

# Auf Straße und Schiene

## Zur verkehrlichen Erschließung der Stadt Oberursel

von Helmut Hujer

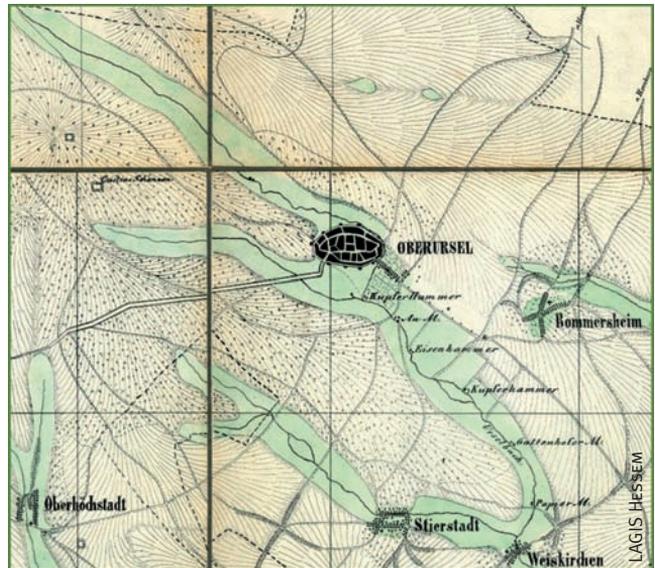
Das Jahr 2021 wurde von der EU-Kommission zum Europäischen Jahr der Schiene erklärt. Damit sollen die Potentiale und Vorteile der Bahn als nachhaltigem und sicherem Verkehrsmittel verstärkt ins Bewusstsein und Handeln gerückt werden. Nach der rasanten Erschließung Deutschlands mit der Eisenbahn ab Mitte des 19. Jahrhunderts blieb diese über ein Jahrhundert lang das vorherrschende Verkehrsmittel für Güter und Personen über mittlere und größere Entfernungen. Und in den städtischen Zentren erlebten die schienengebundenen Straßenbahnen ihre erste Blütezeit. Dann setzte der Siegeszug des Automobils ein und führte zur einseitigen Förderung des Automobilverkehrs. Städte wurden „autogerecht“ umgebaut, und viele Eisenbahn- und Straßenbahnverbindungen wurden unrentabel und abgebaut. Mittlerweile hat sich der Trend jedoch umgekehrt, und in den aktuellen Mobilitätskonzepten kommt dem Schienenverkehr, neben dem Fahrrad für kürzere Strecken, wieder größere Bedeutung zu. In Oberursel kam die Eisenbahn mit dem Anschluss an die Homberger Bahn im Jahr 1860 an. Davor war die Stadt nur auf den althergebrachten Wegen und Straßen zu erreichen.

In diesem dritten Beitrag in der Reihe zur Entwicklung der technischen Infrastruktur der Stadt Oberursel soll deren Verkehrsanbindung betrachtet werden, zunächst die Straßenverbindungen und dann die schienengebundenen Bahnen nach Oberursel und innerhalb des Stadtgebiets,

