

HISTORIE

DES

STADTTEILS

R I EDBAHN

Riedbahn ist ein Stadtteil der südhessischen Stadt Weiterstadt. Er ist circa einen Kilometer von der Stadt Darmstadt entfernt und ist Teil der Gemarkung Weiterstadt.

Der Gemarkungsbereich liegt östlich der Bundesautobahn Frankfurt–Darmstadt. Die Namensgebung beruht auf der heute stillgelegten Eisenbahnstrecke von Darmstadt ins hessische Ried, die ab 1869 betrieben wurde.

Die ersten Wohnungen wurden entlang der früheren Darmstädter Straße (heute Riedbahnstraße) gebaut.

Nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden einige Wohnhäuser mit landwirtschaftlichen Erwerbstellen für Flüchtlinge und Vertriebene.

Anfang der 1960er Jahre wurde auf dem früheren Exerzierplatz mit der Erschließung des Industrie- und Gewerbegebiets begonnen.

Die Riedbahn wurde am 26. Mai 1983 durch den Regierungspräsidenten in Darmstadt als offizieller Ortsteil benannt.

Der 29. Juli 1993 ist für die Gemeinde Weiterstadt von historischer Bedeutung. Sie bekam von der Hessischen Landesregierung das Recht verliehen, ab diesem Tage die Bezeichnung Stadt zu führen.

Nördlich des Stadtteils liegt das Waldgebiet Täubcheshöhle, südlich der Darmstädter Westwald.

Ursprünglich befand sich auf dem Areal des heutigen Stadtteils Riedbahn ein Exerzierplatz.

Er war als Übungsgelände für die Darmstädter Garnison eingerichtet worden und wurde in der Hauptsache von der Kavallerie benutzt.

Als die Luftschiffe - eine Erfindung des Grafen Zeppelin - für Kriegszwecke in verstärktem Maße eingesetzt wurden, wurde auf dem Exerzierplatz im Jahre 1912 eine große Luftschiffhalle errichtet und darin ein Luftschiff dauerhaft stationiert.

Es nahm an Kriegsflügen in die Frontgebiete

Einige der Luftschiffe, die am 21.03.1915 Frankreich bombardierten, sollen in Weiterstadt stationiert gewesen sein.

Als nach dem Ersten Weltkrieg Deutschland entwaffnet wurde, verloren Exerzierplatz und Luftschiffhalle ihre Daseinsberechtigung.

Die Luftschiffhalle wurde 1920 abmontiert, der Exerzierplatz blieb ungenutzt liegen.

Sein trockener Sandboden reizte keinen Landwirt zum Anbau.

Auch der Großanbauversuch der Yuccapflanze, getätigt von I-G-Farben, war ein Fehlschlag.

Nur ein Schäfer trieb jahrelang seine Herde über den großen Platz und konnte seinen Schafen dort dürftige Grasnahrung bieten.

Erst nachdem der ehemalige Exerzierplatz im Jahre 1940 an das Abwässerkanalsystem der Stadt Darmstadt angeschlossen wurde, das dem trockenen Sand jederzeit Wasser und Düngestoffe zuzuführen in der Lage ist, hat sich das Bild schlagartig geändert.

Ebenfalls im Jahre 1940 wurde der Rouvenhof im Siedlungsverfahren auf dem früheren Exerzierplatz erbaut.

Sein Besitzer ist Herr Leo Dortants.

Das Hofgut ist ungefähr 170 Morgen groß.

Davon sind etwa 10 Morgen mit Obstbäumen bepflanzt.

(Quelle: Festschrift 1000 Jahre Weiterstadt, 1951)

Entstehungsgeschichte:

- X Allgemeines
- X Eisenbahn-Linie Darmstadt - Worms
- X Ansiedlung von Gewerbe und Wohnhäusern
- X Einkaufsmöglichkeiten
- X Persönlichkeiten

Eisenbahn-Linie Darmstadt - Worms:

Im Jahre 1868 wurde die Eisenbahn-Strecke von Darmstadt über Griesheim - Wolfskehlen - Goddelau (mit Anschluss an die dortige Strecke Frankfurt - Gernsheim - Mannheim) bis Worms gebaut.

