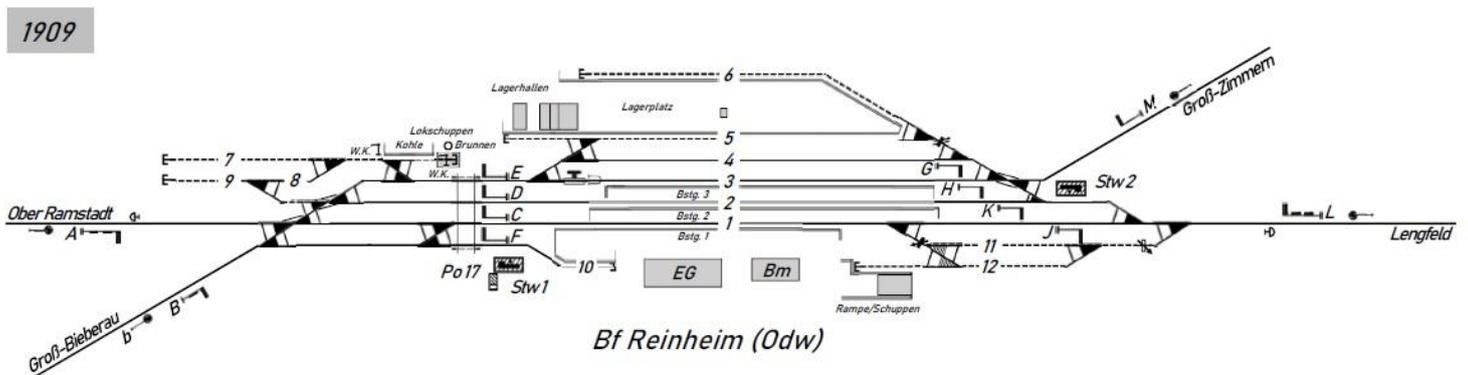


Wirtschaftskrise 1873, die anschließende Deflation und die steigende Konkurrenz durch die preußische Staatsbahn, bemüht gewesen, ihre Dividende für ihre Aktionäre möglichst groß zu halten. Als Folge davon wurden besonders in den letzten Jahren größere Investitionen in die Infrastruktur vermieden, weshalb die Odenwaldbahn gegenüber anderen Hauptstrecken in Deutschland technisch sehr rückständig war. Erst die geplante Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn durch Preußen und Hessen und der geplante Bau der Rodgaubahn von Offenbach über Groß-Zimmern nach Reinheim, nahmen Preußen und Hessen zum Anlass den Bahnhof Reinheim dem gesteigerten Verkehr anzupassen und den Betrieb zu modernisieren und zu rationalisieren:

Für die hier wendenden und über Nacht abgestellten Lokomotiven aus Offenbach wurde westlich des Bahnübergangs eine Lokstation gebaut. Sie verfügte über einen einständigen Lokschuppen mit Wasserhochbehälter, einen Kohlebunker und zwei Wasserkränen. Da Reinheim zu dieser Zeit noch über keine eigene Wasserversorgung verfügte, wurde das Wasser aus einem eigenen Brunnen mit einem Pulsometer, einer durch Dampf betriebenen Pumpe, entweder über die Wasserkräne direkt zum Füllen der Loks benutzt oder im Wasserhochbehälter des Lokschuppens gespeichert. Der Dampf kam hierbei von den Lokomotiven selbst. Auch das ehemalige einstöckige Empfangsgebäude wurde durch einen geklinkerten (und heute noch vorhandenen) Neubau ersetzt und zur Bahnmeisterei umfunktioniert. Um die Kommunikation zwischen den Stationen und Dienststellen zu beschleunigen, wurde auch noch eine Fernmeldeleitung von Erbach bis Frankfurt verlegt.

