 64 hinzu. Das Bw Aschaffenburg verfügte am 1. Januar 1934 über die Lokomotiven 98 524, 98 539, 98 550, 98 551, 98 552 und 98 555 sowie die 64 022, 64 023, 64 024, 64 025, 64 026, 64 102, 64 103, 64 202 und 64 203. Während die Maschinen der Baureihe 98⁴⁻⁵ ausschließlich auf der Höchster Strecke und der vom 9. Januar 1910 bis 25. Mai 1968 betriebenen Lokalbahn Obernburg-Elsenfeld – Heimbuchenthal zum Einsatz gelangten, wurden die Lokomotiven der Bau-

reihe 64 vornehmlich für den Betrieb der Strecke nach Miltenberg vorgehalten. Bis 1940 zog man die Loks 64 024, 64 025 und 64 025 aus Aschaffenburg ab, übernahm jedoch die 98 568 von einem anderen Bw.

Noch vor dem Ende des Zweiten Weltkriegs mußten viele Aschaffener Lokomotiven schadhaf abgestellt werden. Insbesondere mangelte es an betriebsfähigen Maschinen der Baureihe 98^{4,5}. Von den neun Lokomotiven dieser Baureihe waren am 1. Februar 1945 nur noch sieben und am 1. Dezember 1946 lediglich fünf Maschinen verwendungsfähig. Die Lokomotiven 98 539 und 98 555 hatte man zu diesem Zeitpunkt bereits zur Ausmusterung abgestellt. Dagegen blieb die Zahl der 64er Maschinen konstant, wobei die Lokomotiven 64 102 und 64 203 gegen die 64 020 und 64 335 ausgetauscht worden waren. Bis 1954 erhöhte die Deutsche Bundesbahn den Aschaffener Bestand an Maschinen der Baureihe 64 auf zehn Exemplare. Daran änderte sich bis zum Ende der Dampflokunterhaltung im Jahre 1973 nichts mehr. Die ab 1942 zusätzlich für den Nebenbahndienst vorhandenen drei Einheitsmaschinen der Baureihe 86 wurden 1966 an das Bw Schweinfurt abgegeben.

Noch 1954 waren in Aschaffenburg sechs Lokomotiven der Baureihe 98^{4,5} beheimatet. Doch diese zuverlässigen Maschinen wurden ab Januar 1954 Schritt für Schritt durch die fabrikneuen Schienenbusse VT 95 9312, VT 95 9315 und VT 95 9317 abgelöst. 1961 konnten die letzten Dampflok der Baureihe 98^{4,5} nach Schweinfurt abgegeben werden. In den Monaten November und Dezember 1956 erhielt das Bw Aschaffenburg zusätzlich die leistungsstärkeren Schienenbusse VT 98 4642, VT 98 4643 und VT 98 4645. Immerhin waren Schienenbusse der Baureihe 795 bis zum März 1976 vom Bw Aschaffenburg aus im Einsatz. Die letzten (und auf der Miltenberger Strecke eingesetzten) Schienenbusse der Baureihe 798 verschwanden 1989 aus Aschaffenburg.

1972 erhielt das Bw Aschaffenburg Lokomotiven der Baureihe 211. Für die Personenzugleistungen auf der Höchster Strecke hatten die Diesellokomotiven keine Bedeutung mehr, wohl aber für den Güterverkehr. Ab 1974 fuhren Aschaffener Maschinen der Baureihe 211 nach Großostheim, zum Aschaffener Hafen und auf dem Abschnitt Neustadt – Höchst (Odenwald). Ab Anfang 1990 wurden diese Lokomotiven durch Maschinen der Baureihe 212 abgelöst.