### Auf der Straße nach Oberursel

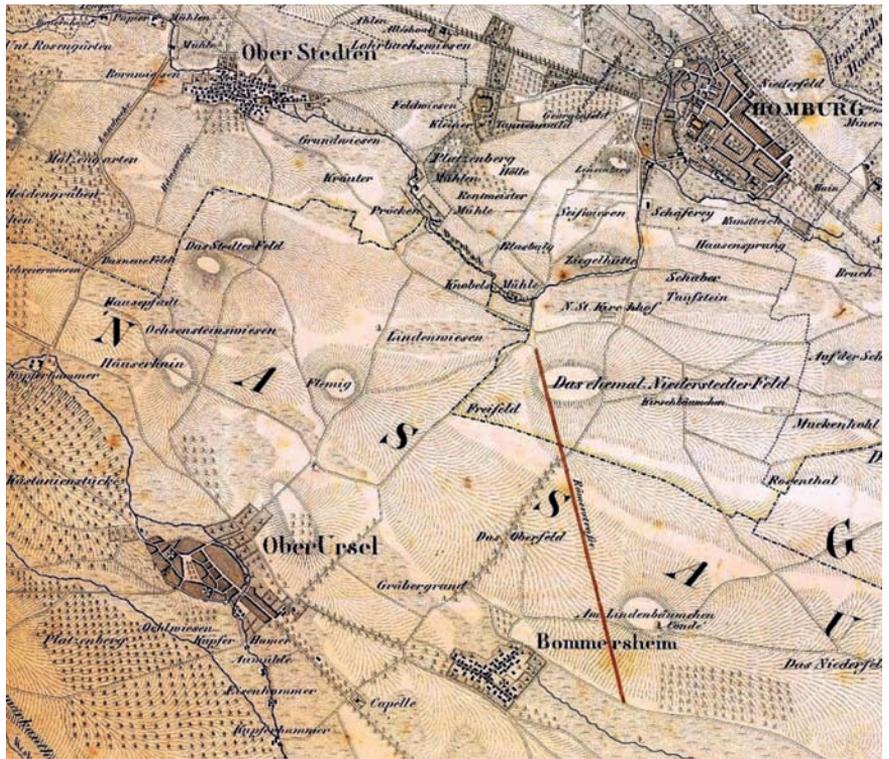
#### Frühe Wegeverbindungen

Im westlichen Bereich des heutigen Deutschlands gab es schon in römischer Zeit ein gut ausgebautes Fernstraßennetz, das vor allem militärischen Zwecken diente. Eine solche Römerstraße, die geradewegs von dem römischen Hauptort Nida der Civitas Taunensium hoch zu dem Limes-Kastell auf dem Taunuspass an der Saalburg führte, verlief am Ostrand unseres heutigen Stadtgebiets, etwa entlang der Ortsgrenze des späteren Bommersheim. Nach dem Abzug der Römer verfiel deren Infrastruktur, das Land sank in das dunkle Frühmittelalter. Dennoch verliefen auf manchen dieser Trassen später und bis in die Neuzeit genutzte Wegeverbindungen, die auch in unserem Raum erst im 19. Jahrhundert nennenswert erweitert und ausgebaut wurden.



*Die Landkarte des Herzogtums Nassau von 1819 zeigt Oberursel und die umliegenden Dörfer wie Inseln im weiten Raum, miteinander verbunden durch einfache Wege.*

Auf dem Ausschnitt der Landkarte des Herzogtums Nassau von 1829 sind die Vizinalwege von Oberursel in die Nachbarorte zu erkennen. Ein Teil der schnurgeraden Trasse der alten Römerstraße zwischen Nida und der Saalburg ist hier rot angedeutet.



Auch wenn hier wohl schon seit der jüngeren Steinzeit Menschen gesiedelt haben, taucht der Ort Ursel erst mit seiner Ersterwähnung im Jahr 791 aus dem Grau der Geschichte auf. Oberursel entwickelte sich zum Markttort, erhielt 1444 die Stadtrechte und umringte sich mit einer Stadtmauer. Durch deren Tore führten nun die Wege der Bauern und Handwerker in die von ihnen genutzte Gemarkung und auch die der Händler zu den Ortschaften in näherer und weiterer Entfernung. Sehr frühe Wegeverbindungen entstanden in Richtung des Amtssitzes Königstein, zum heutigen Bad Homburg und zur Handelsstadt Frankfurt. Die beiden ersten bekannten Gemarkungspläne, auf denen die Stadt „Ursel“ in Randlage erscheint, werden der Zeit um das Jahr 1587 zugeordnet, die sogenannte Hirschkarte sowie eine Karte vom Mittelstedter Feld. Die Namen der dort eingezeichneten Wegeverbindungen weisen zumeist auf ihren wirtschaftlichen Zweck hin, wie der „Holtzweg“ bei Oberursel, ein an den Siedlungen entlangführender Holzabfuhrweg aus den Wäldern der Hohemark, oder der „Sandtholfahrweg“, oder der „Bommersheimer Khüe Tripp“.

Anfang des 19. Jahrhunderts, als sich Oberursel schon mit der Vorstadt um die noch mit Mauern umgebene Ober- und Unterstadt nach Südosten hin ausge dehnt hatte, führten neben dem Fahrweg nach Frankfurt sogenannte Vizinalwege (lateinisch vicinalis = nachbarlich) in die Nachbarorte Oberstedten, Stierstadt, Oberhöchstein und Königstein. Solche Fahrwege, zumeist unbefestigte Straßen und Wege, verliefen bis weit ins 19. Jahrhundert hinein vornehmlich auf den trockenen Höhen entlang der Wasserscheiden, und nicht durch die stärker besiedelten Tallagen. Denn die Täler waren oft sumpfig und in Regenzeiten kaum passierbar, Brücken waren selten zu finden. Nur auf den besser ausgebauten Wegen und unter günstigen Umständen konnten die damaligen Frachtfuhrwerke bis zu dreißig Kilometer am Tag zurücklegen und dabei höchstens einhundert Zentner Last befördern. Mit dem Ansteigen des Beförderungsbedarfs ging der Trend zu schwereren Fuhrwerken, was wiederum besser ausgebaute Straßen erforderte. Solche dann mehrschichtig befestigten Straßen mit wassergebundener Decke wurden meist als Chaussee bezeichnet.

## Von den ersten Chausseen zur Autobahn

Bereits in nassauischer Zeit wurde 1839 der alte Vizinalweg von Höchst nach Homburg zur 7,36 Meter breiten Staatschausee ausgebaut. Diese verlief, von Weißkirchen kommend, im Südosten von Oberursel vor Bommersheim vorbei. In Homburg stieß diese Chaussee auf die bereits 1817 bis 1823 über Dornholzhausen und die Saalburg nach Usingen gebaute Chaussee, die weiter nach Weilburg und Siegen führte. Ansonsten setzte in dem relativ stark zersplitterten Hessen ein systematischer und überregionaler Straßenbau erst nach der Inbesitznahme durch Preußen im Jahr 1866 ein. Die von der Hohemark über die Taunushöhe und Schmitten ins Weiltal führende Chaussee, die im Volksmund als „Kanonenstraße“ bezeichnet wird, wurde von 1874 bis 1877 gebaut. Am Landstein fand sie Anschluss an die von der Wetterau über Usingen führende Straße ins Lahntal, welche die früheren nassauischen Residenzstädte Usingen und Weilburg miteinander verband. Der Ausbau am anderen Ende der Kanonenstraße, von der Hohemark bis nach Oberursel, wurde erst 1878 fertiggestellt (Baeumerth, Angelika, Oberursel am Taunus, Frankfurt 1991).