Zur gleichen Zeit wurden auch die beiden Stellwerke I und II an der westlichen und östlichen Bahnhofseinfahrt errichtet. Auf dem Lageplan von 1895 mit den neu anzulegenden Gleisanlagen und dem neuen Empfangsgebäude sind sie allerdings noch nicht eingezeichnet. Es ist jedoch eine Kostenzusammenstellung für das Jahr 1896/1897 erhalten, in dem die Stellwerkstechnik und das Baumaterial für die beiden Stellwerke aufgeführt wird. Der Preis betrug beachtliche 29.293,23 Mark (heute etwa 246.063,13 Euro). Beide Stellwerke wurden im Stil der Gründerzeit errichtet: Ein mit roten Ziegeln gemauertes Backsteinerdgeschoss, Holzverschaltem Obergeschoss mit abgeschrägten Ecken unter einem Krüppelwalmdach mit Schopfwalmen. Der Stellwerksraum befindet sich im Obergeschoss, der Spannwerksraum mit den Weichenspannwerken im Untergeschoss. Beide Stellwerke heben sich dadurch deutlich von den anderen Stellwerken auf der Odenwald- und Rodgaubahn ab, welche eher preußisch sparsam als einfache Rechteckklinkerbauten mit flachem Dach entstanden sind. Das legt den Verdacht nahe, dass hier noch auf Pläne der Hessischen Ludwigsbahn zurückgegriffen wurde, da das 1888 errichtete Stellwerk in Messel sehr große Ähnlichkeit aufweist. Durch die Stellwerke I und II war es nun möglich, alle Weichen und Signale im Bahnhof Reinheim zentral von zwei Punkten aus zu bedienen.



Durch die 1897 abgeschlossene Verstaatlichung und Modernisierung der Odenwaldbahn stieg die Zahl der Fahrgäste in den folgenden Jahren massiv an, gleichermaßen die Zahl der transportierten Güter. Zwar wurden bereits 1904 die ersten Ausfahrtsignale im Bahnhof aufgestellt, um den Verkehr zu

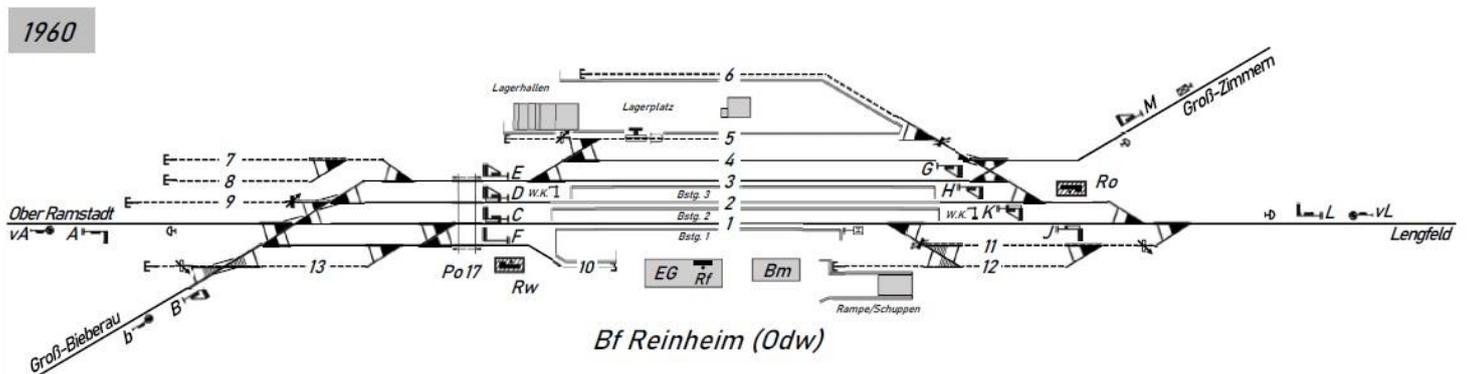
beschleunigen, jedoch reichten die bisherigen Gleisanlagen des Bahnhofs Reinheim schon bald nicht mehr aus. Im Jahr 1909 wurde der Bahnhof deshalb ein zweites Mal umfassend erweitert: Es wurden nördlich des Bahnhofs zwei zusätzliche Ladegleise mit Güterhalle (spätere Raiffeisenhalle) und im Bereich des Lokschuppens zwei zusätzliche Abstellgleise gebaut. Auch die Gersprenztalbahn erhielt ein eigenes Abstellgleis für die auf ihre Strecke übergehenden Güterwagen in der westlichen Bahnhofseinfahrt.