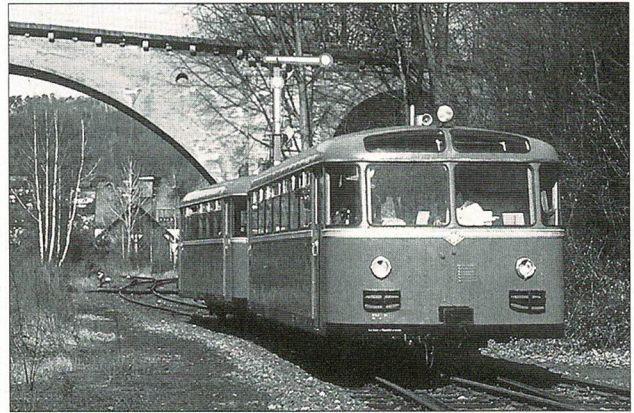
Seit Einstellung des Güterverkehrs bis Großostheim werden die verbliebenen Übergaben zum Hafen und zum Gewerbegebiet mit Lokomotiven der Baureihen 365 und 290 bespannt. Für die Bedienung des Abschnitts Sandbach – Höchst (Odenwald) wird eine Darmstädter Lokomotive der Baureihe 212 eingesetzt.

Die Reisezüge der Lokalbahn wurden ursprünglich aus Wagen der Gattungen CL bay 06b, CL bay 06, Pw Postl Bay 06 oder Gwl bay 96 gebildet. In den dreißiger Jahren kamen Einheitspersonenwagen hinzu. Die Deutschen Bundesbahn setzte ab Mitte der fünfziger Jahre vorzugsweise dreiachsige Umbauwagen ein.

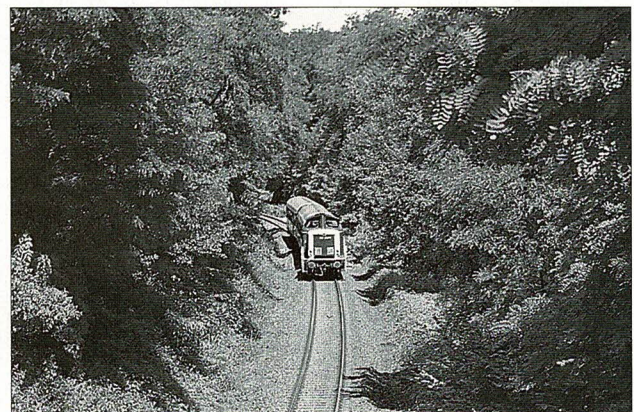
Nur noch wenige Zeugnisse

Auf dem Gleis 1 des Aschaffener Hauptbahnhofs fahren heute die Regionalzüge Richtung Miltenberg ab. Bis 1974 wurden hier außerdem die Höchster Züge abgefertigt. Der Bahnsteig entstand erst mit dem Bau der Odenwaldbahn nach Höchst, um hier die Lokalbahnzüge aufnehmen zu können. 1966 wurden die Gleise 2 und 3 zu Durchgangsgleisen umgebaut, während Gleis 1 Kopfgleis blieb. Dadurch konnten umständliche Rangierfahrten für die Züge von und nach Miltenberg bzw. Höchst entfallen.

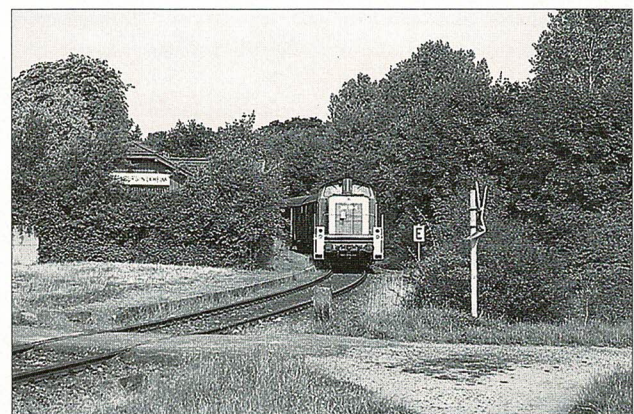
Am Stellwerk vorbei verläuft das Gleis in einem Einschnitt durch einen ausgedehnten Rechtsbogen. Im Kilometer 2,6 wird der Aschaffener



Sonderfahrten sind noch möglich: Ein VT 95 rollt von Sandbach kommend in Höchst (Odenwald) ein