Am 15.04.1869 wurde die Strecke für den Personenverkehr eröffnet.

Schon in den 1870er Jahren wurden in den Sommermonaten am frühen Abend Sonderzüge von Darmstadt bis Stockstadt/Rhein eingesetzt.

Diese Badezüge waren für die Darmstädter Bevölkerung bestimmt, die in Stockstadt im Rhein baden konnten, bevor sie der Sonderzug zwei Stunden später wieder nach Darmstadt brachte.

Auch wurden viele Güter mit der Bahn befördert, die wirtschaft florierte, kam aber durch die beiden Weltkriege auch zum Erliegen.

Im Jahre 1912 wurde das sogenannte Werkstättengleis errichtet, welches kurz vor dem Ortsteil Riedbahn zum Lokwerk am Darmstädter Dornheimer Weg (heute Starkenburg-Kaserne) abzweigte.

Dieses Gleis war bis 1955 in Benutzung, wurde danach um ein kurzes Stück gekappt und diente bis 2001 als Gütergleisanschluss der Firma Miele in der Bunsenstraße.

Obwohl in den 1950er Jahren noch eine gewisse Zugdichte herrschte, flaute Anfang der 1960er Jahre der Zugverkehr ab, da viele Menschen sich nun ein Auto leisten konnten.

Ein Problem war auch, dass die Bahnhöfe Griesheim und Wolfskehlen nur jeweils am Ortsrand lagen und die Fahrgäste längere Fußmärsche in Kauf nehmen mussten.

Schon 1965 wurde zwischen Griesheim und Goddelau das zweite Gleis entfernt und Zugfahrten in Randzeiten am Morgen, am Abend und am Wochenende durch Bahnbusse ersetzt, die den Vorteil hatten, die Orte direkt mittig zentral anzufahren.

Der Zugfahrplan wurde mehr und mehr ausgedünnt und 1969 wurde beschlossen, die Strecke zum Beginn des Winterfahrplanes 1970/71 einzustellen.

Ein weiteres Problem: Die Strecke von Darmstadt bis Goddelau war nicht elektrifiziert, also ohne Oberleitung.

Somit konnten lediglich Dampfloks, Dieselloks und Schienenbusse die Strecke befahren.

Slogan der Bahn ab 1970 war jedoch Unsere Züge gewöhnen sich das Rauchen ab!

Am 26. September 1970, abends kurz vor 20 Uhr, fuhr der letzte Personenzug von Darmstadt über Goddelau nach Worms.

In den Folgejahren lag die Strecke brach, lediglich ein Güterzug fuhr werktags gegen 09.30 Uhr von Darmstadt nach Griesheim, um dortige Firmen mit Ware zu beliefern, wie etwa die Großmarkthalle mit eigenem Gleisanschluss.

Es fanden sporadisch Sonderfahrten der Deutschen Bundesbahn ab Griesheim statt, wie etwa

eine Fahrt des TuS Griesheim nach Koblenz (26.06.1974);

eine Fahrt des TuS Griesheim nach Koblenz/Pfalz (06.10.1974);

eine Fahrt des Eisenbahnmuseums Kranichstein mit Schienenbus (03.05.1986);

eine Fahrt des Eisenbahnmuseums Kranichstein mit Dampflokomotive (27.05.1989).

Das verbliebene Gleis zwischen Griesheim und Goddelau wurde bereits 1971 nach dem Ende des Personenverkehrs abgebaut, ebenfalls die am 06.09.1911 errichtete Blockstelle Pal laswiese hinter der Autobahn A5.

Im Jahre 1990 setzte sich der damalige Griesheimer Bürgermeister Norbert Leber dafür ein, dass auch das zum Gütergleis umgewidmete Reststück der Riedbahn zwischen Griesheim und dem Wohngebiet Weiterstadt/Riedbahn abgebaut wird.

Grund dafür war: Griesheim plante eine Umgehungsstraße, den Nordring. Dafür war die Riedbahn-Trasse schlicht im Wege.