Im Jahr 1927 gab es im ganzen damaligen Obertaunuskreis erst knapp 59 km solcher überregionaler Landstraßen, auf denen sich zwei Fuhrwerke begegnen konnten. Von diesen Landstraßen waren rund 58% „chaussiert“, bestanden also aus mehreren Lagen von festgewalztem Schotter und Kies, etwa vergleichbar mit heutigen gut ausgebauten Forstwegen. Rund 17%, vorwiegend in den Ortslagen, waren mit Groß- oder Kleinpflaster befestigt. Weitere 1% dieser Landstraßen waren mit einem Teerschotter-Belag und schon rund 11% mit einer Schicht Teerbeton ausgebaut, aber 13% verfügten nur über eine einfache Oberflächenbefestigung. Diese Landstraßen oder Chausseen wurden seit 1875 von einem Bezirksverband überörtlich verwaltet und unterhalten. Die Unterhaltung der älteren und zumeist unbefestigten Vizinalwege oblag ursprünglich den Gemeinden über deren Gemarkung sie verliefen, und deren Einwohner wurden dazu in Gemeindefronleistung herangezogen. Um einen einheitlichen Ausbau- und Unterhaltungs-

zustand zu erreichen, ging 1888 zunächst die Beaufsichtigung dieser Vizinalwege an die staatlichen Bauinspektoren und Wegemeister über, und 1923 übernahm der Bezirksverband auch die Unterhaltung des Landwegenetzes selbst. Im Jahr 1927 verfügte der damalige Obertaunuskreis über noch 21,3 km solcher Vizinalwege, in der Oberurseler Gemarkung zählte dazu der Vizinalweg nach Oberstedten.

In den 1930er Jahren kamen in Deutschland die Autobahnen als neue Hauptverkehrswege hinzu. Aus einigen der Landwege wurden im Laufe der Zeit Kreis-, Landes- oder auch Bundesstraßen. Manche dieser Straßen erhielten eine neue Streckenführung, wie der frühere Vizinalweg nach Oberstedten in Form der heute an der Lahnstraße beginnenden und über die Saalburg nach Weilburg führenden Bundesstraße 456, oder die im Mai 1999 eröffnete Nordumgehung nach Königstein über die Bundesstraße 455 als Fortsetzung der Autobahn A 661. Mit dieser Autobahn A 661, die 1971 vom Anschluss Homburger Landstraße bis zur Lahnstraße verlängert wurde, erhielt Oberursel eine direkte Anbindung an das Bundesautobahnnetz.

Literatur zu diesem Abschnitt: Der Obertaunuskreis und seine Gemeinden 1867-1927, Die Kreisverwaltung Bad Homburg 1927.

## Der Siegeszug der Schiene

In der beginnenden zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bedeutete der Anschluss eines Ortes an das Eisenbahnnetz etwa so viel wie eineinhalb Jahrhunderte später der Anschluss an das schnelle Internet.

Mit der am 7. Dezember 1835 eröffneten Ludwigs-Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth begann in Deutschland das Eisenbahnzeitalter, zehn Jahre später als in England und fünf Jahre nach den USA. Da es damals in Deutschland noch keine gebrauchsfähigen Lokomotiven gab, hatte man die „Adler“ getaufte Dampflokomotive in England kaufen müssen. Das Heranschaffen der zum Betrieb erforderlichen Kohle war allerdings so aufwändig, dass noch viele Jahre etwa drei Viertel der Zugfahrten auf dieser etwa sechs Kilometer langen Strecke mit Pfer-



1861 überzieht schon ein Netz von Eisenbahn-Fernverbindungen ganz Deutschland. Auch erste Lokalstrecken sind zu erkennen, wie die 1860 eröffnete „Homburger Bahn“.

den als Zugkraft erfolgte. Solche Dampflokomotiven wurden damals noch sehr argwöhnisch betrachtet. Die erste ausschließlich dampfbetriebene deutsche Eisenbahn war die am 24. April 1837 eröffnete Strecke Leipzig-Althen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn. In den folgenden Jahren und Jahrzehnten wuchs das deutsche Eisenbahnnetz rasant weiter und wurde so zum Begleiter und Antreiber einer gewaltigen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung.

Die eingefügte Karte von 1861 zeigt bereits die Bahnlinie von Frankfurt nach Homburg in einem dichten Netz von überregionalen und regionalen Eisenbahnverbindungen. Das Schienennetz in Deutschland umfasste 1880 bereits ca. 35.000 km und wuchs bis 1912 auf gut 60.000 km an. Bis 2020 schrumpfte das Netz jedoch auf noch etwa 38.400 km, von denen 33.400 von der Deutschen Bahn betrieben werden.