Durch dichten Wald geht es vom Hauptbahnhof nach Aschaffenburg Süd. Heute fahren natürlich hier nur noch die Miltenberger Züge



Aschaffenburg-Nilkheim ist noch heute Ausgangspunkt für die Bedienung verschiedener Anschlüsse im Industriegebiet und im Hafen

Südbahnhof erreicht. Parallel zum Gleis existiert ein Fußweg, der etwa nach einem Kilometer über eine Holzbrücke führt, unter der sich das einst Richtung Goldbach abzweigende Gleis befand. Deutlich sind hier noch die Schotterreste des Gleisbetts zu erkennen. Doch bald werden auch sie verschwinden, denn entlang der Trasse entsteht eine neue Straße, die 1999 fertiggestellt sein soll. Im Bereich des dritten Abschnitts bis zur Würzburger Straße wird bereits gebaut. Ebenfalls werden die anderen Streckenteile und das Bw-Gelände verschwinden.

Am Gleis 1 des Südbahnhofs steht ein Kilometerstein mit der Aufschrift „0,0“; von hier aus wurde seinerzeit die neue Strecke in Richtung Höchst (Odenwald) angelegt. Hinter dem Aschaffener Südbahnhof bis zum Bischberg verlaufen die Gleise Richtung Miltenberg und Höchst (Oden-



Abschiedsfahrt am 19. Juni 1999 zwischen Höchst (Odenwald) und Neustadt (Odenwald). Der mit einem Kranz geschmückte Schienenbus befindet sich gerade vor der Auffahrt zum Höchster Viadukt. Die im Hintergrund zu sehenden Häuser gehören zur Gemeinde Höchst

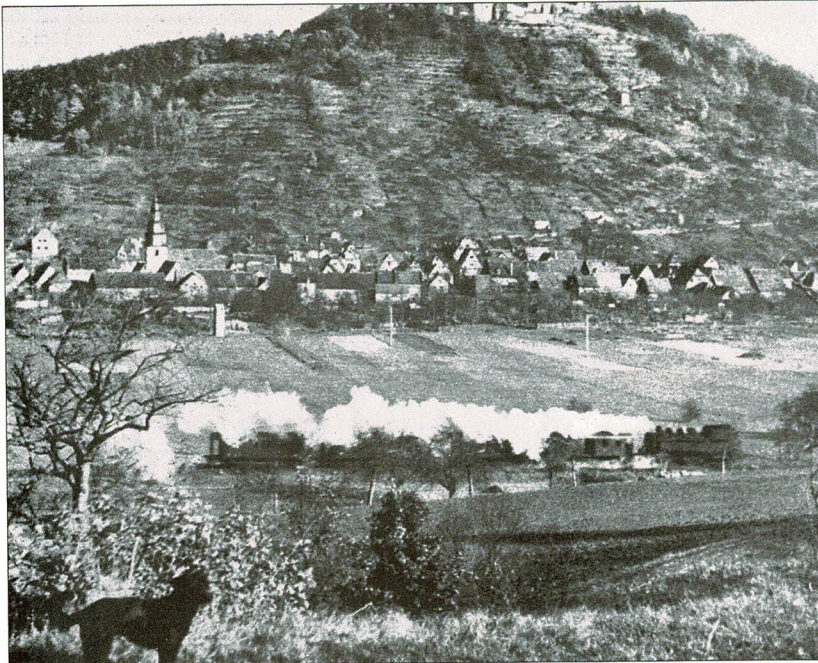
Abschied von der Odenwaldbahn

Der Südabschnitt der als Odenwald- und Bachgaubahn bekannten Strecke zwischen Neustadt (Odenwald) und Höchst wurde am 31. Dezember 1998 offiziell stillgelegt. Rechtzeitig kündigte DB Cargo dem letzten Verkehrskunden in Sandbach (Odenwald) den Bedienungsvertrag. Dabei handelte es sich um die Pirelliwerke, deren Ladungsaufkommen die Unterhaltung des ehemaligen Streckengleises aus Sicht der Bahn ökonomisch nicht mehr rechtfertigte.

