

Situationsplan des ersten Kronberger Bahnhofs von 1874, datiert 1885 (Ausschnitt) Stadarchiv Kronberg, 1917

Das erste Bahnhofsgebäude mit Wartesaal und Dienstwohnung für den Stationsvorsteher war an der heutigen Schillerstraße errichtet worden. Der um 1904 ausgebaut Schillerweier war ursprünglich das für den Betrieb der Lokomotiven notwendige Wasserreservoir. Dem Stationsgebäude benachbart waren Toiletten (Retirade) und unterhalb gelegen, über eine Holzterrasse erreichbar, befand sich der bedachte Teil des Bahnsteigs, das Perron.

Aus Kronberg führte der Weg zum Bahnhof über den "Vincinalweg" nach Schönberg und Oberhächstadt, übergehend in den "Fussweg nach dem Bahnhof", den späteren Schwarzen Weg. Die Bleichstraße wurde erst 1898/99 angelegt. Ein Wagen- und ein Lokomotivschuppen lagen jenseits der Gleis-Trasse, in der Nähe lag ein Güterschuppen. Der heute als Firmensitz genutzte ehemalige Lokschuppen wurde erst 1934/35 erbaut.



Der erste Kronberger Bahnhof, Foto: Julius Neubronner Stadarchiv Kronberg, B346



Bahnhofsgebäude mit Bahnübergang und Fürstenvilla, um 1912.



Die 1898/99 erbaute Bleichstraße, die Schillerstraße (1905) und die ursprüngliche Wegeverbindung Schönberg–Kronberg sind grün hervorgehoben. Ausschnitt aus: Übersichtskarte von der Gemarkung Kronberg 1896, Stadarchiv Kronberg Karten 1.3.-1



Bahnhof Kronberg mit geöffneten Schranke, Besuch von Kaiser Wilhelm II. und Kaiserin Auguste Viktoria zum Manöver, August 1909. Stadarchiv Kronberg, Sammlung de Gouberville

Da dieser Bahnhof dem Ansturm der Fahrgäste auf Dauer nicht genügt, wurde schließlich 1898 ein neues Empfangsgebäude erbaut. Das alte Bahnhofsgebäude wurde noch als Wohnhaus genutzt, bis es 1935 abgerissen wurde. 1902 wurde eine Gastronomie im Bahnhof eingerichtet und der Betrieb dem Gastwirt Philipp Hahn übertragen, der bereits das in unmittelbarer Nähe gelegene "Hotel Hahn" (später Kronberger Hof) führte.

Durch den Standort des neuen Bahnhofs war der ursprüngliche Weg zwischen Schönberg und Kronberg gekappt worden. Die Bahn musste deshalb einen neuen Fahrweg zum "Vincinalweg" anlegen, der später ausgebaut und benannten Verlängerung der Bahnhofstraße. Der ursprünglichen Wegführung aus Schönberg folgend, wurde für Fußgänger eine abkürzende Treppenverbindung zur Bahnhofstraße gebaut.

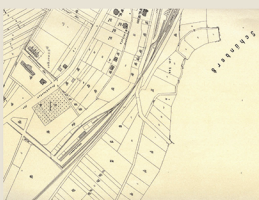
Zum Bahnhofsgebäude hatte man aus Schönberg weiterhin einen direkten Zugang über die beschränkten Gleise, bis dieser Übergang am 1. Dezember 1925 geschlossen und an die Straße nach Oberhächstadt verlegt wurde.

Den Güterverkehr nahm die Kronberger Eisenbahngesellschaft im Februar 1875 auf und bereits im September wurde festgestellt, dass sich der Obstabsatz erheblich verbessert habe. 1896 wurde rückseitig des Friedhofs Frankfurter Straße auch ein Güterbahnhof gebaut. Die Tonnage der transportierten Güter wuchs im Laufe der Jahre bis 1914 um ein Vielfaches.



Güterbahnhof, kurz vor dem Abriss. Aus: Kronberger Zeitung 3.3.1987

Seit den 1950er Jahren bemühte sich die Stadt Kronberg in Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn darum, die bahneigene "Güterzufuhrstrasse" als südliche Zufahrt zur Bahnhofstraße für den öffentlichen Verkehr nutzbar zu machen. 1981 wurde sie als einbahnige Straße freigegeben, 1985 schließlich konnte die Stadt das Gelände des Güterbahnhofs erwerben. 1987 wurde das Gebäude abgebrochen, die Straße zweispurig ausgebaut und mit Minnholzweg und Frankfurter Straße verbunden. Nach der Fertigstellung 1988 wurde die Straße nach dem Hauptmäzen der ehemaligen "Kronberger Eisenbahn-Gesellschaft" Jacques-Reiss-Straße benannt.



Lage des Güterbahnhofs. Ausschnitt aus: Übersichtskarte der Gemarkung Kronberg 1906 Stadarchiv Kronberg Karten 1.1.2-9



Güterbahnhof aus: Kronberger Zeitung 10.08.1979



Güterzufuhrstraße aus: Frankfurter Rundschau 21.03.1979