



Jahrbuch 2024

Herausgegeben vom
Vorstand der Marburger Geographischen Gesellschaft e. V.
in Verbindung mit dem Dekanat des Fachbereichs Geographie
der Philipps-Universität Marburg

Sonderdruck

Der Inhalt dieses Sonderdrucks oder Teile davon dürfen nicht ohne die schriftliche Genehmigung der Herausgeber vervielfältigt, in Datenbanken gespeichert oder in irgendeiner Form übertragen werden. Sie dürfen ausschließlich zum persönlichen Gebrauch ausgedruckt oder gespeichert werden.

Marburg/Lahn 2025

LUTZ MÜNZER

Der Bahnhof Fronhausen (Lahn): Vom Landbahnhof zur Pendlerstation

Vorbemerkung

Das damals etwa 700 Einwohner zählende Dorf Fronhausen, Sitz eines Amtsgerichts, erhielt im Jahr 1850 eine Station an der 1852 auf ganzer Länge vollendeten Main-Weser-Bahn, Teil einer bis heute bedeutenden Fernverbindung zwischen Nord- und Süddeutschland. Damit änderte sich die Verkehrslage des Ortes dauerhaft und zu seinem Vorteil. Auch sozial- und siedlungsstrukturell gingen von dem Bahnhof Impulse auf den Ort aus. In den folgenden Zeilen werden diese Aspekte der Entwicklung Fronhausens skizziert. Die Darstellung fußt wesentlich auf der archivalischen Überlieferung in den hessischen Staatsarchiven Wiesbaden und Marburg. Allerdings ist die Quellenlage zum Bahnhof Fronhausen recht dürftig. Lediglich eine Akte liegt vor, deren Inhalt ausschließlich diesem Standort gewidmet ist (HHStAW 480, Nr. 2030).

Die Main-Weser-Bahn – eine Verbindung zwischen Nord- und Süddeutschland

Von 1813 bis 1815 wurde in den Freiheitskriegen die französische Vorherrschaft in Europa beendet. In den Jahren danach avancierte die Eisenbahn rasch zu einem zentra-



Abb. 1: Straßenseite des Empfangsgebäudes von Fronhausen (Lahn) um 1900 (Sammlung Hemer)¹

¹ Soweit nicht anders angegeben, stammen die Abbildungen vom Verfasser.

len Thema im Kontext mit der nun mit voller Intensität v. a. in Mittel- und Westeuropa einsetzenden industriellen Revolution. Zwar behinderte die territoriale Zersplitterung Deutschlands die Planung und Anlage von Eisenbahnen erheblich und trug schließlich auch dazu bei, dass aus heutiger Sicht diverse, später schwer oder gar nicht zu korrigierende Pannen bei der Netzentwicklung eintraten. Dennoch kam es im deutschen Raum rasch zu konkreten Bauprojekten. Im Dezember 1835 wurde die erste Eisenbahn – zwischen Nürnberg und Fürth – eröffnet, nur vier Jahre später folgte mit der Linie Leipzig – Dresden die erste, 116 km lange Fernstrecke.

Für das Kurfürstentum Hessen-Kassel, das mit einer Fläche von etwa 9.500 km² und 745.000 Einwohnern 1866 zu den Mittelstaaten im Deutschen Bund zählte, stellte sich schon in den 1820er Jahren die Frage nach der Anlage von Eisenbahnen. Konkreter wurde es in der zweiten Hälfte der 1830er Jahre (BRAKE 1991). Allerdings gestalteten sich die innenpolitischen Verhältnisse im Kurfürstentum schwierig, nicht zuletzt wegen des reaktionär-autokratischen Landesherrn Friedrich Wilhelm II.

Heftige Auseinandersetzungen gab es in Kurhessen z. B. um den Verlauf der Nord-Süd-Strecke von Kassel nach Frankfurt am Main. Zunächst wurde eine Trasse über Fulda priorisiert. Dagegen regte sich jedoch heftiger Widerstand in Oberhessen, namentlich in Marburg. Topographische Gründe, das Interesse von Hessen-Darmstadt an der Anbindung seiner Provinzhauptstadt Gießen an das Eisenbahnnetz und auch preußische Vorstellungen – es ging um die in preußischem Besitz befindliche Stadt Wetzlar – wirkten letztendlich zugunsten der erst 1845 definitiv gefällten Entscheidung für die Trasse Kassel – Frankfurt durch Westhessen (BRAKE 2000). Gebaut wurde die Strecke seit 1846 als gemeinschaftliches Eigentum der drei von ihr berührten Staaten – dem Kurfürstentum Hessen-Kassel, dem Großherzogtum Hessen-Darmstadt sowie der Freien Stadt Frankfurt.

Die Bahn wird Realität

Die Führung der Main-Weser-Bahn durch die westhessische Senkenzone bot sich schon aus topographischen Gründen an. Schwierigkeiten ergaben sich vor allem an zwei Stellen: Einerseits beim Verlassen des Kasseler Beckens, das im Süden durch einen steilwandigen und schmalsohligen Abschnitt des Fuldatales begrenzt wird, andererseits an der Wasserscheide zwischen den Einzugsgebieten von Lahn und Eder. Zwischen Marburg und Gießen stellte das flache Lahntal die Planer dagegen vor eher geringe Herausforderungen.

Die Anlage der Main-Weser-Bahn bildete ein Bauvorhaben mit Dimensionen, die zuvor in Kurhessen weder hinsichtlich der Ausdehnung noch der Anzahl der Arbeitskräfte je erreicht worden waren. Allein am kurhessischen Teil der Bahnstrecke, dessen Länge sich auf 127 km – von knapp 200 insgesamt – belief, arbeiteten zeitweise etwa 5.000 Arbeiter zuzüglich des Aufsichtspersonals und weiterer etwa 1.400 Personen, die primär bei Brückenbauten beschäftigt waren. In großem Umfang wurden ortsfremde Arbeitskräfte eingesetzt, die zum Teil sogar aus dem fremdsprachigen Ausland – etwa

Backsteinbrenner aus Belgien – stammten. Soziale Spannungen auf den Baustellen blieben nicht aus, die zeitweise instabilen politischen Verhältnisse im Kontext mit der Revolution von 1848 kamen erschwerend hinzu (BRAKE 1991).