Ein Heimatfreund aus Neustadt (Odenwald) hatte Mitte 1999 aus Anlass der Stilllegung eine Ausstellung über die Geschichte der Strecke Aschaffenburg – Höchst (Odenwald) organisiert, die von zahlreichen Anwohnern besucht wurde. Am 19. und 20. Juni 1999 fanden im Rahmen eines Festes in Neustadt (Odenwald) von und bis Höchst (Odenwald) letztmalig Sonderfahrten statt. Zum Einsatz gelangte eine zweiteilige Schienenbusgarnitur. Das bereits gesperrte Gleis zwischen Neustadt (Odenwald) und Sandbach (Odenwald) wurde in Vorbereitung dieses einmaligen Wochenendbetriebs auf Kosten der Stadt Neustadt (Odenwald) noch einmal betriebsfähig her-



Der Sonderzug verlässt am 19. Juni 1999 den Bahnhof Sandbach in Richtung Neustadt (Odenwald). Der Oberbau macht einen maroden Eindruck

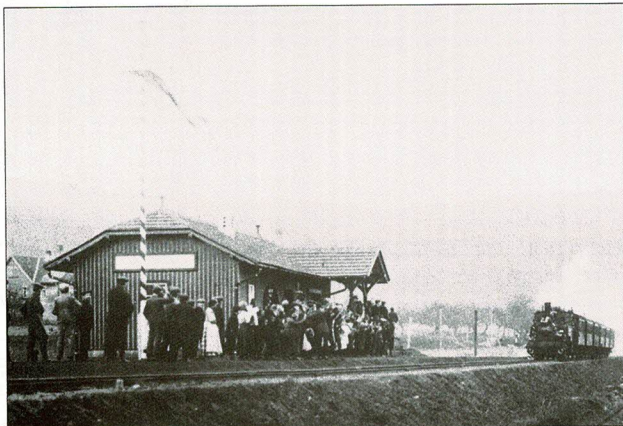


Zur Alltäglichkeit gehörten in den 1950er Jahren auf der Odenwaldbahn Züge mit der Baureihe 86 und echten bayerischen Personenwagen. Im Hintergrund Neustadt und die Breuburg

gerichtet. Die Fahrten erfreuten sich eines regen Zuspruchs. Unter den Fahrgästen befanden sich nicht nur Eisenbahnfreunde aus nah und fern und Einwohner, sondern auch einige Eisenbahner, die früher auf der Strecke Aschaffenburg – Höchst (Odenwald) ihren Dienst versahen. Dabei stand der Austausch „von Erinnerungen an die alte Zeit“ im Mittelpunkt zahlreicher Gespräche.

Während die Teilstrecke Sandbach (Odenwald) – Neustadt (Odenwald) verkauft wurde und abgebaut wird, gibt es für den seit dem Jahr 1912 bestehenden und 3,2 Kilometer langen Abschnitt von Sandbach (Odenwald) nach Höchst (Odenwald) noch Hoffnung auf den längerfristigen Erhalt. Ein privater Investor beabsichtigt, diesen Schienenstrang künftig für Präsentationszwecke zu nutzen und verhandelt darüber mit der Deutschen Bahn und der Stadt Breuburg.

Auf jeden Fall wird auch künftig das im guten Zustand befindliche und privat genutzte Bahnhofsgebäude in Sandbach (Odenwald) an die einstige Lokalbahn erinnern. MATHIAS SCHMITZ



Mit Spannung wird anno 1912 der Eröffnungszug in Hainstadt erwartet



Sonderzug mit der Lok 212 361 und Silberlingen um 1985 in Neustadt



Die Odenwaldbahn hat in den 1950er Jahren noch eine nicht zu unterschätzende Bedeutung im Personenverkehr. Auf dem Bahnhof Neustadt herrscht bei der Ankunft bzw. vor Abfahrt der Personenzüge meist reger Publikumsverkehr, wobei das kleinstädtische Fluidum unübersehbar ist. Immerhin ist es noch selbstverständlich, den Besuch zur Bahn zu bringen oder dort mit Herzlichkeit zu empfangen