

## **Der Darmstädter und Mainzer Hauptbahnhof**

Die beiden alten Bahnhöfe der hessischen Residenzstadt Darmstadt – der Main-Neckar-Bahnhof (seit 1846) und der Hessische Ludwigsbahnhof (seit 1858) – waren der Verkehrs- und Stadtentwicklung hinderlich und außerdem zu klein geworden. Sie lagen nahe der Rheinstraße am heutigen Steubenplatz.

Die KPEV baute nach 1900 weiter westlich neue großzügige Gleisanlagen und kreuzungsfrei ausgefädelte Zufahrtsstrecken. Die MNB wurde nach Eberstadt zu in einen Einschnitt gelegt, so daß die Straßen auf Brücken darübergeführt werden konnten. Vom neuen Empfangsgebäude gelangte man durch eine die zwölf Gleise für Personenverkehr überspannende Halle zu den Bahnsteigen. Am 28. April 1912 wurde der neue Hauptbahnhof seiner Bestimmung übergeben.

In Mainz führten die ersten, ab 1853 von der Hessischen Ludwigsbahn erbauten Eisenbahnstrecken im Straßenniveau am Rheinufer entlang. Der Ludwigsbahnhof, später „Centralbahnhof“ genannt, befand sich südlich der heutigen Rheinbrücke nach Kastel. Am 25. Oktober 1884 war schließlich der neue Hauptbahnhof am damaligen westlichen Stadtrand einschließlich der Zufahrtsstrecken vom Abzweig bei Mombach bis zur Südbrücke nach Gustavsburg samt dem Tunnel zwischen Haupt- und Südbahnhof betriebsfertig. Teile der Uferstrecke wurden als Industrie- und Hafeneisenbahn weiter genutzt. Im Stadtzentrum verschwanden die Gleise. Dort löste am 25. August 1886 eine Straßenbrücke mit Pferdebahn über den Rhein die unzulängliche Schiffsbrücke ab. 1901 - 06 wurde der Hauptbahnhof im Zusammenhang mit der Errichtung der am 2. Mai 1904 eingeweihten Kaiserbrücke zwischen Wiesbaden und Mainz auf seinen heutigen Umfang erweitert und umgebaut.

## **Der Wiesbadener Hauptbahnhof**

In der weltbekannten Kurstadt Wiesbaden, die zugleich preußische Provinzhauptstadt war, lagen wie in Frankfurt am ehemaligen Stadtrand (nahe der Rheinstraße) drei Bahnhöfe nebeneinander, die für die wachsenden Aufgaben zu klein geworden waren: der Taunusbahnhof (seit 1840, das hölzerne Empfangsgebäude war erst 1842 fertig geworden), der Rheinbahnhof (seit 1856) und der Ludwigsbahnhof (seit 1879). Im Rheinbahnhof endete seit 1889 auch die Langenschwalbacher Bahn.

Das Gedränge an den Bahnhöfen nahm mit der Zeit unerträgliche Formen an. Schließlich ordnete die Regierung am 14. Oktober 1891 an, den Bau eines „Centralbahnhofs“ zu planen. Der Standort des Hauptbahnhofs an der neuen Ringstraße wurde 1892 festgelegt, die Trasse der Langenschwalbacher Bahn verlegt. 1894 begannen die Bauarbeiten für die Gleisanlagen, die sich aus topographischen Gründen sehr schwierig gestalteten, weil ein enges Tal zugeschüttet werden mußte. Bis 1905 hatte der Kgl. Eisenbahn-Baurat Petri, bekannt als Erbauer des Leipziger Hauptbahnhofs, die Bauleitung. Das prächtige Empfangsgebäude für den Hauptbahnhof wurde in den Jahren 1904 - 06 errichtet. Kaiser Wilhelm selbst hatte den Wiesbadenern einen der schönsten Bahnhöfe Deutschlands versprochen. Statt der veranschlagten 7 Millionen Mark kostete der Kopfbahnhof am Ende 20 Millionen Mark. Das mehrfach gegliederte asymmetrische und mit viel Ornamentik verzierte Empfangsgebäude, größtenteils in Pfälzer Sandstein gehalten, bekam einen 40 Meter hohen Uhrturm. Die fünfschiffige Halle überdacht elf Gleise. Neben dem einst ausschließlich für kaiserliche Sonderzüge und Salonwagen reservierten Gleis 1 befand sich der Fürstenpavillon.

1906 fuhren täglich etwa 450 Züge im Hauptbahnhof ein und aus. Heute sind es rund 480. Die starken Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg waren 1954 endgültig behoben. Am 17. September 1950 war das Gleisbildstellwerk Whf in Betrieb genommen worden. Es soll demnächst durch ein moderneres der Technik Dr S 600 abgelöst werden.