Der Bahnhof Fronhausen in kurhessischer Zeit

Abschnittsweise wurde die Main-Weser-Bahn seit der zweiten Jahreshälfte 1849 in Betrieb genommen. Im August 1850 fand die Eröffnung des Abschnitts Marburg – Gießen statt, am 15. Mai 1852 war die Strecke vollständig befahrbar. Stationen an der Strecke bekamen die Städte sowie einige als Verkehrsknoten bedeutende Orte. Zu letzteren zählte Fronhausen. Hier ging es sowohl um die Anbindung des südlichen hessischen Hinterlandes im Westen mit dem Zentrum Gladenbach als auch des Ebsdorfer Grundes in östlicher Richtung.

Mit Ausnahme des Abschnitts Kassel – Guntershausen wies die Bahn vorerst nur ein Gleis auf, verfügte jedoch über einen Unterbau, der die Verlegung des zweiten Streckengleises ohne größere Baumaßnahmen gestattete (MÜNZER 2015). Die Hochbauten wurden stilistisch weitgehend einheitlich errichtet als Rohziegelbauten mit romanisierenden Rundbögen und zurückhaltender Ornamentik (HACAULT 1855).

1850 waren zunächst drei Zugpaare im Einsatz. Der Fahrplan des Jahres 1855 weist dann vier Zugpaare auf, darunter ein Schnellzugpaar. Bei einer Fahrzeit zwischen Kassel und Frankfurt von knapp 6 Stunden mit dem Schnellzug ergab sich eine Reisegeschwindigkeit von ca. 35 km/h. Merklich niedriger lag sie bei den anderen Zügen. Die Personenzüge benötigten etwa acht Stunden für die 200 Kilometer lange Gesamtstrecke, die Güterzüge achteinhalb bzw. neun Stunden. Das bedeutete Reisegeschwindigkeiten von ca. 25 km/h bei den Personenzügen, was immerhin dem Mehrfachen einer Postkutschenfahrt entsprach. Etwa alle 900 Meter waren an der Strecke Bahnwärterhäuser errichtet worden, Bauwerke üblicherweise mit einer Grundfläche von etwa 50 m² sowie einem Nebengebäude für Kleintierhaltung (HStAM 605,1, Nr. 5136). Für die Regelung des Fahrbetriebes stand fast von Anfang an das damals modernste Nachrichtenübermittlungssystem zur Verfügung – der elektrische Telegraph. Spätestens 1854 waren in allen Bahnhöfen Telegraphenstationen der preußischen Telegraphenverwaltung in Betrieb.

Von großer Bedeutung für die heimische Wirtschaft wurde die am 12. Januar 1862 vollendete Köln-Gießener Eisenbahn (STRACK 2010). Seitdem ist die Main-Weser-Bahn hinsichtlich der Verkehrsstruktur in zwei deutlich unterschiedene Abschnitte geteilt, deren Grenze voneinander der Bahnhof Gießen bildet. Südlich von Gießen weist die Main-Weser-Bahn seit 1862 umfangreichen, in den letzten Jahrzehnten allerdings rückläufigen Güterverkehr auf, der in erster Linie aus dem Ruhrgebiet herrührt. Bald nach der Eröffnung der Köln-Gießener-Bahn wurden niedrig tarifierte Kohletransporte für die nördlich von Gießen gelegenen Stationen angeboten. Der Bahnhof Fronhausen empfing von diesen Kohlen z.B. 1865 200 Tonnen, ein für die geringe Bedeutung der Station beachtlicher Wert. Der überwiegende Teil dieser Kohle dürfte

von den beiden Hütten im Salzbödetal, der Aurora- und der Justushütte, verwandt worden sein (BORN 1967).

Insgesamt lässt sich in den knapp anderthalb Jahrzehnten von der Fertigstellung der Main-Weser-Bahn bis 1866 eine anhaltende Zunahme der Verkehrsleistungen beobachten. Im Sommer 1865 rollten täglich auf der Strecke sechs Zugpaare, dazu ein Zugpaar Gießen – Frankfurt. Zwei der Zugpaare wurden als Schnellzüge eingesetzt, zwei weitere auf der ganzen Strecke als Güterzüge, die aber auch Personen beförderten. Die Reisegeschwindigkeit bei den Schnellzügen belief sich für die Gesamtstrecke 1867 auf etwa 41 km/h, bei den Personenzügen hatte sich seit 1855 eine Steigerung um etwa 4 bis 5 km/h ergeben.

Das Fahrplanangebot eignete sich ursprünglich nicht für ein tägliches Pendeln zu Arbeits- und Ausbildungsstätten. Auch die Höhe der Tarife stand einer häufigeren Nutzung der Bahn durch die Masse der Bevölkerung zunächst entgegen. Der Zuwachs des Gesamtverkehrs veranlasste in den Jahren 1863 bis 1865 die Verlegung des zweiten Streckengleises (Geschäftsbericht 1865). Fest angestellt waren damals 821 Personen, wobei die Bahnwärter wahrscheinlich die größte Beschäftigtengruppe darstellten.