### 1860 – Der Anschluss an die Eisenbahn

Die Stadt Oberursel wurde mit der im Herbst 1860 eröffneten Homburger Bahn an das Eisenbahnnetz mit dem überregionalen Knoten Frankfurt angeschlossen und

damit an das Schwungrad der Industrialisierung. Die von der 1859 gegründeten „Homburger Eisenbahngesellschaft“ gebaute Bahn führte vom damaligen Frankfurter Main-Weser-Bahnhof nach Homburg vor der Höhe. Der erste Homburger Bahnhof befand sich damals an der Louisenstraße, etwa dort, wo heute das Rathaus steht. Damit war man der Kurhaus-Aktiengesellschaft entgegengekommen, die den Bahnhof möglichst nahe zu ihrer einträglichen Spielbank sehen wollte. Neben der Stadt Homburg und der landgräflichen Regierung hatte in erster Linie diese Kurhaus AG den Bau der Eisenbahnlinie gefördert, denn bis dahin mussten die wohlhabenden Kur- und Spielbankgäste von Frankfurt etwas umständlich mit Pferdekutschen im Postomnibusver-

kehr abgeholt worden. Francois Blanc, der Mitbegründer der Spielbank, trug mit 800.000 Gulden in Aktien maßgeblich zur Verwirklichung dieses mit etwa 2,5 Millionen Gulden veranschlagten Projekts bei. 1880, zwanzig Jahre später, wurde die Homburger Bahn verstaatlicht und in die Königlich Preußische Staatseisenbahn übernommen. 1895 wurde die neue Bahnlinie von Homburg über Friedrichsdorf nach Usingen in Betrieb genommen, die einige Jahre später bis nach Weilburg und Wetzlar zur Lahntalbahn verlängert wurde. In Friedrichsdorf zweigte davon die im Juli 1901 in Betrieb genommene Strecke nach Friedberg ab. Für die Usinger Bahn wurde zunächst ein Kopfbahnhof an der unteren Louisenstraße errichtet, gut 200 m unterhalb der Endstation der Frankfurter Strecke. Diese beiden Kopfbahnhöfe wurden durch den am 26. Oktober 1907 in Betrieb genommenen neuen Durchgangsbahnhof Homburg vor der Höhe, ab 1912 „Bad Homburg“, ersetzt. 1907/1908 wurde die Strecke Homburg-Frankfurt zweigleisig ausgebaut.

In Oberursel stand das erste recht schlichte Bahnhofsgebäude westlich des Bahnüberganges an der Frankfurter Landstraße. Nachdem es im September 1901 durch den größeren, repräsentativeren und heute noch vorhandenen Bahnhof östlich der Straße abgelöst worden war, dann noch lange Jahre als Wohnhaus diente, wurde es 1977 abgerissen. Die Transporte zwischen dem Bahnhof und den Fabriken entlang des Urselbachs besorgten zunächst Fuhrgeschäfte. In den 1880er Jahren sollen dreimal täglich acht

Pferdefuhrwerke vom Bahnhof her die Betriebe angefahren haben. Nach Ankunft der Eisenbahn übernahm dies eine leistungsfähigere Kleinbahn, die sogenannte „Gebirgsbahn“, was den hier gelegenen Fabriken und da-mit der Stadt Oberursel zu weiterem Aufschwung verhalf.

**Literatur** zu diesem Abschnitt:

– Ochs, Bernd; Der „Alte Bahnhof“ von Oberursel; in Mitteilungen 47/2008

– Haffner, Steffen; Oberurseler Bahnhöfe und die Entwicklung des Schienenverkehrs in ihrem Umfeld; in Mitteilungen 59/2020

### Von der Gebirgsbahn zur U3

Die heutige U-Bahnlinie<sup>3</sup> verbindet Oberursel von der Hohemark her mit der Frankfurter Innenstadt. Sie geht zurück auf die 1899 eröffnete und zunächst innerstädtische Kleinbahn vom Oberurseler Staatsbahnhof zur Hohemark, dem „Schlüssel zum Taunus“. Die Kleinbahn mit ihren Dampflokomotiven wurde als „Gebirgsbahn“ bezeichnet, nicht weil der Taunus damals noch als Gebirge galt, sondern weil die Eisenbahn-Betriebsordnung dies wegen der Steigungsverhältnisse der Trasse so vorgab.

### 1899 – Die Kleinbahn zur Hohemark

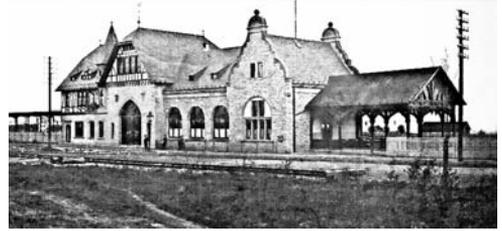
Erste Überlegungen zur Erschließung der Fabriken im oberen Urselbachtal per Schiene gab es bereits 1863, also bald nach der Eröffnung der Homburger Bahn. Aber es sollte noch Jahrzehnte dauern, bis die Frankfurter Localbahn AG, kurz FLAG, am 2. Oktober 1899 ihre 4,5 Kilometer lange „Gebirgsbahn“ vom Bahnhof zur Hohemark eröffnete. Dies betraf zunächst den Güterverkehr, und am 1. November folgte auch der Personenverkehr. Die entlang der Trasse gelegenen Industrierwerke hatten schon lange den Bau dieser Bahnlinie gefordert, der endlich im April 1896 genehmigt worden war. Bis Ende 1897 hatten sie rund 12.000 Mark der mit 320.000 Mark angesetzten Herstellungskosten gezeichnet und sich zur Herstellung von Anschlussgleisen auf eigene Kosten verpflichtet. Allerdings hatten sich etliche der insgesamt 112 Eigentümer der für die Trasse benötigten