Außerdem stellten Griesheimer Betriebe wie Hufgard-Mix oder die Großmarkthalle ihre Güteranlieferung auf LKW um, so dass auch die Güterzüge keine Aufträge mehr bekamen.

Im Laufe des Jahres 1991 wurde das Gleis zwischen Griesheim und dem Stadtteil Riedbahn ausgebaut.

Seitdem existiert nur noch der Gleisanschluss der Firma Röhm (seit 01.05.2024 Polyvantis) im Stadtteil Riedbahn mit dem verbliebenen Restgleisstück von der Abzweigstelle Bergschneise bis zu Röhm.

Das Zweitwerk von Röhm im Stadtteil Riedbahn hatte 1969 einen eigenen Gleisanschluss erhalten. Das Gleis zum Werk sowie die verzweigten Gleisanlagen im Werk selbst liegen noch heute.

Jedoch ist auch hier die Anlieferung ab 01.05.2020 von Zug (Kesselwagen) auf LKW umgestellt worden und das Gleis liegt brach.

(Quelle: Die Riedbahn-Seite im Internet von Herrn Walter Kuhl)

Einkaufsmöglichkeiten:

- 1951: Eröffnung eines kleinen EDEKA-Lädchens durch Frau Elisabeth Köhler in der Wiesenstraße 42; Geschäftsaufgabe: 1958
- 1960: Der Kaufmann Karl Gimbel (* 1901 + 1983) eröffnet auf seinem Grundstück in der Darmstädter Straße (heute Riedbahnstraße) ein Lebensmittelgeschäft mit Verkauf von Flaschenbier, alkoholfreien Getränken + Tabakwaren. Mit Erreichen der Altersgrenze ging das Geschäft am 01.04.1966 an die Gebrüder Jung aus Roßdorf über, die es noch bis Mitte der 1990er Jahre führten. Heute existiert das Büddchen noch als Nagelstudio.
- 1968: Frau Irma Pelzer eröffnet in der Wiesenstraße / Ecke Grüner Weg eine Metzgerei, die bis ca. 2000 existierte.
- 31.10.1968: Eröffnung des Euro-Center-Verbrauchermarktes in der Robert-Koch-Straße mit Getränkemarkt & Tankstelle. Heute befindet sich im ehemaligen Euro-Center eine Bekleidungsfirma Ley; Getränkemarkt & Tankstelle wurden abgerissen, auf dem Gelände befindet sich heute der KÖLle-Zoomarkt (Ecke Dr.-Otto-Röhm-Straße).
- 03.10.1974: Eröffnung des Basar-Warenhaus im Gebäude des ehemaligen Euro-Center-Verbrauchermarktes in der Robert-Koch-Straße.
- 1970er Jahre: Frau Katharina Balog (* 1929 + 2019) aus Weiterstadt (Gehaborner Weg) beliefert die Einwohner donnerstags mit Obst & Gemüse aus eigenem Anbau aus einem VW-Transporter heraus.
- 1978: Eröffnung des Toom-Markts im Gebäude des ehemaligen Basar-Warenhauses in der Robert-Koch-Straße. Das Basar-Warenhaus zog um nach Aschaffenburg, der Toom-Markt existierte bis 2006, wurde dann geschlossen. Heute befindet sich die Bekleidungsfirma Ley in diesem Gebäude.
- Ende 1990er Jahre: Eröffnung von Kaufland & Aldi in der R.-Diesel-Straße
- 09.11.2009: Eröffnung des Einkaufszentrums LOOP 5 an der Autobahn A 5 in der Gutenbergstraße mit unzähligen Shops, einer Apotheke, einem Aldi-Markt im Untergeschoss (bis 2013).