Konkrete Angaben aus jener Zeit für den Bahnhof Fronhausen finden sich leider nur in den nicht durchgängig erhaltenen Geschäftsberichten der Main-Weser-Bahn. So verfügte er laut dem Bericht des Jahres 1865 neben den durchgehenden Hauptgleisen über etwa 500 Meter Gleisanlagen sowie acht Weichen. Außer dem Empfangsgebäude gab es einen Güterschuppen „mit Anbau“. Weiterhin existierten eine Rampe und ein Wärter- bzw. Schilderhaus. Beschäftigt waren im Bahnhof Fronhausen 1866 folgende Personen: Ein *Einnehmer*, zwei *Weichenwärter*, zugleich *Bahnarbeiter*, und ein *Portier*, zugleich *Wieger* (HStAM 150, Nr. 598). Bei dem Einnehmer dürfte es sich um den Vorstand des Bahnhofs gehandelt haben, zuständig insbesondere für den Abfertigungsdienst. Der Portier hatte u. a. den „Außendienst“ zu versehen: Aufsicht am Bahnsteig und in den übrigen Bahnanlagen, Bedienung der Stationsglocke und Ansagen an die Kunden. Schließlich war unmittelbar neben dem Empfangsgebäude eine Schranke zu bedienen. Als weitere Bahnangehörige kamen in der Umgebung die Bahnwärter hinzu.

Eine Zeit der Umbrüche: 1866 bis 1880

Als Folge des „Deutschen Krieges“ von 1866 annektierte Preußen das Königreich Hannover, das Herzogtum Nassau, das Kurfürstentum Hessen-Kassel sowie die Freie Stadt Frankfurt und wurde damit Eigentümer derjenigen Abschnitte der Main-Weser-Bahn, die den zwei letztgenannten Staaten gehörten. Zum 1. April 1880 wurde der bislang Hessen-Darmstadt gehörende Teil zusätzlich erworben (MÜNZER 2002). Damit ging die Linie völlig in der preußischen Staatseisenbahnverwaltung auf, kam mit dieser 1920 zur Deutschen Reichsbahn und blieb somit, wenn auch in mehrfach wechselnder Rechtsform, stets in Staatseigentum.

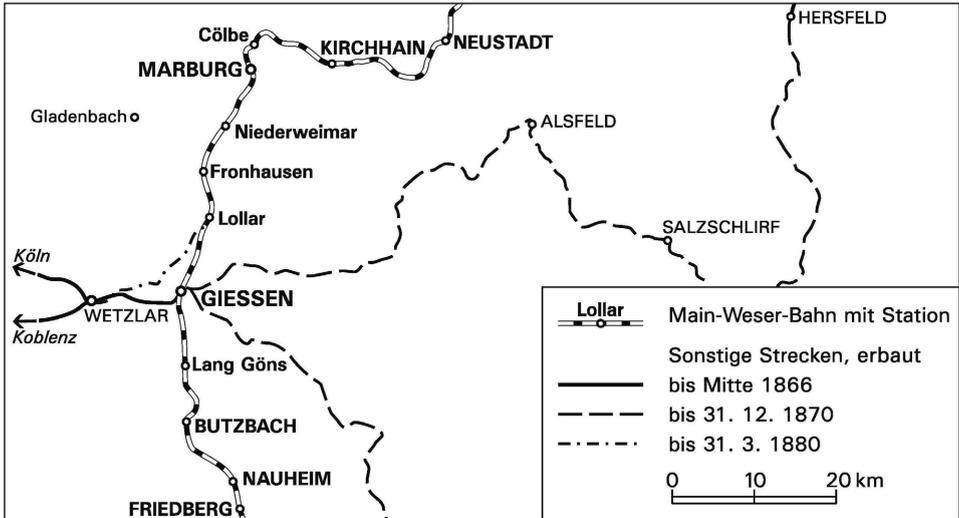


Abb. 2: Die Main-Weser-Bahn mit ergänzenden und konkurrierenden Strecken in Mittelhessen zwischen 1866 und 1880

Nach 1866 verschob sich die Position der Main-Weser-Bahn im deutschen Eisenbahnnetz wegen der Fertigstellung diverser Strecken im näheren und auch weiteren Umfeld. So befanden sich schon 1866 zwei von Gießen ausgehende Strecken in der Planung – eine nach Fulda, eine nach Gelnhausen. In den Jahren 1870/71 wurden sie abschnittsweise in Betrieb genommen. Nur teilweise zur Ausführung gelangte ein Vorhaben, das möglicherweise Fronhausen direkt berührt hätte: Anknüpfend an ein älteres Projekt einer Verbindung Berlin – Frankfurt konzipierte der preußische Staat in den Jahren 1872–73 die „Berlin-Koblenzer-Bahn“, eine Strecke, die Berlin und Frankfurt auf möglichst kurzem Wege miteinander verbinden und die außerdem eine direkte Verbindung zwischen der Reichshauptstadt und dem Rheintal bei Koblenz ermöglichen sollte. Teils sollten schon dem Staat gehörende Strecken in das Vorhaben integriert werden, teils sollten neue Abschnitte gebaut werden, und zwar u. a. eine Verbindung zwischen Kirchhain und Fronhausen, um den Umweg der Main-Weser-Bahn über Marburg einzusparen. Die Baumittel für das Vorhaben sind 1873 bewilligt worden, jedoch änderte der Staat bald das Vorhaben. Der Streckenbau Kirchhain – Fronhausen entfiel ersatzlos, gebaut wurde in der Nähe dennoch die Verbindung Lollar – Wetzlar.

Allerdings wurde dieses Vorhaben in der damals sehr regen regionalen Diskussion um die Anbindung des Oberen Lahntals um Biedenkopf und Laasphe als Anlass genommen, um Fronhausen als Einmündungspunkt für eine aus dem Oberen Lahnthal über Gladenbach zur Main-Weser-Bahn zu führende Linie auszuwählen (HStAM 180 Biedenkopf, Nr. 4738). Bekanntermaßen wurde aber auch daraus nichts. Vielmehr entstand 1883 die Linie von Cölbe nach Laasphe, die 1889 bis Kreuztal an der Strecke Betzdorf – Siegen – Hagen weitergeführt wurde (MÜNZER 2022).

Nach der Reichsgründung 1870 unterlag der Fahrplan auf der Main-Weser-Bahn einem grundlegenden Wandel: Der Güterverkehr und der Personenverkehr wurden voneinander getrennt. Güterzüge beförderten fortan keine Personen mehr, den Reisezügen verblieben, neben der Post, in erster Linie eilbedürftige Frachten wie Eilstückgut oder Milch (MÜNZER 2021).