*Der 1860 in der Badstadt Homburg errichtete erste Bahnhof, ein an der Louisenstraße endender Sackbahnhof, ist wesentlich mondäner als der damalige Oberurseler Bahnhof.*

FOTO: STADTARCHIV BAD HOMBURG

*Links der von 1860 bis 1901 genutzte erste Oberurseler Bahnhof um 1897. Im Vordergrund die Schranken über die Frankfurter Landstraße und den begleitenden Fußweg. Die Wellblechhütte dahinter diente vermutlich dem Schrankenwärter.*



*Rechts der 1901 eröffnete neue Oberurseler Bahnhof. Die Bauweise lässt den wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt erkennen. Das Foto aus den 1900er Jahren zeigt im Vordergrund einen Prellbalken als Endpunkt der Gebirgsbahn zur Hohemark.*

FOTO:  
STADTARCHIV OBERURSEL

*Ein Triebwagen der bis Ende der 1950er Jahre genutzten Bauart V (für Vorort) der Straßenbahnlinie 24 vor dem Bahnhof „Spinnerei Hohemark“, etwa 1920.*

POSTKARTE (AUSSCHNITT)  
SAMMLUNG BERND OCHS

Grundstücke quergelegt, so dass die Gesellschaft im November 1897 zunächst entsprechende Enteignungsverfahren bei der Königlichen Verwaltung in Wiesbaden anstrengen musste. Etwa neunzig Enteignungsverfahren waren abzuwickeln, bevor der Bahnbau richtig losgehen konnte. Im April 1899 konnten die ersten Materialzüge bis zur Hohemark fahren, bevor am 2. Oktober desselben Jahres der regelmäßige Güterzugverkehr begann. Dabei ging es nicht nur um den An- und Abtransport von Produktionsgütern, sondern auch um die großen Mengen Kohle, welche die Dampfmaschinen in den Fabriken verbrauchten. Für den am 1. November 1899 aufgenommenen Personenverkehr wurde am oberen Endpunkt der „Bahnhof Spinnerei Hohemark“ mit angeschlossenem Ausflugslokal errichtet und am 22. August 1900 eröffnet. Nach der Umstellung auf den elektrischen Straßenbahnbetrieb legte man 1916 etwas oberhalb eine Wendeschleife an, wohn 1933 auch die Endstation verlegt wurde. Der Bahnhof aus dem Jahr 1900 wurde anschließend abgerissen. Am unteren Endpunkt, neben dem Oberurseler Staatsbahnhof, markierte zunächst ein Prellbalken das Ende der Kleinbahnlinie.

Ein weiteres Gleis führte in östlicher Richtung zu einem Übergangsgleis an das Schienennetz der Staatsbahn. Dort übernahm die Kleinbahn bis 1981 die für die Fabriken im Urselbachtal bestimmten Güterwagen, anfänglich vor allem die Kohlewagen für deren Dampfmaschinen und Heizungen. In dem Gleisdreieck dazwischen wurde ein zweigleisiger Lokschuppen für die Unterstellung und Wartung der Loks errichtet. Die Hauptuntersuchungen erfolgten in dem 1910 weiter südlich erbauten Straßenbahndepot, das, obwohl auf Oberurseler Gemarkung liegend, den Ortszusatz Bommersheim erhielt. 1975 zogen die Loks insgesamt dorthin um und der Lokschuppen am Bahnhof wurde abgerissen.

### Zum Bahnbetrieb

Den Betrieb der Bahn übernahmen anfangs zwei baugleiche Dampflokomotiven der Erfurter Maschinenfabrik Christian Hagens, die 1899 gebaute OBERURSEL mit der Fabriknummer 413 und der Betriebsnummer 1, sowie die 1900 gebaute HOHEMARK mit der Fabriknummer 438 und der Betriebsnummer 2. Diese 200 PS starken Loks hatten ein Dienstgewicht von 28t. Im Jahr 1901 kamen noch

zwei 12t Henschel Kastenloks hinzu, die aber im Jahr 1908 schon wieder verschwunden sind. Offenbar konnten die beiden Dampfloks den Güter- und den Personenverkehr bestens alleine bewältigen. An Wagen standen anfangs vier geschlossene und zwei offene vierachsige Personenwagen zur Verfügung, ein gedeckter und zwei offene Güterwagen sowie ein Bahnmeisterwagen. Mit der Umstellung auf den elektrischen Betrieb der 1910 bis Hedderheim verlängerten Straßenbahn übernahmen elektrische Trieb-



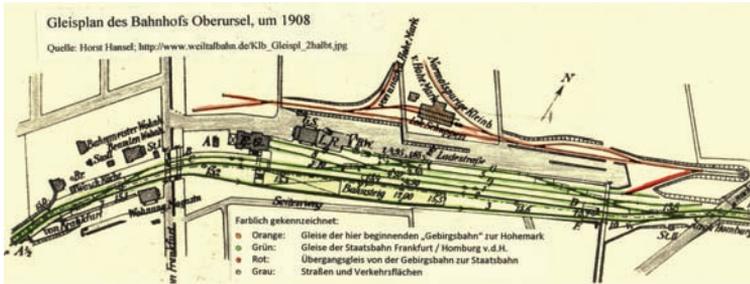
wagen und Beiwagen, die bis Ende der 1950er Jahre eingesetzt wurden, den Personentransport.