Gärtnereien:

- 1920: Gründung der Gärtnerei Vetter auf dem Grundstück zwischen Eisenbahnlinie und Wiesenstraße.
Teile des Areals wurden zeitweise auch von der Gärtnerei Karpf gepachtet, die sich in den 1960er Jahren in Weiterstadt selbständig machte (dort steht heute der Neubau von Lidl & McDonalds).
In den 1980er Jahren wurde die Gärtnerei Vetter stillgelegt, die Gebäude 1993 abgerissen.
Auf dem Areal befindet sich heute ein Wohn-Komplex mit mehreren mehrstöckigen Wohnhäusern im Grünen Weg. Auch das dahinterliegende Waldstück bis zur Riedbahnstraße gehörte zur ehemaligen Gärtnerei.
- 1939: Gründung der Blumengärtnerei Brunner in der Wiesenstraße Nr. 56, die bis heute besteht und seit 1975 vom Gärtnermeister Walter Brunner geführt wurde.
- 1957: Gründung der Gärtnerei Goldberg in der Waldstraße / Ecke Darmstädter Straße (heute Riedbahnstraße) durch den Gärtnermeister Gerhard Goldberg (* 1923 + 2015). Die Gärtnerei existierte bis ca. Mitte der 1980er Jahre. Heute befindet sich auf dem Grundstück die Werkstatt der Firma Weissling.

Ansiedlung von Firmen im Industriegebiet:

Die ersten Firmen siedelten sich Anfang der 1960er Jahre an.

Dazu gehört die Puddingpulver-Fabrik Adolf Vogeley (ab 27.06.1960) in der Waldstraße (heute Areal der Spedition Emons). Später, in den 1960er und 1970er Jahren, kamen etliche Firmen dazu:

Brotfabrik Johann Schütten KG (Gründung: April 1972), war später als Backhaus Hess bekannt, das Gebäude wurde im Oktober 1994 bei einem Großbrand vernichtet (Gutenbergstraße). Heute steht auf dem Areal die Firma Decathlon.

BÄKO Bäcker- & Konditoren-Genossenschaft (Gründung: November 1972), die Teiglinge vertrieb. Heute steht das Gebäude noch im Urzustand, eine Spedition BTW befindet sich darin (Waldstraße / Ecke Am Dornbusch).

GEHE-Pharmahandel in der Friedrich-Schaefer-Straße, beliefert seit ca. 1970 Apotheken in Südhessen mit Medikamenten.

Ausbildungszentrum der Friseur-Innung IHK in der Rudolf-Diesel-Straße.

WELLA AG in der Rudolf-Diesel-Straße.

KOREMA in der Friedrich-Schaefer-Straße.

Getränke-Industrie Hoffmann KG (Cola-Vertrieb) in der Gutenbergstraße, heute Sitz der Spedition Quehenberger.

RÖHM (heute Polyvantis), seit Ostern 1967 in der Dr.-Otto-Röhm-Straße.

Bauunternehmen Gottfried Schrauder in der Sandstraße 19, heute Sitz des Bauhofs & Riedhauses.

STRABAG (Bauunternehmen) in der Waldstraße, mit eigenem Wohnblock für Mitarbeiter.

Glasbau Schulz in der Riedstraße am ehemaligen Bahnübergang (gegenüber der Gärtnerei Brunner).

Glas-Haller in der Waldstraße in einem Wendehammer (hinterer Gebäudeteil ist heute der Dino-Park).

Hartchrom Erb in der waldstraße.

Kaufhof-Lager in der waldstraße / Ecke Am Dornbusch, dort befindet sich heute eine Küchenbau-Firma.

Verlag Heinrich Brummer in der Zeppelinstraße.

Das Gebäude ist ein langer Flachbau, steht noch heute, wird teilweise vom Profi-Getränkeshop benutzt.

Norddruck in der Gutenbergstraße (heute steht dort das LOOP 5)

Eisen-Rieg - Lager in der waldstraße (heute steht dort das Danet-Hochhaus).

Spedition Alters in der waldstraße (heute steht dort das Danet-Hochhaus).

Spediton Emons (heute Gutenbergstraße, früher waldstraße).

Erschließung ÖPNV:

Das Wohngebiet wurde zwar von der Eisenbahnlinie Darmstadt - Worms quasi geteilt, jedoch hielt nie ein Zug und es gab hier nie eine Haltestelle.

Am 17.04.1927 wurde in Weiterstadt/Gräfenhausen das Omnibus-Unternehmen Heinrich Kurz & Söhne OHG gegründet und eine Buslinie Darmstadt - Riedbahn - Weiterstadt - Braunshardt - Worfelden - Schneppenhausen - Gräfenhausen - Mörfelden - Walldorf eingerichtet.