In diesen Jahren setzte die Entwicklung der Bahn zum Alltagsverkehrsmittel ein. Änderungen im Tarif, die Einführung der preisgünstigen 4. Wagenklasse und die allmähliche Zunahme der allgemeinen Kaufkraft wirkten sich hier gleichermaßen aus. Auch stieg die Zahl der Stationen. So wurde z. B. am 4. Januar 1869 ein Haltepunkt in Cölbe eröffnet. Seine Anlage zielte auf eine Verbesserung der Anbindungen des Frankenberger Raums und nicht zuletzt des Oberen Lahntals um Biedenkopf ab. Dieses Gebiet war von Hessen-Darmstadt als Folge des Krieges 1866 an Preußen abgetreten worden, und Preußen bemühte sich intensiv um die wirtschaftliche Förderung der neu erworbenen Gebiete (MÜNZER 2021). 10 Jahre später kamen mit Niederweimar unweit von Marburg sowie mit Grifte nahe Kassel weitere Stationen hinzu (MÜNZER 2002).

Der große Aufschwung des Nahverkehrs

Der bereits in der Zeit vor 1880 zu beobachtende Bedeutungszuwachs des Nahverkehrs bei der Bahn gewann in den folgenden Jahrzehnten an Dynamik (MÜNZER 2000 und 2021). Noch 1880 wurde die Station Schlierbach eröffnet, zwei Jahre später folgte Allendorf, heute Stadtallendorf. Im nächsten Jahrzehnt fanden in dichter Folge die Eröffnungen der Stationen Friedelhausen (1890), Wolfershausen (1892), Anze-fahr (1893), Oberzwehren (1893), Niederwalgern (1895), Marburg-Süd (1897), Singlis (1898) und Wiera (1899) statt. Nach der Jahrhundertwende erhielten Bürgeln (1902), Altenbrunslar (1902) und Rengershausen (1912) Haltepunkte (MÜNZER 2000). Auch die Zugfrequenzen wurden erhöht. Hielten im Bahnhof Fronhausen z. B. 1880 je Richtung täglich lediglich sechs Personenzüge, so waren es 1897 neun zuzüglich eines hier wendenden Zugpaares von Gießen. 1914 schließlich hielten 14 Züge je Richtung, die an allen Tagen zwischen Marburg und Gießen verkehrten.

Statt Fronhausen wird Niederwalgern Bahnknoten

In den frühen 1880er Jahren begann die Preußische Staatsbahn mit konkreten Planungen für eine von der Main-Weser-Bahn ausgehende, in das südliche Hinterland führende und später nach Herborn zu verlängernde Nebenbahn. Der Bahnbau zielte nicht zuletzt darauf ab, den Hütten in dieser Region den dringend erforderlichen Bahnanschluss zu verschaffen. Erste Planungen sahen Lollar als Ausgangspunkt vor, die Bahn wäre durch das Salzbödetal geführt worden. Dagegen verwahrte sich im Herbst 1881 der Kreis Marburg, da lediglich drei Gemeinden des Kreisgebiets – Reimershausen, Damm, Lohra – einen Anschluss erhalten hätten.

Alternativ brachte daraufhin die Regierung Fronhausen als Ausgangsbahnhof ins Spiel, was abermals scheiterte, nicht zuletzt deswegen, weil die Stadt Marburg jede

Bahn ablehnte, die nicht von Marburg ausging. Der Oberpräsident der Provinz Hessen-Nassau teilte dem Landrat schließlich am 17. August 1882 mit, dass Fronhausen als Ausgangspunkt der Bahn aus diversen Gründen nicht in Frage käme, einmal wegen der Kosten des Bahnhofsumbaus, aber auch wegen der erforderlichen Ausrichtung der neuen Strecke – gemeint war wohl, dass aus Richtung Gießen bei der Fahrt durchs Salzbödetal ein Umweg erforderlich wurde. Am 2. Mai 1883 kam die offizielle Mitteilung des Oberpräsidenten, dass Fronhausen definitiv nicht Ausgangspunkt der neuen Bahnstrecke würde.

Mittlerweile wurde ohnehin schon über Niederwalgern als Abzweigstation der zukünftigen Strecke gesprochen, obwohl es dort zu diesem Zeitpunkt noch gar keinen Bahnhof gab. Die Sache ging zunächst nicht voran, seitens der Regierung wurde auch mangelndes regionales Interesse angenommen. Schließlich wurden am 11. Mai 1888 doch per Gesetz die Mittel für den Bau der Linie Niederwalgern – Gladenbach – Weidenhausen bereit gestellt. Die späte Fertigstellung der Bahn erst am 12. Mai 1894 sowie die Eröffnung des Abzweigbahnhofs Niederwalgern sogar erst im Folgejahr lassen allerdings vermuten, dass die Anlage der topographisch anspruchslosen Bahn nach wie vor auf regionale Widerstände stieß. Der Bahnhof Fronhausen büßte mit der Entscheidung zugunsten der Abzweigstation Niederwalgern nicht nur den Verkehr aus dem Einzugsgebiet der zukünftigen Bahn ein. Auch bauliche Erweiterungen und zusätzliches Personal erübrigten sich (MÜNZER 2000 und 2008).

Das Bild der Station wandelt sich

Aus dem Jahr 1895 liegt ein erster Plan des Bahngeländes von Fronhausen (Lahn) vor (HHStAW 480, Nr. 2030). Unmittelbar nördlich des Empfangsgebäudes kreuzte die Landstraße in den Ebsdorfergrund auf Schienenhöhe die Trasse. Gegenüber dem Empfangsgebäude lag östlich der durchgehenden Hauptgleise ein langer Schienenstrang, auf dem sich die Gleiswaage befand und von der ein kurzes Gleis zu einer Kopframpe führte. Diese war wichtig für die Verladung von Wagen und Kutschen. Noch recht schlicht waren die Sicherungsanlagen. Die Bedienung von Weichen und Signalen erfolgte wohl von Hand, war also „ortsbedient“. Die Wärterbuden dienten primär als Wetterschutz bei Rangierarbeiten und während des Wartens auf Züge.