1919-1949 Reichsjahre

Durch den ersten Weltkrieg kam es erstmals zu einem Rückgang des Verkehrs, vor allem auf der Rodgaubahn nach Offenbach. Da die Maschinen aus Offenbach nun die Nacht im Lokschuppen in Groß Zimmern oder Dieburg verbrachten, wurden der Lokschuppen, der Kohlebunker und die Wasserkräne in Reinheim bis 1929 wieder abgebaut. 1930 wurden dafür an gleicher Stelle zwei Gütergleise errichtet. Da Reinheim mittlerweile über eine eigene Wasserversorgung verfügte und ein Wasserfassen in Reinheim sowohl für die dort wendenden Züge aus Offenbach, als auch für die Loks der Gersprenztalbahn, die dort tagsüber den Rangierdienst übernahmen, weiterhin nötig waren, wurden zwei neue Wasserkräne in Gleis 2 aufgestellt. Der Wasserkran auf der Westseite hatte überdies ein Gelenk, damit Züge nicht mehr exakt neben dem Wasserkran zum Stehen kommen mussten, sondern der Wasserkran flexibel an die Füllöffnung des Tenders angepasst werden konnte. Damit hatte der Bahnhof Reinheim seine größte Ausdehnung erreicht und beschäftigte noch bis in die 1950er Jahre bis zu 25 Mitarbeiter. Das Hauptverkehrsaufkommen waren vor allem Pendler nach Offenbach und Frankfurt im Personenverkehr, sowie größere Mengen Schotter aus Bieberau, landwirtschaftliche Güter im Allgemeinen und im Herbst Zuckerrübentransporte im Besonderen. Auch der Stückgutverkehr spielte noch eine große Rolle. 1970 wurde deshalb der alte Güterschuppen abgerissen und durch einen Neubau ersetzt.

1949-1994 Bundesbahn, Effizienz durch Rückbau

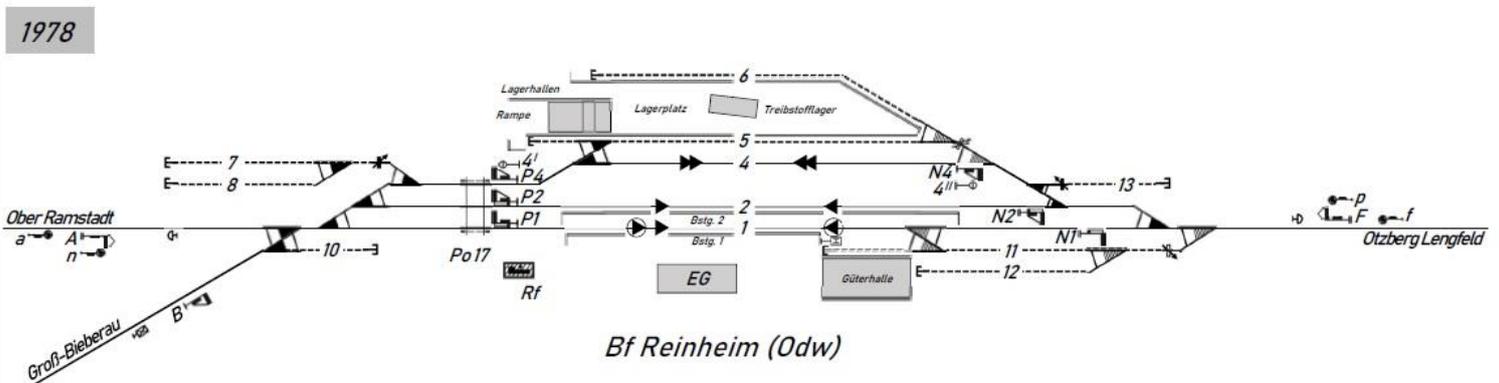
Durch das beginnende Wirtschaftswunder und dem steigenden Wohlstand der allgemeinen Bevölkerung stieg ab den 1950er Jahren der Individualverkehr, gleichzeitig nahm der Pendlerverkehr stetig ab und es stiegen die Personalkosten.



Um dem entgegenzuwirken, wurden die Schranken am Bahnübergang ab 1963 durch den Wärter im Stellwerk „Rw“ selbst bedient und der seit 1871 bestehende Schrankenposten Po 17 geschlossen. Das Postenhaus hatte bereits einige Jahre vorher dem Straßenausbau weichen müssen, weshalb der

Posten zuletzt ungeschützt im Freien stand. Um den Verkehr am Bahnübergang vom Stellwerk aus komplett überblicken zu können, wurde extra ein großes, bis heute noch vorhandenes Panoramafenster im Stellwerk eingebaut.

