



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

**Oberhessische Presse**  
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 29

## Ein "Grenzbahnhof des Hinterlands"

**Wallau.** Unter den Hinterländer Bahnhöfen nimmt der Wallauer eine ganz besondere Rolle ein.

Im Hinterland gab es nur zwei Bahnstationen an denen mehrere Strecken zusammen trafen. Die eine war Allendorf/Eder, die andere war und ist Wallau. Der Bahnhof von Allendorf liegt an der Ruhr-Eder-Strecke von Nuttlar (bei Bestwig) nach Frankenberg/Eder, er wurde 1908 in Betrieb genommen.



*Der Schienenbus verlässt den Bahnhof Wallau in Richtung Gönnern. Links neben dem Schienenbus ist das Gleis nach Bad Laasphe zu sehen.*

© Manfred Ritter



## Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

### **Drei Direktionen trafen aufeinander**

Ab 1910 konnte man von Allendorf bis Hatzfeld und 1911 durchgehend bis Bad Berleburg fahren. 1967 fuhren die letzten Züge von Allendorf nach Nuttlar und ein Jahr später wurden die Gleise von Allendorf über Bromskirchen bis Hallenberg abgebaut. Damit ist Allendorf seit 1968 kein Abzweigbahnhof mehr. Die Bahnstrecke nach Bad Berleburg ist nur noch bis Battenberg-Auhammer vorhanden und wird nur noch von Güterzügen benutzt.

Der Bahnhof Wallau besteht seit 1883 und liegt an der Oberen Lahntalbahn. 1911 kam noch die Scheldetalbahn von Dillenburg nach Wallau hinzu. Von letztere besteht heute nur noch das Reststück bis Wiesenbach, das dem Güterverkehr dient. Der Bahnhof Wallau war und ist in vielerlei Hinsicht eine Grenzstation. Bis Ende 1993 waren die Deutschen Staatsbahnen in regionale Direktionen aufgeteilt. Wallau gehörte zu den seltenen Bahnhöfen an denen drei Direktionen aufeinander trafen.

Während der Bahnhof selbst zur Direktion Kassel gehörte, gehörte die Scheldetalbahn zu Frankfurt die Obere Lahntalbahn im weiteren Verlauf lahnaufwärts zur Direktion Elberfeld. Nachdem Elberfeld mit weiteren Städten zu Wuppertal wurde, wurde auch der Name der Direktion in Wuppertal geändert. In den 1970ern ging die Direktion Wuppertal in der Direktion Essen und die Kasseler in der Frankfurter auf. Am aller deutlichsten für die Reisenden war die Grenzlage von Wallau jedoch unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg, als das Hinterland in der US-Zone und Westfalen in der britischen Zone lagen. Ohne Grenzkontrollen war hier kein Durchkommen.

Erst ab der Bahnreform, die 1994 in Kraft trat, wurde es für die Reisenden wieder komplizierter: Der Nahverkehr wurde Ländersache (die Bundesländer bildeten Verkehrsverbünde, welche den Nahverkehr ausschreiben und an Eisenbahnverkehrsunternehmen vergeben) und somit kam es wieder zu Einschränkungen. Diese betrafen aber nun den Erwerb von Fahrkarten an Automaten, wenn man in einen anderen Verkehrsverbund reisen wollte.



## Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Zum Glück für die Wallauer blieb allerdings der DB-Schalter im Bahnhofsgebäude, welches nach dem Krieg neu errichtet wurde, noch viele Jahre geöffnet. Dieser wurde dann durch einen RMV-Automaten ersetzt. Da Wallau im Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) liegt, war es kein Problem, an diesem Fahrkarten zu anderen Bahnhöfen im RMV zu erwerben. Allerdings war es dort nicht möglich, Tickets in Richtung Laasphe zu erwerben, da kurz hinter dem Bahnhof Wallau ein anderer Verkehrsverbund zuständig ist. Wer in Richtung Bad Laasphe fahren wollte, musste seine Fahrkarte im Zug kaufen. Erst ein vor wenigen Jahren aufgestellter Automat, an dem man sowohl RMV als auch DB Fahrkarten kaufen kann, hat diese Episode beendet.

Kurz nach der Jahrtausendwende wurde der Bahnhof Wallau grundlegend umgestaltet. Es verblieb nur noch ein Gleis. Der Bahnhof wurde damit genau betrachtet zum Haltepunkt. Die Weiche, an der das Reststück der Scheldetalbahn abzweigt, liegt heute auf freier Strecke. Auch die einst in Wallau vorhandenen umfangreichen Gleisanschlüsse sind Geschichte. Neben einem Baustoffhändler bestand im Bahnhof selbst der Anschluss für ein großes Warenlagerhaus. Ferner befand sich außerhalb des Bahnhofs an der Strecke nach Laasphe noch ein weiterer Anschluss eines Industrieunternehmens. Eine letzte Besonderheit des Bahnhofs Wallau bestand darin, dass er keine Formausfahrtsignale sondern modernere Lichtausfahrtsignale hatte. Diese Signale sind ebenso verschwunden wie das Bahnhofsgebäude, das in 2010 abgerissen wurde.

*von Stefan Runzheimer*

*Veröffentlicht am 19.09.2013 17:14 Uhr*



Quelle: [www.op-marburg.de](http://www.op-marburg.de)