Etwas mehr als 10 Jahre später bedurfte es größerer Aus- und Umbauten. Ansatzpunkt bildete die wegen verschärfter Vorschriften nun als unzulänglich geltende Entfernung zwischen den beiden durchgehenden Hauptgleisen. Unter anderem bekam der Bahnhof ein über 500 Meter langes Überholungsgleis für Güterzüge. Je ein Stellwerk am Nordende des Bahnhofs sowie in einem Anbau am Empfangsgebäude erleichterten zukünftig die Durchführung des Fahrbetriebs.

Neben den betrieblich begründeten Bauvorhaben kam es in dieser Zeit auch zu einem Bau, der in erster Linie auf die Lebensumstände der im Bahnhof beschäftigten Menschen abzielte. Aus dem Jahr 1905 liegt ein Kostenvoranschlag für ein Magazin- und Stallgebäude mit Waschküche als Ersatz eines älteren Bauwerkes vor. Unter dem

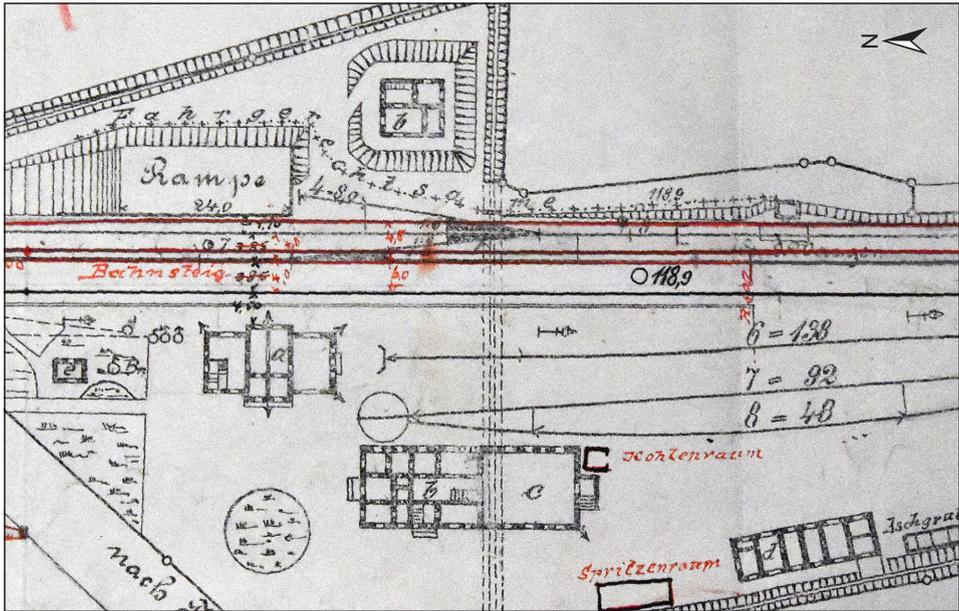


Abb. 3: Gebäudebestand und Gleisanlagen um das Empfangsgebäude (a) Fronhausen 1895 (Ausschnitt aus HHStAW 480, Nr. 2030)

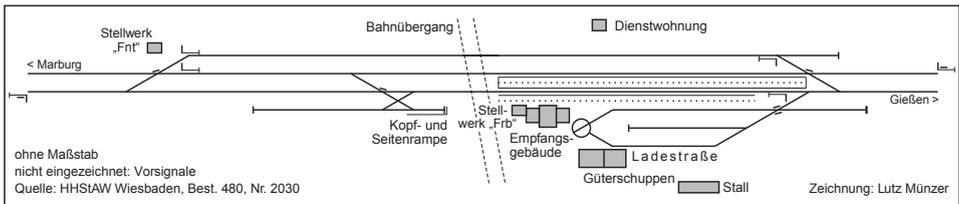


Abb. 4: Schematische Darstellung des Gebäudebestands und der Gleisanlagen 1910

Dach sollte Futter untergebracht werden. Es ging wesentlich um die Unterbringung des in großem Umfang seitens der Bahnbediensteten gehaltenen Kleinviehs.

Neben dem Bahnhof gab es in Fronhausen auch eine Bahnmeisterei, also eine für den Streckenunterhalt zuständige Dienststelle. Ihr unterstand ein Streckenabschnitt, der im Norden bis jenseits des Bahnhofs Niederwalgern und im Süden bis über den Haltepunkt Friedelhausen hinaus reichte. Die einem Bahnmeister unterstehenden Arbeiter, eingeteilt in „Rotten“, stammten im ländlichen Raum meist aus unter- und kleinbäuerlichen Schichten. Die Anzahl der bei der Bahnmeisterei Fronhausen Beschäftigten dürfte bei 20 bis 30 Personen gelegen haben. Hinzu kamen 10 bis 15 Personen, die direkt im Bahnhof tätig waren. Damit stellte die Eisenbahn in Fronhausen, das 1905 ca. 1.100 Einwohner aufwies, einen wichtigen, wahrscheinlich sogar den wichtigsten Arbeitgeber dar. Die Bahn war wohl ein wesentlicher Grund dafür, dass zwischen 1895 und 1910 die Bevölkerungszahl Fronhausens um 16,4% zunahm, wäh-



Abb. 5: Das ehemalige Magazin- und Stallgebäude mit Waschküche dient inzwischen als Stall für Reitpferde (Aufnahme: 20. Sept. 2022)

rend im gesamten Kreis Marburg – ausschließlich der Kreisstadt – das Bevölkerungswachstum im gleichen Zeitraum nur 7,5 % betrug.

Kriege und Krisen: 1914 bis 1945

Die Jahrzehnte nach dem Ausbau des Bahnhofs gestalteten sich für die Main-Weser-Bahn und die an ihr lebenden Menschen abwechslungsreich, häufig durchaus auch belastend. Besonders in den beiden Weltkriegen wurde die Eisenbahn bis über ihre Leistungsgrenzen hinaus beansprucht (POHL 1999, HILDEBRAND 1999).