Am 26. Mai 1963 wurde schließlich der Personenverkehr auf der Gersprenztalbahn aufgegeben und durch Busse ersetzt. Ein Jahr später wurde die Strecke von Reichelsheim bis Groß-Bieberau zurückgebaut. Noch ein Jahr später, am 28. Mai 1965, wurde auf der Rodgaubahn der gesamte Betrieb zwischen Reinheim und Groß Zimmern eingestellt. Im Bahnhof Reinheim wurden daraufhin bis 1967 alle nicht mehr benötigten Gleise abgebaut. Dies waren z.B. das Bahnsteiggleis 3 und die Weichenverbindungen der Rodgaubahn in Richtung Groß Zimmern, sowie die Abstellgleise 13 und 9. Entsprechend zurückgebaut wurde auch das Bahnsteiggleis 10, von dem nur die Einfahrweiche als Flankenschutz mit Prellbock übrigblieb. Die Ladegleise, die noch vom Oststellwerk gestellt wurden, wurden auf Handbetrieb zurückgebaut und das Oststellwerk abgerissen. Mit dem Ende des Dampfbetriebes auf der Odenwaldbahn 1970 wurden schließlich auch die Wasserkräne abgebaut.



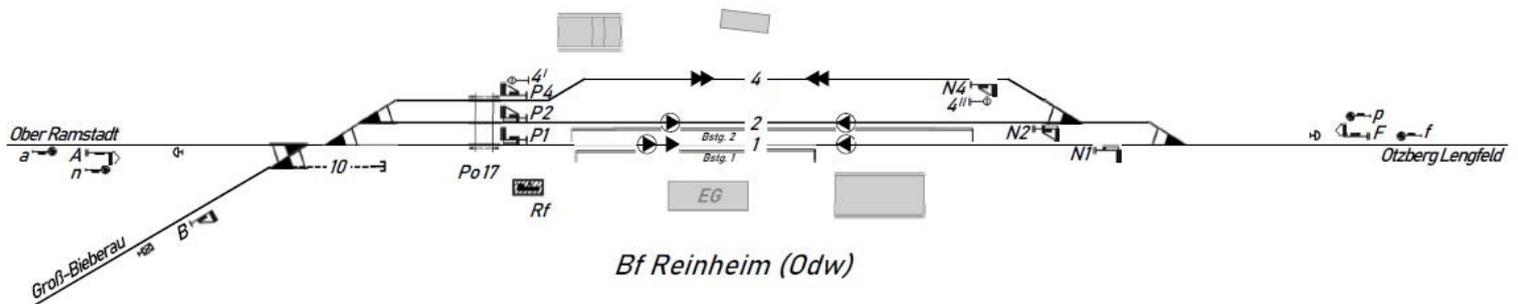
Die 1970er Jahre auf der Odenwaldbahn waren vor allem von Modernisierungsmaßnahmen in die Infrastruktur geprägt, denn trotz aller Rückbaumaßnahmen wurden weiterhin große Mengen Schotter von Groß-Bieberau und im Herbst größere Mengen Zuckerrüben transportiert. Darüber hinaus sorgte der Baustoffhandel, welcher ab 1971 über ein eigenes, 200 m langes, Anschlussgleis (Gleis 13) verfügte, ebenfalls für große Gütermengen. So wurde die Bahnmeisterei, welche bis 1896 Reinheims Empfangsgebäude gewesen war und seit dem Bau des Bahnhofs 1871 dort gestanden hatte, abgerissen, um einem Parkplatz für Pendler Platz zu machen. Gleichzeitig wurde eine neue Güterhalle errichtet, um dem Stückgutverkehr besser gerecht zu werden. 1976/1978 wurde in Wiebelsbach ein neues Relaisstellwerk in Betrieb genommen. Mit diesem Zentralstellwerk war es jetzt möglich nicht nur die Signale für Wiebelsbach, sondern auch den Bahnhof Lengfeld zu steuern und die Strecke bis Reinheim zu überwachen. Der Bau eines solchen Stellwerks wurde anfangs auch für Reinheim und Ober-Ramstadt erwogen, aber wegen der zu erwartenden Kosten und dem mittlerweile wieder sinkenden Verkehrsaufkommen auf der Odenwaldbahn verworfen.