Während die Dampflokomotiven ihre Waggons auf der Bergstrecke zur Hohe- mark aus Sicherheitsgründen schoben, wurde ab 1911 ein im Eigenbau herge- stellter, zweiachsiger elektrischer Güter- triebwagen mit 75 kW Antriebsleistung an der Zugspitze mitgenommen. Von die-

## 1909 – Direktverbindung nach Frankfurt

Schon bald nach der Eröffnung der Ger- bigsbahn bemühte sich die FLAG um den von Anfang an beabsichtigten Weiterbau ihrer Bahnlinie vom Oberurseler Bahnhof bis nach Heddenheim und damit den Anschluss an das Netz der Frankfurter Straßenbahn. Die entsprechende Konzes- sion als eine nebenbahnähnliche Klein- bahn erhielt sie zwar schon im Jahr 1900, aber auch hier erwies sich der Grundstückserwerb als schwierig. Die Inbetriebnahme war für das Jahr 1905 geplant worden, aber bis dahin war gerade mal das Enteignungsrecht für die erforderlichen Flächen geschaffen. Im Februar 1909 war es dann endlich so weit: Die Lücke zwischen dem Ober- urseler Bahnhof und Hedden- heim und damit dem Frank-

furter Netz war geschlossen! Allerdings konnte zunächst nur der Güterverkehr mit den bei der Gerbigsbahn seit schon zehn Jahren eingesetzten Dampflokomo- tiven und Güterwagen aufgenommen werden. Ein Jahr später waren schon acht Werksanschlussgleise zwischen Hedden- heim und der Hohe- mark in Betrieb ge- gangen. Ein gutes Jahr nach Aufnahme des Güterverkehrs, am 31. Mai 1910, konnte auch der Personenverkehr mit der „Elektrischen“ auf der nun als Vor- ortbahn bezeichneten Linie 24 aufge- nommen werden. Bis dahin waren die erforderlichen Trieb- und Beiwagen gelie- fert worden, und die Main-Kraftwerke (MKW) hatten die elektrische Stromver-



*Der detaillierte Lageplan zeigt den Oberurseler Bahnhof nach dem zwei- spurigen Ausbau der Homburger Bahn in den Jahren 1907/1908. Oberhalb davon die Anlagen der 1899 eröffneten Gerbigsbahn zur Hohe- mark mit der unteren Endstation, dem Lokschuppen und dem Übergabegleis zur Staatsbahn.*

sem aus wurde die Fahrt über die Schie- nenkreuzungen gesichert, und er verhin- derte auch den Ablauf der auf dem Haupt- gleis stehenbleibenden Waggons, wäh- rend die Dampflok die Wagen des zu bedienenden Gleisanschlusses rangierte. Die am Oberurseler Bahnhof übernomme- nen Güterwagen wurden den „Anschlie- ßern“ auf der Bergfahrt zugestellt, und auf der Rückfahrt nahm man die versand- bereiten Waggons wieder mit, um sie am Bahnhof der Staatsbahn zum Weiter- transport zu übergeben. Für den Trans- port von Stückgütern nutzte die Bahn ihren Gütertriebwagen Nr. 2019 auch allein, bis er nach einem Rangierunfall am 29. April 1970 ausgesondert wurde.

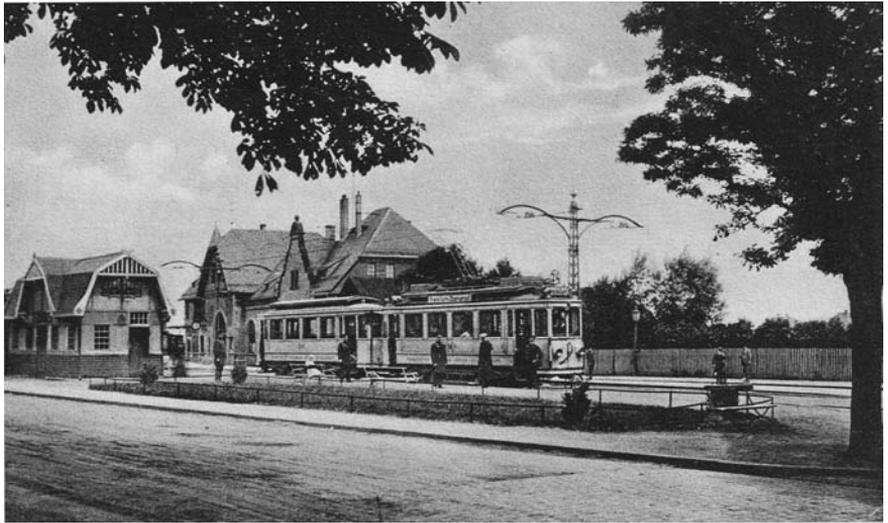


*An die 1916 an der Hohe- mark angelegte, im Uhrzeigersinn befahrene Wende- schleife der Straßen- bahn wurde 1933 die Haltestelle verlegt. Dahinter der 1933 im umgebauten Ost- flügel des dortigen Wohnhauses eröff- nete neue „Touristen- halt Bahnhofswirt- schaft-Hohemark Arthur Lindener“.*