Die Daten der Bahnhofsstatistik 1928 zeigen Fronhausen als einen kleinen Landbahnhof, von dem im täglichen Durchschnitt etwa 350 Personen abfuhr. Das spricht bei einer Einwohnerzahl von 1.330 Bewohnern für eine beträchtliche Pendleranzahl. Zusätzlich wurden etwa 11.000 Tonnen Güter empfangen oder versandt, wobei der Empfang überwog – nicht überraschend bei einem gewerbearmen Ort. 1939 wurde am Südkopf des Bahnhofs ein weiteres Stellwerk in Betrieb genommen. Seine Anlage dürfte mit einer Verlängerung des Überholungsgleises südwärts um etwa 100 Meter im Zusammenhang stehen. Neben dem Stellwerk im Süden kreuzte ein Feldweg die Gleise. Der Weichenwärter war zugleich für den Schrankendienst zuständig.

Im Zweiten Weltkrieg blieb Fronhausen zwar von umfassenden Bombardierungen verschont. Gleichwohl gab es Schäden an der Bahnhofsanlage: Durch Fliegerbeschuss geriet das Stellwerk am Nordkopf in den letzten Kriegsmonaten in Brand. 1946 fand der Wiederaufbau des Gebäudes statt.

Allmählicher Niedergang und umfassender Rückbau

Trotz der schweren Kriegsschäden ist der Eisenbahnverkehr in der Bundesrepublik Deutschland binnen weniger Jahre nicht nur wieder in Gang gekommen, sondern erreichte hinsichtlich Umfang und Qualität ein hohes Niveau (SCHULZ 1999). Allerdings veränderte sich der Verkehrsmarkt nun grundlegend, wurde doch binnen kurzer Zeit für einen großen Teil der Bevölkerung das eigene Kraftfahrzeug verfügbar, und im Güterverkehr bot der Lkw zunehmend eine attraktive Alternative zum Schienenverkehr. Die seit 1949 als „Deutsche Bundesbahn“ firmierende und seit den frühen fünfziger Jahren mit wachsenden Betriebsverlusten konfrontierte Staatseisenbahnverwaltung begegnete den neuen Herausforderungen mit einer breiten Mischung aus Modernisierung, Angebotsveränderungen und nicht zuletzt Stilllegungen wenig frequentierter Strecken (SCHULZ 1999).

Auch in Fronhausen wurden diese Veränderungen spürbar. Es begann beim Güterverkehr. Zunächst konzentrierte die DB die Abfertigung von Teilladungen, dem sogenannten „Stückgut“, auf eine immer geringer werdende Anzahl von Bahnhöfen. Am 1. Januar 1962 endete in Fronhausen die entsprechende Abfertigung. Ab 1. September 1976 war die Abfertigung von Reisegepäck und kleinen Sendungen, dem „Expressgut“, in Fronhausen nicht mehr möglich. Am 1. März 1982 schloss die Fahrkartenausgabe, und seit dem 2. Juni 1991 konnten keine Wagenladungen mehr umgeschlagen werden. Ohnehin war zuletzt kaum noch etwas abzufertigen gewesen: 1989 wurden lediglich noch 13 Wagen mit einer Last von 335 Tonnen empfangen, Versand fand bereits nicht mehr statt.

Dem standen Modernisierungen in vielfacher Hinsicht sowie Reduzierungen im Anlagenbereich gegenüber. Auffallendste Maßnahme dürfte die Umstellung auf elektrischen Betrieb gewesen sein. Sie erfolgte am 20. März 1967, gestattete Verkürzungen der Reisezeiten um etwa 10 bis 20 Prozent und ermöglichte auch erhebliche Beschleunigungen im Güterverkehr. Im Kontext mit der Elektrifizierung wurde 1965 südlich des Bahnhofs auf der Ostseite ein „Unterwerk“ für die Bahnstromversorgung angelegt. Vereinfachungen der Gleisanlagen hatten bereits vor der Elektrifizierung stattgefunden. Die pflegeaufwändigen Kreuzungsweichen wurden durch einfache Weichen ersetzt, im Bereich der Ladestraße südlich des Bahnhofs blieb nur ein Gleis erhalten. Abgebrochen wurde u. a. der mehrgeschossige Anbau am Güterschuppen, er hatte Wohnungen und Büroräume enthalten.

In den Jahren 1978/79 veränderte der Bahnhof Fronhausen völlig sein Gesicht. Die Landesstraße vom Ebsdorfergrund nach Gladenbach erhielt eine neue Trasse und kreuzte die Main-Weser-Bahn nun nördlich der Ortslage Fronhausen. Innerörtlich wurde die bisherige Landesstraße am Bahnhof zum Rad- und Fußweg zurückgebaut und in einem Tunnel unter den Gleisen hindurchgeführt. Zeitgleich modernisierte die Deutsche Bundesbahn die Sicherungsanlagen im Bereich Fronhausen/Niederwalgern und beseitigte nahezu sämtliche Nebengleise sowie das Überholungsgleis.

Der Bahnhof Niederwalgern erhielt ein Stellwerk mit der damals neuesten Technik und steuerte seit dem 12. Dezember 1979 den Zugverkehr auch im Bereich Fronhausen (www.stellwerke.info, aufgerufen am 18. Oktober 2024). Das Stellwerksgebäude am Nordende des Bahnhofs sowie der Stellwerksanbau am Empfangsgebäude wurden bald darauf beseitigt. Nach Ersatz des schienengleichen Bahnübergangs durch eine Brücke konnte am 27. September 1996 die Besetzung des seit 1979 nur noch als Schrankenposten dienenden ehemaligen Stellwerks am Südenende des Bahnhofs aufgegeben werden. Am 16. November 1996 fand der Abriss des Gebäudes statt.