1994-2007 Privatisierung, Schleichendes Ende, neuer Anfang

Bis zur Privatisierung der Deutschen Bundesbahn zur Deutschen Bahn AG im Jahre 1994 schrumpfte der Bahnhof Reinheim immer weiter zusammen: Bereits 1983 war er als eigenständige Dienststelle geschlossen worden und gehörte von da an zu Darmstadt. Zum Jahreswechsel 1989/1990 wurde der Stückgutverkehr aufgegeben. Mit dem schwindenden Güterverkehr wurden nun auch die Gleise zum Güterschuppen, der Lagerhalle und der Ladestraße entbehrlich und abgebaut. Es sollte jedoch noch bis zum 31.12.2001 dauern bis der gesamte Güterverkehr auf der Odenwaldbahn eingestellt wurde.

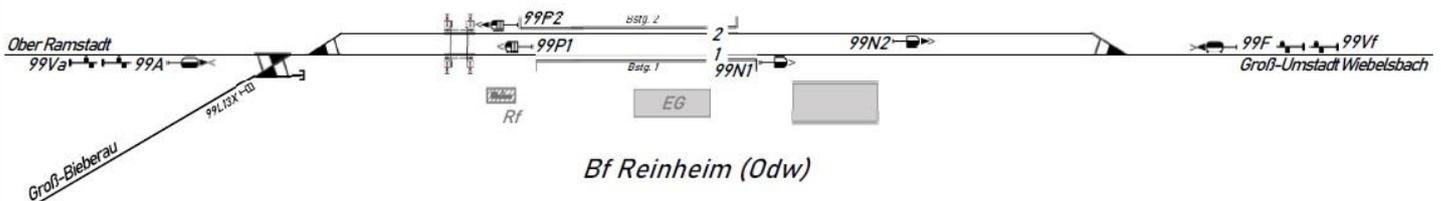
Bereits ein Jahr zuvor hatte der Fahrkartenschalter im Bahnhof schließen müssen, Fahrkarten gab es von da an nur noch am Automaten.

2007



Von 2005 bis 2007 wurde die Odenwaldbahn schließlich umfassend modernisiert: Alte Stationen wurden wieder in Betrieb genommen und die Infrastruktur der neuen Aufgabe angepasst. Nun verlor der Bahnhof Reinheim auch noch sein letztes Gütergleis Nr. 4. Durch die Initiative der Kommunen konnte ein Rückbau der Anschlussweichen nach Groß-Bieberau zwar verhindert werden, jedoch wurde der Güterverkehr nicht wieder aufgenommen. Im November 2005 fuhr hier der letzte Schotterzug. Auch die alte Technik im Stellwerk in Reinheim musste nun ihre Aufgabe an ein neues elektronisches Stellwerk (ESTW) abgeben. Es ging am 22.10.2007 in Wiebelsbach in Betrieb und steuert seither den Verkehr auf der gesamten Odenwaldbahn. Am 13.10.2007 gingen im Stellwerk „Rf“ in Reinheim nach 111 Jahren die Lichter für immer aus.

2021



Heute ist der Bahnhof Reinheim kleiner als er es bei seiner Eröffnung 1871 war. Auch ist es nicht mehr möglich bei geschlossenen Schranken von einem zum anderen Bahnsteig zu gelangen, was besonders bei spontanen Gleiswechseln für die Fahrgäste zum Verpassen ihres Zuges und oft zum illegalen Überschreiten der Gleise führt. Da der Bahnübergang vollautomatisch arbeitet und mittels Radaranlage prüft, ob sich noch Fahrzeuge oder Fußgänger auf dem Bahnübergang befinden, ist niemand mehr vor Ort, der die Schranken nochmal öffnen könnte, um die Fahrgäste die Seite wechseln zu lassen. Das Empfangsgebäude steht leer, wird aber zurzeit restauriert und renoviert. Ob und inwiefern es nochmal genutzt wird, weiß niemand. Nur unser Stellwerk „Rf“ zeugt bis heute von der einstigen Bedeutung Reinheims und der Größe seines Bahnhofs an der Odenwaldbahn. Es ist nachwievor voll ausgestattet und funktionstüchtig, so wie es 111 Jahre lang der Fall war. Seit 2008 stehen zudem Gebäude und Innenanlage unter Denkmalschutz und gehören zu den hessischen Kulturdenkmälern. Regelmäßig kann unser Stellwerk an unseren Öffnungstagen besichtigt und betrieben werden.