

SCHIENENWEGE gestern und heute

Zeitreise
durch
die Pfalz

Löckel | Fleischer

170 Jahre
Eisenbahn in
der Pfalz



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

KLARTEXT

SCHIENENWEGE gestern und heute

Korbinian Fleischer | Wolfgang Löckel

Zeitreise durch die Pfalz



Im Bahnhof Neustadt (Weinstraße) steht am 1. Mai 1988 der Haltinger Museumstriebwagen ET 25 hinter der bekannten Signalbrücke. Sowohl die Signalbrücke als auch der Museumstriebwagen sind 2019 Geschichte. Den Triebwagen gibt es zwar noch, er ist jedoch seit Jahren nicht mehr betriebsfähig. Das Foto stammt von unserem Freund Gerhard Greß, der leider kurz vor Drucklegung dieses Buches verstorben ist.



Herbert Stemmler

So sah der Bahnbetrieb in der Pfalz vor einen knappen halben Jahrhundert aus: dampfgeführte Personenzüge und einmotorige Schienenbusse, die auch auf Hauptbahnen unterwegs waren. Das Bild entstand im Jahre 1973 im Bahnhof Rinntal an der Strecke Landau – Primasens Nord – Saarbrücken. Heute verkehren dort moderne Triebwagen der Baureihen 642/643 im Taktverkehr. Kreuzungen finden allerdings nicht mehr statt, denn Rinntal verlor im Rahmen der Streckenmodernisierung alle Nebengleise und damit die Signalanlagen. Heute ist der Bahnhof nur noch ein unbesetzter Haltepunkt.

Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.
ISBN: 978-3-8375-1946-4

© 2019 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck, und Klartext Verlagsgesellschaft mbH, Essen

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages

Alle Angaben ohne Gewähr, Irrtümer vorbehalten

Autoren: Korbinian Fleischer, Wolfgang Löckel
Titelmotiv: Dampflok 03 275 mit einem Schnellzug in Neustadt (Weinstraße)
Das Foto stammt von Helmut Röth

Lektorat: Claudia Berger, Dr. Karlheinz Haucke
Layout & Preprint: Kaj Jenna Ritter
Gesamtherstellung: Fitolito Varesco, Auer (Südtirol)

GRUSSWORT	4
VORWORT	5
AUTORENPORTRAIT	7
IN DER VORDEREN SÜDPFALZ	8
Maximiliansau-Eisenbahnstraße – Wörth (Pfalz) – Kandel – Herxheim (bei Landau) – Offenbach (Queich) – Landau (Pfalz) Hauptbahnhof – Ingenheim-Appenhofen – Kapellen-Drusweiler – Bad Bergzabern – Steinfeld (Pfalz) – Wissembourg – Neuburg (Rhein)	
DURCH DEN PFÄLZERWALD	26
Albersweiler (Pfalz) – Annweiler am Trifels – Hinterweidenthal Bhf – Dahn – Bundenthal-Rumbach – Pirmasens Nord – Pirmasens – Dellfeld – Zweibrücken – Hornbach – Schopp – Hohenecken – Hochspeyer – Frankenstein (Pfalz) – Weidenthal – zwischen Weidenthal und Neidenfels – Elmstein – Neustadt (Weinstraße)	
UNTERWEGS IM WESTRICH	54
Kaiserslautern – Eselsfürth – Eiswoogviadukt zwischen Enkenbach und Eisenberg – Neuhemsbach – Göllheim-Dreisen – Marnheim – Imsweiler – Bayerfeld-Cölln – Alsenz – Ebernbach – Niederhausen – Luitpoldbrücke Oberhausen – Odernheim – Rehborn – Meisenheim – Odenbach – Lauterecken-Grumbach – Offenbach-Hundheim – Kusel – Niedermohr – Reichenbach (Pfalz)	
UNTERWEGS IN DER VORDERPFALZ	84
Neustadt (Weinstraße) – Diedesfeld – Maikammer-Franzplatz – Roth unter Rietburg – Hochstadt (Pfalz) – Germersheim – zwischen Dudenhofen und Harthausen – Speyer – Schiffsbrücke von Speyer – Speyer Rheinbahnhof – Schifferstadt – Limburgerhof – Maudach Ort – Bahnhof (Ludwigshafen-)Maudach – Mutterstadt – Meckenheim – Rangierbahnhof Ludwigshafen (Rhein) – „Am Schänzeldamm“ in Ludwigshafen – Ludwigshafen (Rhein) Hbf – Carl-Bosch-Straße Ludwigshafen-Hemshof – Stromhafen in Ludwigshafen – Ludwigshafen BASF-Südtor – Fußgönheim – Friedelsheim – Bad Dürkheim Ost – Bad Dürkheim – Deidesheim – Sausenheim – Neuleiningen – Neuleiningen-Kleinkarlbach – Grünstadt – Albsheim (Eis) Hp – Neuoffstein – Offstein – Weisenheim am Sand – zwischen Lambsheim und Flomersheim – Frankenthal Hauptbahnhof	