Die Bahnmeisterei in Fronhausen ist zu einem nicht bekannten Zeitpunkt geschlossen worden. Ihre Aufgaben wurden den entsprechenden Dienststellen zunächst in Lollar, später in Gießen übertragen. Die Nutzung eines im frühen 20. Jahrhundert für die Dienststelle errichteten Magazingebäudes fand noch bis in die 1980er Jahre statt. Anders sieht es mit den weiteren Hochbauten aus: Das Empfangsgebäude befindet sich schon seit Jahrzehnten in privater Nutzung. Den Güterschuppen verwandte die Gemeinde zunächst geraume Zeit als Streusalzlager. Seit Beginn dieses Jahrzehnts bis zum 1. Mai 2024 befand sich hierin eine Gaststätte, nachdem das Bauwerk sorgfältig saniert und durch einen Anbau zur Aufnahme von Küchen- und Lagerräumen erweitert worden war. Das um 1910 gebaute Magazin- und Stallgebäude dient seit längerer Zeit, in ansprechendem Bauzustand, als Stall für Reitpferde (Abb. 5). Zumindest teilweise konnte somit eine Weiter- oder Umnutzung des Gebäudebestands sichergestellt werden.



Abb. 6: Das ehemalige Bahnmeistereigebäude (Aufnahme: 20. Sept. 2022)



Abb. 7: Früheres Stellwerk „Fronhausen Süd“, zuletzt lediglich Schrankenwärterposten, Aufnahme vom 2. März 1996. Im gleichen Jahr fand der Abbruch statt.



Abb. 8: Durchfahrender Fernschnellzug „Roland“ von Bremen nach Zürich im Jahr 1960. Rechts ist der Bahnübergang erkennbar. (Sammlung Richter)



Abb. 9: Bahnhof Fronhausen (Lahn) am 3. März 1996 mit südwärts fahrendem Reisezug. Links vom Empfangsgebäude ist der ehemalige Güterschuppen sichtbar. Die Anordnung der Bahnsteige stammt aus dem Jahr 1979.

Angebot und Kundenkreis im Personenverkehr haben sich verändert

Die Main-Weser-Bahn büßte seit den 1950er Jahren im Fernreiseverkehr an Bedeutung zugunsten der Nord-Süd-Verbindung über Fulda ein. Mit der Fertigstellung der Neubaustrecke Würzburg – Fulda – Göttingen – Hannover wurde sie 1991 im Personenfernverkehr vollends zweitrangig. Lediglich in zweistündlichem Takt verkehren seitdem schnellfahrende Reisezüge (MÜNZER 2015). Sie fallen in jüngerer Zeit häufig aus bzw. nehmen bei den mittlerweile zahlreichen Verspätungen oft den schnelleren Weg über Fulda.

In dem für Fronhausen allein relevanten Nahverkehr unterlag die Zugfrequenz seit den fünfziger Jahren für geraume Zeit nur geringen Veränderungen: Pro Tag und Richtung waren etwa 15 Züge eingesetzt, an Wochenenden weniger und mit zunehmenden Einschränkungen seit Mitte der siebziger Jahre. Andererseits begannen in den frühen 1980er Jahren grundlegende Veränderungen: Die Zahl der Pendler in das Rhein-Main-Gebiet stieg. Die DB reagierte auf diese Entwicklung durch Einrichtung verbesserter Verbindungen. Nahm die Fahrt mit den beiden zur Verfügung stehenden Direktverbindungen von Fronhausen nach Frankfurt im Winter 1974/75 noch etwa anderthalb Stunden in Anspruch, so enthielt der Fahrplan 1980/81 zwei Züge, die nur 1.11 bzw. 1.19 Stunden bis Frankfurt benötigten. 1982 gab es sogar eine Frühverbindung, bei der man nur noch 1.03 Stunden unterwegs war.



Abb. 10: Das Bahnhofsgebäude von Fronhausen (Lahn) heute (Aufnahme: 20. Sept. 2022)

In den folgenden Jahren erfuhr die Anzahl der für das Pendeln ins Rhein-Main-Gebiet in Betracht kommenden Verbindungen allmählich eine Vermehrung, bei einzelnen davon wurden um 1990 Fahrzeiten von knapp einer Stunde erreicht. An den Reisezeiten hat sich in den folgenden Jahren wenig geändert, jedoch stieg die Zahl der umsteigefreien Verbindungen vor allem im Kontext mit der Einführung des „Mittelhessen-Express“ zum Fahrplanjahr 2006/2007 erheblich. Das Gesamtangebot an Reisezügen ist seit den frühen neunziger Jahren in mehreren Schüben erheblich ausgeweitet worden und liegt derzeit bei ca. 70 an Werktagen außer Samstagen bzw. 40 an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen. Jedoch mindern in zunehmendem Maße Unpünktlichkeit sowie in erheblichem Umfang Zugausfälle den Wert dieses eigentlich attraktiven Angebots. Auch der 2023 erfolgte Wechsel beim Betreiber – an die Stelle der bundeseigenen Eisenbahn (DBAG) trat die landeseigene Eisenbahn (Hessische Landesbahn) – brachte bisher keine spürbare Verbesserung.

Trotz dieser eher unvorteilhaften Entwicklungen in der jüngeren Vergangenheit darf von einer Zunahme der Kundenfrequenz ausgegangen werden: Laut Zählung im Januar 1993 betrug die Zahl der Zusteiger in Fronhausen im werktäglichen Mittel 467 Personen, also etwa das eineinhalbfache im Vergleich zu 1928. Damit befand sich Fronhausen 1993 an 11. Stelle unter den damals 28 Stationen zwischen Kassel und Gießen. Nimmt man an, dass die Zunahme des Aufkommens in Fronhausen der allgemeinen Zunahme des Fahrgastaufkommens im Schienenverkehr seitdem entspricht, so wird man heute von knapp der doppelten Anzahl an Fahrgästen ausgehen dürfen.