Im Volksmund hieß das Unternehmen Kurz-Bus.

Dieses Unternehmen hielt die Konzession für die Strecke bis 1994, danach wurde die Strecke zwei Jahre lang vom Bus-Unternehmen Uwe Paschke aus Gernsheim/Rhein betrieben, dann 1996 von der Verkehrsgesellschaft Unterrhein (U) übernommen (die sogar einen eigenen Betriebshof in der Feldstraße bekam) und schließlich erhielt 2002 endlich die HEAG Verkehrsgesellschaft (heute HEAG mobilo) die Konzession und betreibt das Linienbündel mit vier Linien.

Zu Zeiten der Firma Heinrich Kurz & Söhne OHG wurden die Monatskarten im Bahnhof 84 verkauft, später dann im Kiosk der Gebrüder Jung (vormals Karl Gimbel).

Es zeigte sich jedoch in den 1950er Jahren bereits ab, dass die Firma Heinrich Kurz & Söhne OHG ihren Auftrag nicht erfüllen kann.

In der Riedbahn konnten keine Fahrgäste mehr aufgenommen werden, da die Busse bereits total überfüllt waren.

Die Riedbahn war ja der letzte Halt vor Darmstadt.

Auch die Errichtung einer zweiten Bushaltestelle im Bereich der Waldstraße/Ecke Darmstädter Straße im Jahre 1962 verschaffte keine Abhilfe.

Die ehemaligen Omnibus-Haltebuchten auf der Riedbahnstraße (Höhe Waldstraße; Parkplatz Röhm/Polyvantis) sind noch heute erkennbar.

Die Deutsche Bundesbahn versuchte ab 1967 Abhilfe zu schaffen, in dem sie den Bahnbus der Linie Darmstadt - Groß Gerau - Wiesbaden über die Riedbahn und Weiterstadt legte. Vorher war die Linienführung über Griesheim nach Büttelborn.

Auch die Bewohner der Wiesenstraße klagten über einen langen Fußweg, wollten endlich Bus-Anschluß, da ja bereits der Schulbus der Firma Helmut Wehnert KG aus Griesheim den Schülerverkehr von Wiesenstraße bis in die Weiterstädter Schulen übernommen hatte.

Aufgrund der Unzuverlässigkeit der hiesigen Busse wanderten viele Einwohner der Riedbahn lieber bis Darmstadt und fuhren von dort mit der zuverlässigen HEAG weiter.

Die HEAG betrieb die Straßenbahnlinie 6 (Oberwaldhaus - Luisenplatz - HBF - Rodensteinweg) bis in die Waldkolonie (Höhe Altes Schaltheus) bis 09.07.1968.

Am 10.07.1968 (nach Fertigstellung der Bus-Wendeschleife Im Harras vor der Bäckerei - noch heute vorhanden) wurde dann die Omnibuslinie R (Hauptbahnhof - Im Harras) eröffnet und die Linie 6 bis HBF zurückgezogen.

Am 22.08.1970 schließlich wurde die neue Omnibuslinie F (Oberwaldhaus - Luisenplatz - Haasstraße) eröffnet, die in dieser Form bis heute fährt.

Doch auch der Fußweg zur Haasstraße war etwas beschwerlich, man musste bis Michaelisstraße den Seitenstreifen der Landstraße benutzen.

Die Moschee und das Gasthaus Reuterhof existierten damals noch nicht.

So wurde am 13.02.1976 die Fußgänger-Brücke über den Darmbach, welche die Riedbahn nun endlich direkt mit der Waldkolonie verband, feierlich eingeweiht.

Gleichzeitig wurde der Fußweg zur Haltestelle Haasstraße angelegt.

Seitdem konnten sich die Riedbahner Einwohner frei entscheiden, ob sie ab Haasstraße den F-Bus oder ab Riedbahn den Weiterstädter Bus benutzen. Ab Riedbahn kostete die Fahrkarte mehr, da die Haltestellen Haasstraße und Bunsenstraße Zahlgrenzen waren.