Grußwort: „Schienenwege Pfalz – gestern und heute“

Aspekte zur Geschichte von Strecken und Bahnhöfen

Die Entstehung und der Ausbau der Bahnlinien in der Pfalz spiegeln auch die historischen Entwicklungen im linksrheinischen Gebiet wider: Ausgehend von den verschiedenen pfälzischen Bahngesellschaften wie der Pfälzischen Ludwigsbahn (1848/49), der Pfälzischen Maximiliansbahn (1852) und der Pfälzischen Nordbahn (1866) über die Betriebsvereinigung der pfälzischen Bahngesellschaften (1870) wurden die meisten Strecken nach 1908 in die bayerischen Staatseisenbahnen eingegliedert. 1921 wurden die Bahnen in der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vereinigt.

Die schwierigen Verhältnisse in der Folge des Versailler Vertrages sowie der Regelung für das Saargebiet führten später dann zu unterschiedlichen Zuständigkeiten der verschiedenen Reichs- und später Bundesbahndirektionen.

Die Konsequenz des von Deutschland vom Zaune gebrochenen Zweiten Weltkrieges war eine Neuverteilung der Verwaltungseinheit unter den Bundesbahndirektionen Saarbrücken, Mainz und Karlsruhe.

Die Lösung für Strecken und Bahnhöfe, die Verwaltungsorganisationen anwandten, war differenziert: Obwohl zur Deutschen Bundesbahn gehörend, war die Perspektive jeweils unterschiedlich, was nach den Demontagen der Besatzungszeit zu den unterschiedlichsten Strecken- und Bahnhofszuständen führte.

Interessant ist daher der bildliche Vergleich zwischen der Nachkriegszeit und der Situation der Jahre 2017/18. Er dokumentiert damit auch die Veränderungen seit der Bundesbahnzeit nach dem Zweiten Weltkrieg.

Die nächsten Jahre werden weitere Veränderungen eintreten: Die digitale Stellwerkstechnologie wird Einzug halten, ehemalige Kreuzungsmöglichkeiten werden wieder hergestellt und die Strecke zwischen Homburg und Zweibrücken als S-Bahn-Linie reaktiviert.

Darüber hinaus sind bereits heute Vorbereitungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 zu treffen. Neue Fahrzeuge und neue Strecken werden dann erneut zu großen Veränderungen führen. Es bleibt spannend zu sehen, welche Antriebstechnologien die „Nase vorn“ haben werden und welche Elektrifizierungsprojekte angesichts der langen Rechts- und Planungsphasen bis dahin Wirklichkeit werden.

Der Entwicklungsstand der pfälzischen Bahnen im Jahr ihres 170. Geburtstages ist mit dem neuen Werk dokumentiert.

Viel Spaß bei der Beschäftigung mit der pfälzischen Bahngeschichte...

...wünscht Ihnen Ihr

Werner Schreiner

Beauftragter der Ministerpräsidentin von Rheinland-Pfalz für grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Das Heizöl kommt per Bahn...
Diese Aufnahme aus dem Bahnhof Rehborn an der Glantalbahn erinnert wie viele historische Fotos in diesem Buch an längst vergangene Zeiten.



Wolfgang Feuerhelm

Die Pfalz –

eine vielseitige Region

Viel zu oft ist die Pfalz unter Eisenbahnfreunden eine Region, der zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt wird. Dabei hat und hatte dieser Teil vom heutigen Bundesland Rheinland-Pfalz auch eisenbahntechnisch einiges zu bieten. Nicht nur die abwechslungsreiche Landschaft ist ein Grund für eine Reise in die Pfalz. Auch die Gastfreundschaft, das gute Essen und die vielen Sehenswürdigkeiten sind jederzeit eine Urlaubsreise oder einen Ausflug wert. Mit der Eisenbahn und dem ergänzenden Busnetz sind alle touristischen Reiseziele leicht erreichbar. Für Eisenbahnfreunde besonders interessant sind natürlich die Museumsbahn „Kuckucksbähnel“, das zwischen Neustadt (Weinstraße) und Elmstein verkehrt. Ihm angeschlossen ist das Eisenbahnmuseum Neustadt direkt am Hauptbahnhof. Wer sich sportlich betätigen möchte, ist bei den beiden Draisinenstrecken im Glantal zwischen Altenglan und Staudernheim sowie bei der Südpfalz-Draisine zwischen Bornheim und Westheim westlich von Landau richtig. Extra für Ausflügler und Urlauber verkehren Ausflugszüge mit modernen Triebwagen,