Freilich steht dahin, ob nicht inzwischen ein Änderungsprozess bei den Fahrtzwecken eingetreten ist: Die Unzuverlässigkeit des Angebots reduziert seine Eignung für den Personenkreis, der zwingend auf pünktliches Erscheinen etwa am Ausbildungs- oder Arbeitsplatz angewiesen ist, so dass der Anteil der Freizeitkunden, motiviert durch kostengünstige Angebote wie dem sogen. Deutschlandticket, im Steigen begriffen sein dürfte.

Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der schwierigen Wohnraumsituation im Rhein-Main-Gebiet und auch in Marburg wird gerade in jüngerer Zeit der Bahnanschluss die Entwicklung des Ortes Fronhausen als Wohnort positiv beeinflusst haben. Inzwischen ist dieser Standortvorteil freilich durch die zunehmenden Unzulänglichkeiten im Reisezugverkehr eher mit einem Fragezeichen zu versehen.

Literatur

- BORN, M. (1967): Die Randgebiete des Rheinischen Schiefergebirges im Bereich des Hinterlandes. In: LAUER, W. (Hrsg.): Marburg und Umgebung – Ein landeskundlicher Exkursionsführer. *Marburger Geographische Schriften* 30: 151–170.
- BRAKE, L. (1991): Die ersten Eisenbahnen in Hessen. Eisenbahnpolitik und Eisenbahnbau in Frankfurt, Hessen-Darmstadt, Kurhessen und Nassau bis 1866. In: *Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Nassau* 51.
- BRAKE, L. (2000): Über Fulda oder über Gießen – die Entstehung der Bahnverbindungen zwischen Kassel und Frankfurt im 19. Jahrhundert. In: *Jb. für Eisenbahngeschichte* 32: 5–16.
- GALL, L. (1999): Eisenbahn in Deutschland: Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg. In: GALL, L. & M. POHL (Hrsg.): Die Eisenbahn in Deutschland – Von den Anfängen bis zur Gegenwart: 13–70. München.
- GESCHÄFTSBERICHT 1865 = Bericht über den Betrieb der Main-Weser-Bahn im Jahre 1865. Kassel 1866, enthalten in: HStAM Best 16, Nr. 12262.
- HACAULT, E. (1855): Der Eisenbahn-Hochbau, dargestellt in einer Sammlung ausgeführter Entwürfe von Bahnhöfen und den dazu gehörigen Baulichkeiten. Erste Abtheilung. Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn, Main-Weser-Bahn. Berlin.
- HILDEBRAND, K. (1999): Die Deutsche Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur 1933–1945. In: GALL, L. & M. POHL (Hrsg.): Die Eisenbahn in Deutschland – Von den Anfängen bis zur Gegenwart: 167–243. München.
- LIEBL, T. (1985): Historischer Teil. In: 1835–1985 – 150 Jahre Deutsche Eisenbahnen – Offizieller Jubiläumsband der Deutschen Bundesbahn, 150 Jahre Deutsche Eisenbahnen: 2–39. München.
- MÜNZER, L. (2000): Verkehr und Anlagen der nördlichen Main-Weser-Bahn im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert. In: *Jb. für Eisenbahngeschichte* 32: 29–60.
- MÜNZER, L. (2002): Vom Kondominat zur Preußischen Staatseisenbahn – aus der Geschichte der Main-Weser-Bahn zwischen 1866 und 1880. In: *Zft. des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde* 107: 291–314.
- MÜNZER, L. (2008): Niederwalgern. In: PREUSS, E. (Hrsg.): *Das große Archiv der Deutschen Bahnhöfe* 80. Ergänzungsausgabe. München.

- MÜNZER, L. (2013): Lollar. In: PREUSS, E. (Hrsg.): *Das große Archiv der deutschen Bahnhöfe* 109. Ergänzungsausgabe. München.
- MÜNZER, L. (2015): Die Entwicklung des Streckennetzes um Marburg. In: KLEIN, U. (Red.): Die Stadt und ihr Bahnhof – Zur Entwicklung des Schienenverkehrs und des Marburger Bahnhofsviertels. *Marburger Stadtschriften zur Geschichte und Kultur* 103: 1–39.
- MÜNZER, L. (2021): Bahnhof Neustadt (Hessen) – Aus der Geschichte einer kleinen Station an einer großen Bahn. *Heimatbücher Neustadt (Hessen)*. Neustadt (Hessen).
- MÜNZER, L. (2022): Cölbe – Erndtebrück (Fortsetzung). In: MÜNZER, L. (Hrsg.): *Neben- und Schmalspurbahnen in Deutschland* 130. Ergänzungsausgabe. München.
- POHL, M. (1999): Von den Staatsbahnen zur Reichsbahn 1918–1924. In: GALL, L. & M. POHL (Hrsg.): *Die Eisenbahn in Deutschland – Von den Anfängen bis zur Gegenwart*: 75–107. München.
- SCHULZ, G. (1999): Die Deutsche Bundesbahn 1949–1989. In: GALL, L. & M. POHL (Hrsg.): *Die Eisenbahn in Deutschland – Von den Anfängen bis zur Gegenwart*: 317–376. München.
- STRACK, K. (2010): 150 Jahre Eisenbahn im Siegtal. Nümbrecht.

Quellen (das Kürzel Best. für Bestand wird im Text nicht verwandt)

HESSISCHES STAATSARCHIV MARBURG (HStAM):

- Best. 16 Ministerium des Innern
- Best. 150 Oberpräsidium der Provinz Hessen-Nassau
- Best. 180 Landratsämter
- Best. 605,1 Eisenbahndirektion Kassel
- Sammlung 15

HESSISCHES HAUPTSTAATSARCHIV WIESBADEN (HHStAW):

- Best. 480 Reichsbahndirektion Frankfurt am Main.

Bahnhofsstatistik = Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Reichsbahndirektion Frankfurt (M) (1929): *Bahnhofsstatistik Geschäftsjahr 1928*. o. O.

Autor

Dr. Lutz Münzer
Haspelstraße 27
35037 Marburg
E-Mail: karten-muenzer@t-online.de