FOTO LAHMEYER AG, UM 1955

*Der Bahnhof der Frankfurter Lokalbahn AG gegenüber dem hier teilweise verdeckten Oberurseler Staatsbahnhof. Die Triebwagen und Beiwagen der Bauart V (V stand für Vorort) wurden von der Eröffnung der „Elektrischen“ 1910 bis in die späten 1950er Jahre eingesetzt.*

POSTKARTE SAMMLUNG  
SCHULZ-ISENBECK



sorgung eingerichtet. Die ersten eineinhalb Jahre, bis zum 30. November 1911, wurde der Strom noch provisorisch über mehrere Dampf-Lokomobile und Generatoren erzeugt, welche die MKW auf ihrem Betriebsgelände am Zimmersmühlenweg installiert hatte. Wie schon zehn Jahre zuvor an der Endstation Hohemark erhielt nun auch die nach Frankfurt weiterführende Straßenbahn 1910 am Oberurseler Staatsbahnhof ein eigenes Bahnhofsgebäude. 1960 wurde dieses Gebäude durch einen schmucklosen Flachdach-Kiosk ersetzt, der auch schon lange nicht mehr existiert. An den anderen Haltestellen der Linie 24 dienten einfache Unterstände dem Schutz der wartenden Fahrgäste. An einigen der Haltestellen waren Ausweichgleise eingerichtet, und an der Haltestelle Portstraße eine recht enge Wendeschleife, an der immer wieder Straßenbahnwagen entgleisten.

So konnte man also seit 1910 in den „eleganten und bequemen Wagen“ der nun als Straßenbahnlinie 24 betriebenen Kleinbahn werktags im Halbstundentakt von der Frankfurter Endstation am Schauspielhaus am heutigen Willy-Brandt-Platz über Heddernheim nach Oberursel fahren, und von da im Stundentakt weiter bis zur Endstation an der Hohemark. Dazu war die bereits seit 1899 betriebene Kleinbahnstrecke zur Hohemark ebenfalls elektrifiziert worden. Den Güterverkehr auf der gesamten Strecke bedienten aber weiterhin und bis zum Jahr 1954 beziehungsweise 1962 die beiden Dampf-

loks aus der Gründungszeit. Die Block-sicherung auf der eingleisigen Strecke wurde mit Kontaktschleifen neben dem Fahrdraht geschaltet, und dazu waren auf den Führerhäusern der Dampfloks etwas fehlplatziert wirkende Stromabnehmer montiert.

Nach der Erweiterung der Strecke bis Heddernheim wuchs der vom Oberurseler Bahnhof in beide Richtungen gehende Güterverkehr der Kleinbahn immens an, von 36.600 Tonnen im Jahr 1908 auf fast 110.000 Tonnen 1910. Der Personenverkehr stieg von 1910 mit rund 1,3 Millionen auf über 2 Millionen Fahrgäste im Folgejahr, und weiter auf rund 4,1 Millionen im Jahr 1925.

Am 1. Januar 1955 übernahmen die Stadtwerke Frankfurt die Frankfurter Lokalbahn AG (FLAG) und damit den Betrieb der Straßenbahnlinie 24. Im Jahr darauf traten die ersten vierachsigen Großraumwagen an die Seite der schon seit 1910 betriebenen ersten Wagen.

### **Das Ende der Dampflokzeit 1962 und des Güterverkehrs 1982**

Die 1899 angeschaffte Dampflok OBERURSEL wurde vor einer anstehenden Hauptuntersuchung am 15. Oktober 1954 aus dem Betrieb genommen. An ihre Stelle trat 1957 eine Elektrolokomotive mit der Nummer 2020, eine bereits 30 Jahre alte und auf zusätzlichen Fahrleitungsbetrieb umgerüstete Akkulokomotive der Berliner Maschinenbau AG. Bis

*Eine der beiden 1899 bzw. 1900 in Dienst gestellten Dampflokomotiven der Lokalbahn rangiert einen Güterwaggon an der Motorenfabrik Oberursel 1954.*

FOTO: JACK STITES;  
SAMMLUNG GKMO



zu ihrer Verschrottung 1962 diente die OBERURSEL als Ersatzteillieferer. Verschiedene Teile, wie das Druckluftläutewerk und die zwei Treibachsen, wurden für den Aufbau der E-Lok 2020 genutzt. Im Jahr 1962, als auch die HOHEMARK nach 62 Dienstjahren pensioniert wurde, endete die Ära der Dampflokomotiven dann endgültig. Dass die HOHEMARK heute im Verkehrsmuseum in Frankfurt-

abnehmer wirkte, wie bei den früheren Dampfloks, etwas deplatziert. Diese Lok wurde 1980 nach einem kapitalen Motorschaden ausgesondert und nicht mehr ersetzt. Neben der Elektrolok Nr. 2020 kamen dann auch von der Bundesbahn verbliebene Dieselloks zur Motorenfabrik gefahren, die schon seit etlichen Jahren als letzte Nutzerin des Güterverkehrs oberhalb des Oberurseler Bahnhofs geblieben war. Der Stückgutverkehr war bereits 1970 auf der gesamten Strecke eingestellt worden. Am 27. Oktober 1981 schlug dann die letzte Stunde für den nicht mehr zeitgemäßen Güterverkehr oberhalb des Oberurseler Bahnhofs. Nach einer kleinen Abschiedsfeier im Werk fuhr von dort der letzte und mit Girlanden geschmückte Güterzug zum Übergabebahnhof Oberursel ab. Ende März 1982 wurde auch der Güterverkehr nach Heddernheim eingestellt.