zum Beispiel zwischen Hinterweidenthal und Bunderthal-Rumbach oder ab 2020 auch wieder auf der Zellertalbahn zwischen Monsheim und Langmeil. Nicht vergessen wollen wir den Ausflugszug von Mannheim bis Eiswoog. Dort, in der Nähe des Endbahnhofs, verkehrt unterhalb des großen Eiswoog-Viadukts die Stumpfwaldbahn, die seit 2019 auch regelmäßig eine Dampflok im Einsatz hat.

In der Pfalz hat sich die Eisenbahn in den letzten 60 Jahren grundlegend verändert. Der regionale Güterverkehr ist komplett auf die Straße abgewandert, dafür wurde in Rheinland-Pfalz der Regionalverkehr auf der Schiene wie in kaum einem anderen Bundesland gefördert und ausgebaut. Das hat natürlich auch Spuren an der Infrastruktur hinterlassen. Viel Freude beim Lesen des neuen Bandes von Schienenwege gestern und heute!

Fürstenfeldbruck im Mai 2019

Wolfgang Schumacher
Herausgeber



Der landschaftlich schönste Streckenabschnitt der ehemaligen Pfälzischen Ludwigsbahn von Ludwigshafen bis nach Bexbach befindet sich zwischen Neustadt (Weinstr.) und Kaiserslautern. Dieser Streckenabschnitt wird auch von der S-Bahn befahren. Kurz vor Frankenstein (Pfalz) durchquert die Bahnlinie den 208 Meter langen Schlossbergtunnel. Von der Burg Frankenstein hat man einen guten Ausblick auf die Eisenbahn.



Wolfgang Löckel, am 23. Mai 1953 in Ludwigshafen am Rhein geboren, wuchs in Limburgerhof (Pfalz) auf und lebte seit September 1967 in Weinheim (Bergstraße), wo er nach dem Realschulabschluss am 1. September 1972 den Dienst als Bundesbahnassistenten-Anwärter (BAss) bei der DB aufnahm. Nach einer dreijährigen, allumfassenden Betriebs- und Verkehrsausbildung war er zunächst als Zolldeklarant im Frankreichverkehr bei der Güterabfertigung Mannheim Rangierbahnhof tätig, wechselte ab Herbst 1978 zur Fahrmeisterei Mannheim Hbf und war fortan als Zugführer im Nah- und Fernverkehr im gesamten Netz der DB im Einsatz. Das besonders gute Betriebsklima in Mannheim unterstützte seine mit Herz und Seele ausgeübte Tätigkeit im Dienst am Kunden. Seine letzte Tour am 2. März 2011 im EC 217 von Saarbrücken bis Mannheim vollendete seinen Dienst als Zugchef. Bereits seit 1970 war Wolfgang Löckel auch als aktiver Museums-Eisenbahner vielfältig tätig. Ab 1973 hatte er beim Aufbau des Eisenbahnmuseums Darmstadt-Kranichstein mitgewirkt. Unzählige historische

Sonderfahrten hat er seit 1976 organisiert und auch selbst begleitet. In seiner Freizeit begann er – neben der Fotografie, seit 1970 – Artikel in der örtlichen Presse und einschlägigen Fachzeitschriften zu schreiben. Seit 2003 ist er Fachautor zahlreicher verkehrshistorischer Bücher namhafter Verlage. Gegenwärtig engagiert sich Löckel seit 2005 bei der Stiftung Deutsche Eisenbahn (SDE) – seit einigen Jahren vertritt er die Stiftung als ehrenamtlicher Botschafter der SDE. Seit Anfang 2019 ist er freier Journalist und Autor bei der Verlagsgruppe Bahn in Fürstfeldbruck.

Korbinian Fleischer wurde schon in frühester Kindheit Anfang der 1980er-Jahre vom Eisenbahnvirus befallen. Ausschlaggebend waren sicherlich die Rückbauarbeiten der Nebenbahn Geislingen – Deggingen, die ihn, obwohl erst zwei Jahre alt, geprägt haben. Der gute Geruch nach Eisenbahn verschwand damals im Oberen Filstal für immer. Die Märklin-Eisenbahn seines Vaters war nur vorübergehend ein Ersatz für die echte Eisenbahn. Deshalb begann er bereits 1994 im Alter von 13 Jahren, aktiv bei den Ulmer Eisenbahnfreunden mitzuhelfen. Der drohende Verlust der damals noch nicht eigenen Eisenbahn führte zu Höchstleistungen im Verein, dessen 1. Vorsitzender Korbinian Fleischer seit einiger Zeit ist. Der Verein besitzt die 20 Kilometer lange Nebenbahn Amstetten – Gerstetten und führt dort Museumsverkehr mit der Dampflok 75 1118 und dem Dieseltriebwagen T 06 sowie Güterverkehr durch.



Zur Verlagsgruppe Bahn kam der gelernte Verlagskaufmann über Umwege: Neben ein paar Semestern BWL waren der DRW-Verlag Weinbrenner und C. Maurer Druck und Verlag Stationen seiner Laufbahn. Seit 2011 ist er nach einem Redaktionsvolontariat hauptberuflich bei der Verlagsgruppe Bahn als Redakteur angestellt und betreut zusammen mit namhaften Autoren unter anderem die Buch-Reihe Schienenwege gestern und heute.

In der vorderen Südpfalz

Im ersten Kapitel des Buches „Schienenwege gestern und heute – Pfalz“ reisen wir von der badischen Metropole Karlsruhe kommend über die Rheinbrücke Maxau in die Pfalz. Wie auch in den bisher erschienenen Büchern dieser Reihe stammen die historischen Aufnahmen überwiegend aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Teilweise sind die Fotos aus der

auch heute noch eindeutig wiedererkannt werden kann, um die Situation auch tatsächlich vergleichen zu können. Dies schloss die Publikation von manchen interessanten Aufnahmen aus, die keinerlei Anhaltspunkte für einen Vergleich ermöglichten.

Wir reisen entlang der Schienenstränge in diesem Kapitel von der Grenze zu Baden über Wörth und

Kandel nach Landau, besuchen die stillgelegte und brachliegende Nebenbahn Landau – Herxheim, die in jüngster Zeit leider im Bereich des Bahnhofs Herxheim mit Wohngebäuden überbaut wurde. Auch den Überbleibseln der einstigen Klingbachtalbahn von Rohrbach nach Klingmünster statten wir einen Besuch ab. Wesentlich erfreulicher ist jedoch der Ausflug zur Nebenbahn Winden – Bad Bergzabern, die viele Jahre auch stilllegungsbedroht war und heute im Stundentakt mit modernen Fahrzeugen betrieben wird.

Wiederbelebt sind die beiden Strecken ins französische Elsaß, die in diesem Buch auch nicht fehlen dürfen. Bereits vor über 20 Jahren, im Jahr 1997, wurde die Bahnlinie von Winden nach Wissembourg wieder für

Die großen Vorteile des Schienenverkehrs werden einem bei einer Fahrt zwischen Wörth und Karlsruhe richtig bewusst. Während der Autofahrer im Stau steht, bewältigt die Stadtbahn die Strecke in wenigen Minuten.

Vergangenheit aber auch deutlich jünger. Wir wollen damit die teils massiven Veränderungen bei der Eisenbahn, in der Landschaft und im Städtebau dokumentieren und hinterfragen. Daher beginnen wir auch am Haltepunkt Maximiliansau und zeigen nicht die bereits 1938 durch die feste Rheinbrücke ersetzte Schiffsbrücke Maxau – Maximiliansau, deren Spuren inzwischen komplett aus der Landschaft getilgt wurden. Wir haben uns bei allen „Zeitreisen“ bemüht, immer Aufnahmen zu nehmen, bei denen der alte Fotostandort

Personenzüge reaktiviert, nachdem der Strecke mit dem Ende des Güterverkehrs sogar die Gesamtstilllegung drohte.

Auch auf der Strecke von Wörth nach Lauterbourg sah es in den 1990er-Jahren nicht viel besser aus. Dort gab es 1999 wieder erste Personenzüge an Sonn- und Feiertagen. Seit 2002 verkehren diese Züge wieder täglich. Die einstige europäische Fernverkehrsstrecke ist im deutschen Bereich jedoch nur noch eingleisig. Sie wird inzwischen als „Bienwaldbahn“ bezeichnet.