Schwanheim bewundert werden kann, ist der Initiative des Oberurseler Fotografen Karl Heinz Arbogast zu verdanken. Die HOHEMARK wurde durch eine 1938 von Schwartzkopf gebaute Diesellokomotive mit 227 kW Leistung ersetzt, welche die Betriebsnummer 2018 erhielt. Deren für die Übermittlung von Signalkontakten anfangs noch vorhandener Scherenstrom-

### **Der zweigleisige Streckenausbau zur U-Bahnlinie U3**

In Frankfurt begann das U-Bahn-Zeitalter am 4. Oktober 1968 mit der feierlichen Eröffnung der U-Bahn-Linie A1 von der Hauptwache zum Nordwestzentrum. Fünf Jahre später, im Jahr 1973, kündigte sich mit der Umbenennung der bisherigen „Straßenbahnlinie 24“ in die Stadtbahn-

*Hier einer der neuen U-Bahnzüge vom Typ U2 in der Ursprungslackierung rot-weiß (später orange-beige umlackiert) bei der Einfahrt in das Ausweichgleis der Haltestelle Motorenfabrik. Auf dem Werksgleis ein wartender Güterzug. Im Jahr 1980 war die Strecke hier noch nicht zweigleisig ausgebaut.*

FOTO: JÜRGEN LEINDECKER,  
SAMMLUNG GKMO



linie A3 der Ausbau auch dieser Strecke nach Oberursel an. Neben der Modernisierung des Bahnkörpers und dem Umbau der Stationen auf das Lichtraumprofil und die Einstiegsverhältnisse der künftigen U-Bahnwagen, war im Stadtgebiet von Oberursel der zweigleisige Ausbau des Bahnkörpers vorge-

*Ein U-Bahnzug mit drei Wagen des 2008 eingeführten Typs „U5“ an der Haltestelle Lahnstraße.*

FOTO: RRD,  
SAMMLUNG GKMO



sehen. Nachdem zunächst die Bahnsteige an den bestehenden Stationen umgebaut worden waren, kamen zum Fahrplanwechsel am 28. Mai 1978 erstmals die neuen rot-weißen U-Bahnwagen vom Typ U2 auf der in Oberursel weiterhin eingeleisigen Strecke zum Einsatz. Gleichzeitig erhielt die Linie die seitdem beibehaltene Bezeichnung U3. Nach dem zweigleisigen Ausbau vom Straßenbahndepot bis zum Bahnhof wurde im Herbst 1979 der nächste, bis zur Portstraße reichende Streckenabschnitt II in Angriff genommen. Gleichzeitig begannen die Verhandlungen mit der KHD AG bezüglich der Engstelle an der Motorenfabrik. Dabei ging es um die Einstellung des Güterverkehrs per Bahn, den Rückbau der Gleisanlagen vor der Fabrik, die Verlegung der Firmenzufahrt sowie um die nötigen Grundstückstausche. Im Zuge des dann 1983 weitergehenden Streckenausbaus wurden die beiden historischen Haltestellen Oberstedter Straße und Motorenfabrik zugunsten der neuen Station Lahnstraße aufgegeben. Danach folgten der zweigleisige Ausbau bis zur Station Kupferhammer und die Modernisierung der weiteren Strecke über die Stationen

Rosengärtchen und Waldlust bis hin zur wieder zweigleisigen Endstation Hohemark. Damit war 1987 der Grundausbau der U-Bahnlinie zunächst abgeschlossen. Seitdem folgten immer wieder Anpassungen und Modernisierungen, die vor allem an den Wagen augenfällig sind. So löste in den 1990er Jahren eine blaue Farbgebung die mittlerweile orange-beigen Wagen ab, und im Herbst 2008 kamen die seither neuesten Wagen vom Typ U5 auf die Schiene. Die letzten der ursprünglichen Wagen vom Typ U2 versahen ihren Dienst bis ins Jahr 2012. Nachdem rechtzeitig bis zum Hesttag 2011 alle Bahnsteige auf eine Höhe von 80 Zentimeter umgebaut waren, verkehren seitdem diese Wagen vom Typ U5 in bis zu Drei-Wagen-Zügen mit 75 Meter Länge auch in Oberursel.

Literatur zu diesem Abschnitt:

Ochs, Bernd; Auch die Hohemark hatte einen Bahnhof; in Mitteilungen Heft 47/2008

Als Grundlage für diesen Aufsatz diente das Buch des Verfassers „125 Jahre Motorenfabrik Oberursel – 1892 bis 2017“, das im Vortausmuseum in Oberursel oder direkt beim Autor (hujer.helmut@t-online.de, bzw. Telefon 0170 4375 178) erworben werden kann (50 €).

*Die U-Bahnstation Oberursel Bahnhof im Juni 2011, rechts der wegen des Umbaus noch verhüllte Bahnhof der DB.*

FOTO: DONTWORRY,  
[HTTPS://DE.M.WIKIPEDIA.ORG/WIKI/DATEI:OBERURSEL-2011-HESSENTAG-124.JPG](https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Oberursel-2011-Hessentag-124.JPG).



Urheber: Dontworry, Juni 2011 Quelle: