



*Fritz Engbarth*

# *Von der Ludwigsbahn zum Integralen Taktfahrplan*

*160 Jahre Eisenbahnverkehr in der Pfalz*

## *Teil 2*

*Hrsg.: Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd*

**Rheinland-Pfalz-Takt**



*Wir bewegen unser Land*



## Ein Land spart Zeit – Neue Mobilität mit dem Rheinland-Pfalz-Takt

*Nach vielen Streckenstilllegungen startete 1994 in der Pfalz ein neues Bahnzeitalter. Statt der Verabschiedung des letzten Zuges wurde mit der Linie Grünstadt – Eisenberg erstmals abseits eines Verdichtungsraumes der Personenzugverkehr auf einer zuvor stillgelegten Strecke wieder eingeführt. Fortan machte rheinland-pfälzische Eisenbahnpolitik mit dem Markenartikel Rheinland-Pfalz-Takt und der Reaktivierung von Eisenbahnstrecken Schlagzeilen.*

Wir erinnern uns: Ab Mitte der 1970er Jahre erreichte die Stilllegungswelle auch in Rheinland-Pfalz einen Höhepunkt. An den verlassenen Bahnsteigen ehemaliger Schnellzugstrecken wie Germersheim – Landau oder Monsheim – Langmeil wuchs das Unkraut. Die landesweite Netzdichte erreichte 1990 einen Wert von lediglich 0,069 km/qkm Fläche – grobmaschiger war das Streckennetz nur noch in Schleswig-Holstein.

Mit der „Vereinbarung zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und der Deutschen Bundesbahn über die zukünftige Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs“ vom 9. Juni 1986 griff das Land nach dem Vorbild anderer Bundesländer erstmals aktiv in die Nahverkehrspolitik ein. Die DB sicherte auf einem Grundnetz von 1 281 Kilometern die Bedienung im SPNV (Schienenpersonennahverkehr) bis zum Jahre 1995 zu, bei weiteren 325 Kilometern sollten vertiefende Untersuchungen zeigen, wie durch Angebotsverbesserungen der SPNV langfristig zu erhalten sei. Bei drei Strecken stimmte das Land einer Stilllegung zu, weitere drei Strecken wie zum Beispiel die Glantalbahn wurden wegen der zwischenzeitlich erteilten Stilllegungsgenehmigung durch den Bundesverkehrsminister nicht mehr in die



*Als Start in die neue Epoche kann der Einsatz der VT 628 gewertet werden. Bei einer Vorstellungsfahrt im Jahr 1987 traf er auf seinen Vorgänger, den ebenso robusten Schienenbus.*

Vereinbarung aufgenommen. Obwohl im Norden des Landes die Eifelquerbahn noch im Januar 1991 den Personenverkehr verlor, stellte die Vereinbarung einen wichtigen Schritt zur Erhaltung des Schienenverkehrs im ländlichen Raum dar. Mehrere Strecken, wie die Queichtal- und die Lautertalbahn konnten letztlich vor der Stilllegung gerettet werden.

Erste Ansätze für einen konzeptionellen Neubeginn konnten aber schon seit 1978 mit dem Nahverkehrsmodell „Mittlere Weinstraße“ beobachtet werden, im Rahmen dessen erstmals Busse und Züge entlang einer Regionalstrecke (Neustadt – Bad Dürkheim) aufeinander abgestimmt und der bisher parallele Busverkehr anders geführt wurde. Zuvor wurde schon – ebenfalls auf Initiative des damaligen Gymnasiallehrers und heutigen Ge-

schäftsführers des VRN, Werner Schreiner – mit dem Bau des Haltepunktes Neustadt-Böbig der Schülerverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert. Im Jahre 1991 machte diese Bahnstrecke dann nochmals von sich Reden, als der seit 1975 eingestellte Sonntagsverkehr zwischen Neustadt und Bad Dürkheim, später bis Grünstadt auf Initiative der Kreisverwaltung Bad Dürkheim wieder eingeführt wurde. Finanziert wurde dieser Verkehr durch den Landkreis sowie die an der Strecke gelegenen Kommunen.

Ab 1989 konkretisierten sich die Bemühungen, Neigetechnikzüge im rheinland-pfälzischen Regionalverkehr einzusetzen, mit unterschiedlichen Fahrzeugtechniken wurden Testfahrten durchgeführt. Die DB bildete in Darmstadt eine Projektgruppe „Nahverkehr neu“: Nach Schweizer Vorbild sollte geprüft

werden, ob im süddeutschen Nahverkehr ein „Integraler Taktfahrplan“ (ITF) möglich ist. Mit finanzieller Unterstützung u.a. durch die Bundesländer Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Bayern erhielt das Züricher Büro SMA den Planungsauftrag, mit den konzeptionellen Arbeiten am Rheinland-Pfalz-Takt zu starten. Für den Teilbereich der Westpfalz hatte die dortige Planungsgemeinschaft schon 1990 ein ÖPNV-Rahmenkonzept vorgelegt, welches sich nahe an die Kriterien eines ITF anlehnte. Für den Untersuchungsteilraum Rheinland-Pfalz legte SMA die Ergebnisse im Frühjahr 1993 vor: sie entwickelten für die DB ein Konzept, wie mit optimiertem Ressourceneinsatz Fahrpläne verdichtet und Strecken durch Direktzüge oder attraktive Anschlussverbindungen so miteinander verknüpft werden können, dass nach Schweizer Vorbild ein landesweit vertaktetes SPNV-System entsteht. So konnten Anfang Dezember 1993 das Land und die DB den Vertrag über die Einführung der Vorstufe des Rheinland-Pfalz-Taktes zum Fahrplanwechsel im Mai 1994 unterschreiben.

#### Die Vorstufe des Rheinland-Pfalz-Taktes

Kernelement der Vorstufe war die Ausweitung des SPNV in den Früh- und Abendstunden bei minutengenaue Vertaktung in stündlichen bzw. halbstündlichen Intervallen auf ausgewählten Strecken in der Vorderpfalz und in Rheinhessen. Ihre Einführung wurde durch Zuschüsse für den

Kauf eines Karlsruher Stadtbahnwagens und eine Vielzahl kleinerer baulicher Maßnahmen gefördert. Mit einzubeziehen ist die Finanzierung von 17, damals neuen Triebwagen der Baureihe 628.4. Mit der Stationierung von insgesamt 35 Fahrzeugen beim Betriebswerk Kaiserslautern konnte gleichzeitig dessen Bestand abgesichert werden. Herauszuheben ist die Reaktivierung der Strecke Eisenberg – Grünstadt in der Pfalz. Obwohl ein Gutachten von der Reaktivierung abriet, ließ sich die Landesregierung von den Argumenten örtlicher Kommunalpolitiker überzeugen: Am 26. Mai 1994 wurde die Strecke feierlich eröffnet.

Alle Investitionen in den Oberbau wurden durch die Gebietskörperschaften und die Landkreise, die – zunächst provisorische – Wiederherstellung der Bahnsteiganlagen durch die betroffenen Kommunen finanziert. In den Folgejahren wurden die Bahnhöfe und Haltepunkte sukzessive auf den Standard des Rheinland-Pfalz-Taktes gebracht. Das Engagement zahlte sich rasch aus: Schon ein Jahr nach der Reaktivierung nutzten im Vergleich zum früheren Busverkehr 124% mehr Fahrgäste das ÖPNV-Angebot. Die Befürworter der Bahnreaktivierungen vor allem in der Politik und in den Verwaltungen gingen damals ein hohes Risiko ein. Bei einem Scheitern dieser Streckenwiederbelebung wären bundesweit viele Reaktivierungskonzepte in der Schublade verschwunden und das



Nach 18 Jahren Stilllegung fahren seit 1994 wieder täglich Personenzüge zwischen Grünstadt und Eisenberg.

Konzept des Rheinland-Pfalz-Taktes insgesamt in Frage gestellt worden.

Die weitere Einführung des Taktes erfolgt(e) in mehreren Schritten. Im Mai 1995 wurde im Zuge der erweiterten Vorstufe der ITF auf alle linksrheinischen SPNV-Linien des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar ausgedehnt und die Strecke Grünstadt – Monsheim reaktiviert. Gleichzeitig ging der schon für den Gesamtverkehr stillgelegte Abschnitt Eisenberg – Ramsen wieder in Betrieb, wobei die Standzeiten der Triebwagen in Eisenberg zur kostengünstigen Bedienung der kleinen Nachbargemeinde ausgenutzt werden konnten. Mit dem Ausbau und der Verlegung des Haltepunktes Neustadt-Böbig wurde die Anbindung des dortigen Schulzentrums an den ÖPNV und die Verknüpfung der Hauptstrecke Kaiserslautern – Mannheim mit der Zweiglinie Neustadt/W – Grünstadt verbessert. Außerdem wurde auf

einigen Strecken im Westen und Norden des Landes das Angebot etwas verdichtet. Auf Betreiben des Landkreises Südliche Weinstraße konnte zudem nach kurzer Vorlaufzeit im September 1995 die Strecke Winden – Bad Bergzabern wieder in Betrieb genommen.

Zum Fahrplanjahr 1996/97 wurden die landesweit 22,10 Mio. Zugkilometer auf 28,76 gesteigert. Mit einer Angebotsausweitung um etwa 30% setzte sich Rheinland-Pfalz an die Spitze der Flächenländer. Auch beim Vergleich der Zugkilometer im Nahverkehr pro Einwohner war das Land zumindest in der Spitzengruppe: Der Wert von 7,42 wurde lediglich von Bayern übertroffen, der Bundesdurchschnitt lag bei 6,44. Doch weitere Verbesserungen waren schon beschlossen: Im September 1997 startete die Stadtbahn durch Wörth und mit der Schienenstrecke Winden – Wissembourg



Auch die Strecke Grünstadt – Monsheim war lange stillgelegt. Heute verknüpft sie das Rheinhessennetz mit den Bahnlinien an der Weinstraße.



Mit neuen klimatisierten Doppelstockwagen wurde ab 1996 der pfälzische Nahverkehr modernisiert. Zu Beginn mussten aber alte Elloks aushelfen, weil nicht genügend moderne Maschinen zur Verfügung standen (Aufnahme in Ludwigshafen Hochbahnsteig).



Bahnhof Grünstadt gestern und heute: das Bild oben zeigt den Bahnhof im Zustand der frühen 90er Jahre. Bei der Wiedereinführung des Sonntagsverkehrs zwischen Bad Dürkheim und Grünstadt fuhren Sonderzüge, darunter eine Diesellok vom Typ V 60 mit den Wagen des Kuckucksbähnle. Das Foto unten zeigt den Umweltbahnhof nach der Fertigstellung im Jahr 2004: Nun kann man bequem auf dem gleichen Bahnsteig vom Bus in den Zug und umgekehrt umsteigen (Aufnahmen: Michael Heilmann).



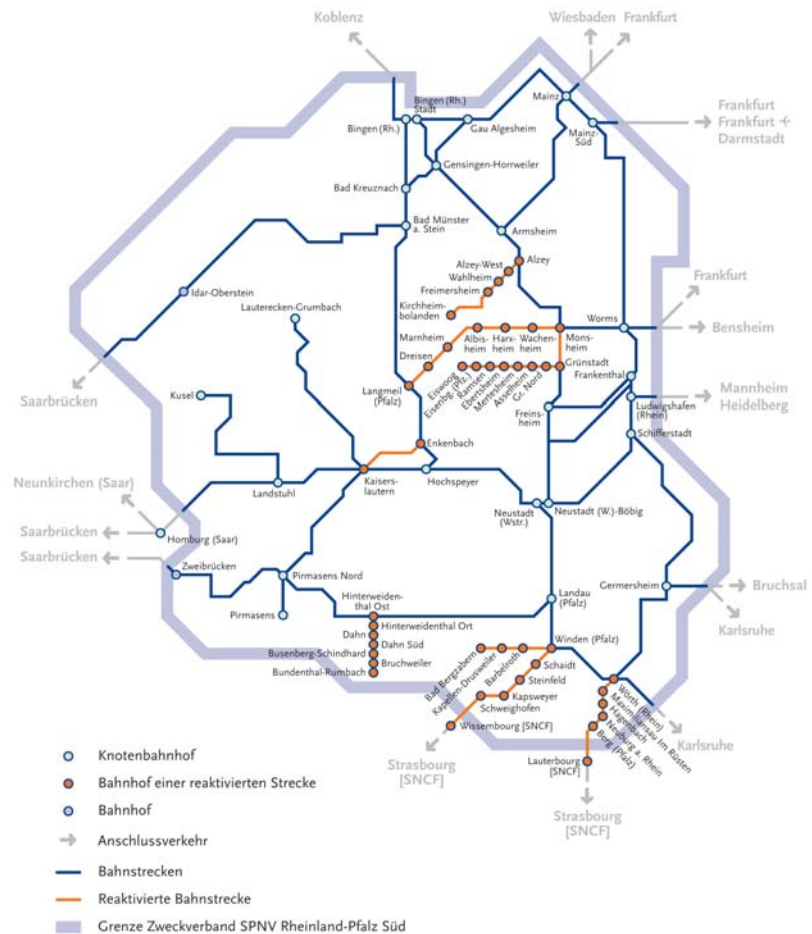
wurde am 1.3.1997 die erste grenzüberschreitende Bahnverbindung zwischen der Pfalz und dem Elsass wieder reaktiviert.

Auf der organisatorischen Ebene stellte das Land über das Nahverkehrsgesetz die Weichen für eine echte Regionalisierung des

Nahverkehrs. Zwei Zweckverbände tragen seit 1996 die Verantwortung für die Nahverkehrsangebote auf der Schiene – Mitglieder sind mit je einer Stimme die Landkreise und kreisfreien Städte sowie das Land. Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV-Süd) nahm

# Streckenreaktivierungen

durch den Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd



Alle Angaben ohne Gewähr / Stand: März 2004 / Gestaltung: banana communication



Weil die DB den Interregio abschaffte, entstanden Angebotslücken auf der Ludwigsbahn. Deshalb bestellt der Zweckverband schnelle Regionalexpresszüge als Ersatz. Sie wurden zu Anfang sogar mit rot lackierten Interregio-Wagen und einer Intercity-Lok bespannt (Aufnahme in Einsiedlerhof-Vogelweh).



Seit 1997 fahren die Stadtbahnen durch Würth – zehn Jahre später steht die Erweiterung des Netzes in Richtung Gernersheim vor der Tür. Bei der damaligen Eröffnung waren alle in Feierlaune (Aufnahme: AVG).

Neigetechnikzügen ein attraktives Regionalexpresszugnetz zu schaffen. In Bayern fuhr ab 1992 der VT 610 mit italienischer Pendeltechnik. Aus Kostengründen setzten die Deutsche Bahn und der Hersteller Adtranz für künftige Neigetechnikzüge auf eine neue Technik, die aus dem Panzerbau abgeleitet wurde. Zunächst führen die VT 611 ab September 1996 auf der Nahestrecke Saarbrücken – Bad

kreuznach – Frankfurt, ein Jahr später auch zwischen Kaiserslautern und Karlsruhe. Im Praxisbetrieb entpuppte sich dieses Fahrzeug leider als untauglich. Es war der deutschen Industrie nicht gelungen, eine dem „echten Pendolino“ ebenbürtige Technologie zu entwickeln. Auf manchen Strecken sank die Nachfrage – trotz eines

Kreuznach – Frankfurt, ein Jahr später auch zwischen Kaiserslautern und Karlsruhe. Im Praxisbetrieb entpuppte sich dieses Fahrzeug leider als untauglich. Es war der deutschen Industrie nicht gelungen, eine dem „echten Pendolino“ ebenbürtige Technologie zu entwickeln. Auf manchen Strecken sank die Nachfrage – trotz eines

## Flop durch nicht ausreife Technik: Der Neigezug VT 611

Schon Ende der 1980er Jahre gab es erste Überlegungen, in Rheinland-Pfalz mit



Bis zur Einführung der S-Bahn fuhren ehemalige Reichsbahnloks mit modernen Doppelstockwagen auf der Ludwigsbahn.



Beides ist Geschichte: Der 611 ist aus der Pfalz verschwunden und die Formsignale in Neustadt wurden in der Nacht vom 15. auf den 16. Mai 1999 durch modernste Elektronik ersetzt. Nur das markante Reiterstellwerk steht noch – funktionslos.

außerordentlichen Engagements vor allem der Eisenbahner im Betriebshof Kaiserslautern – vorübergehend um 10%. Nach mehreren Außerbetriebnahmen, Aufhalten beim Hersteller (sogenannte „Rollkuren“) und anderweitigen Rettungsversuchen wurden die 611 zunächst durch die neueren 612 ersetzt.

Am Vormittag des 21. Juni 2003 verlies mit 611 003 der letzte der vormaligen Pannenzüge die Pfalz, um fortan von Ulm aus eingesetzt zu werden. Auch der Nachfolgetyp 612 erfüllte nicht alle Wünsche der Bahn und ihrer Kunden. Heute fahren beide Fahrzeugtypen zwar weitgehend störungsfrei, ein bogenschneller Einsatz der VT 612 in der Pfalz wird wegen anhaltender technischer Probleme voraussichtlich erst wieder ab Dezember 2008 möglich sein.

**Die Runderneuerung des Bahnverkehrs**

Allein durch die dichteren Fahrpläne wäre der Rheinland-Pfalz-Takt (Motto: „Jede Stunde jeder Bahnhof an allen Tagen der Woche“) kaum so erfolgreich

geworden. Eine tragende Säule bilden die attraktiven Tarife, der in den vergangenen Jahren schrittweise aufgebauten Verkehrsverbünde in der Pfalz, insbesondere die des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar sowie die Tarifangebote der deutschen Bahn. Das schon legendäre Wochenendticket wurde bald durch ein Freizeit- und Shopping-Ticket für Wochentage ergänzt, heute heißt es schlicht Rheinland-Pfalz-Ticket.



Schon bald nach Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes wurde ein Netz attraktiver Wochenendausflugszüge geschaffen.



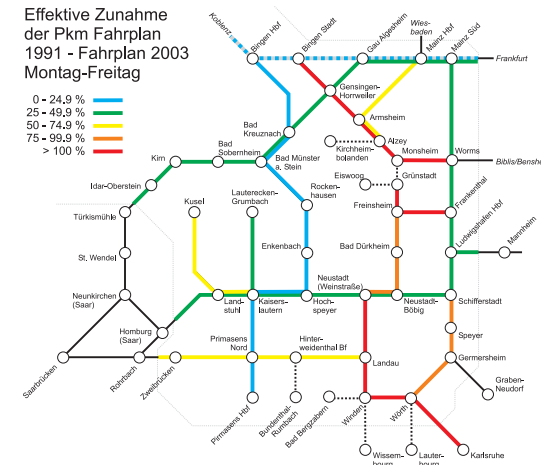
Der Elsaß-Express verbindet Mainz mit der Weinstraße und Wissembourg. Im Jahr 2000 fuhr kurzzeitig die Lok 218 418 in Sonderlackierung durch die Pfalz und wurde prompt von den Lokführern „bunte Kuh“ genannt.



Auf der Zellertal fahren seit einigen Jahren Ausflugszüge. An den Resten des Überführungsbauwerkes der Strecke nach Alzey erreicht ein Triebwagen der Eurobahn den Bahnhof Marnheim.

Unter konzeptioneller Federführung der Zweckverbände, der Kommunen und des Landes startete zudem die Modernisierung der Bahnhöfe und Stationen. Der weitestgehende Planungsansatz waren die sogenannten Umweltbahnhöfe. Aus zahlreichen Bewerbungen wurden neben Bullay und Niederlahnstein im Norden Monsheim und Grünstadt im Süden als Modellprojekte ausgewählt. Ziel war es, verkehrsplanerische Elemente mit ökologischen Kriterien zusammenzuführen.

Ergänzt wurden die verbesserten Angebote durch eine massive Werbekampagne. In noch nie erreichtem Maße wurden Bürger mit Flyern und Postwurfsendungen über die neuen Angebote auf der Schiene informiert – selbst mit witzigen Werbespots in den Kinos wurde der Grundstein für den hohen Bekanntheitsgrad des Rheinland-Pfalz-Taktes gelegt.



Die Untersuchung von sma aus dem Jahr 2004 zeigte: Sowohl an Wochentagen wie auch am Wochenende steigen deutlich mehr Menschen als 1993 in den Rheinland-Pfalz-Takt ein.



Nach dem Erfolg der Reaktivierung nach Eisenberg folgten bald neue Strecken: Allein in der Pfalz wurden fünf Strecken bzw. Streckenabschnitte mit einer Ge-

samtlänge von 62 Kilometern reaktiviert, weitere drei Strecken mit einer Gesamtlänge von 44 Kilometern werden planmäßig im Wochenendausflugsverkehr

befahren. Hinzu kommt die Strecke Enkenbach – Kaiserslautern, die offiziell nie stillgelegt war und zur Verkürzung der Fahrzeit zwischen der Westpfalz und Bingen wieder (ohne Zwischenhalte) planmäßig genutzt wird. Bestandteil des Netzes sind auch drei Kilometer Neubaustrecke im Stadtgebiet von Würth zur Anbindung an das Karlsruher Stadtbahnnetz und die Neu- und Wiedererrichtung von neun Haltepunkten an bestehenden Strecken. Des Weiteren wurde ein bundesweit einmaliges Netz von Ausflugszügen eingerichtet, das Verdichtungsräume mit touristisch interessanten Regionen umsteigefrei verbindet. Positiver Nebeneffekt dieser Züge ist, neben der Gewinnung von neuen Bahnkunden, der Erhalt vom Abriss bedrohter Infrastrukturen, allen voran die Kurve östlich von Hochspeyer zur Direktführung der beiden Wochenendzüge zwischen der Südpfalz und Koblenz. Sie kommt auch dem Kalkzug zwischen der Hunsrückbahn und der BASF zugute

und sollte nach Planungen der Bundesbahn schon längst nicht mehr existieren.

**Konkurrenz belebt das Geschäft**

Die ersten Schritte zur Angebotsverbesserung wurden alleine mit der Deutschen Bahn AG, sowie, im Fall der Stadtbahn Würth, mit der Karlsruher Albtalbahn umgesetzt. Andere Anbieter gab es zu Beginn der Regionalisierung nicht. Um günstigere Preise und bessere Angebote zu erhalten, schrieb der Zweckverband Süd Ende der 90er Jahre die ersten Strecken europaweit aus: Den Zuschlag für die Alsenzbahn und die Strecken nach Kusel bzw. Pirmasens sollte erhalten,



Am Haltepunkt Altenbarnberg an der Alsenzbahn hat sich in den letzten Jahren nicht viel verändert. Nur der Zug ist seit Mai 2000 klimatisiert und hat ein Niederflerteil zum bequemen Einsteigen.

wer den geringsten Zuschuss für die Bedienung der Linien benötigt. Vorgegeben waren Mindestanforderungen an die Fahrzeuge wie zum Beispiel barrierefreie Einstiege und natürlich der Fahrplan auf Basis des Rheinland-Pfalz-Taktes. Die Verbindung Pirmasens – Bingen über Kaiserslautern gewann die Deutsche Bahn. Die Strecke nach Kusel wird seit 2000 von der Transregio bedient, eine teilweise kommunale Bahn, die heute mittelbar im Besitz der Stadt Düsseldorf und zweier französischer Unternehmen ist – darunter dem staatlichen Betreiber der Pariser Metro. Für die Reaktivierung der Strecke Alzey – Kirchheimbolanden stand von Anfang an die private Eurobahn – heute Rhenus Veniro – zur Verfügung. Als die Bahn AG diese Linie loswerden wollte, griff die damalige Bahngesellschaft Waldhof zu. Mit dem Kauf der Strecke sicherte sie zunächst die Güterzugbedienung, ab 1999 fuhren auch Personenzüge. Die Schotterzüge sind heute Geschichte, aber der Personenverkehr ist auch hier eine kleine Erfolgsstory.

**Bilanz nach 10 Jahren:  
Fast doppelt soviele Fahrgäste wie zuvor.**

Mitte der 1990er Jahre wurde erwartet, dass bei einer Ausweitung des Angebotes um 82 % der Fahrgastzuwachs 66 % betragen werde. Anlässlich des 10-jährigen Jubiläums des Rheinland-Pfalz Taktes im Jahre 2004 prüfte der Schweizer Gutachter SMA im Auftrag des Zweckverbandes Schienenpersonenverkehr Rheinland-Pfalz Süd, ob die Prognosen zur Fahrgaststeigerung eingetroffen

sind. Das Ergebnis war eindeutig: Die Angebotsausweitung betrug 67 %, die Zahl der Reisenden stieg um 97 %. Beim Vergleich der einzelnen Strecken fällt auf, dass die Bahnlinien in der Pfalz einen überproportionalen Reisenanstieg zu verzeichnen hatten – ein Trend, der sich bis zum heutigen Tage, insbesondere durch die S-Bahn Rhein-Neckar fortgesetzt hat.

Herausragendes Beispiel ist auch die Schienenstrecke Neustadt – Landau – Karls-



Vor allem durch die Einführung stündlicher Regionalexpresszüge haben sich die Fahrgastzahlen zwischen Neustadt/W und Karlsruhe mehr als verdoppelt.

ruhe, die durch die Einführung des stündlichen Regional-Express ein markt-

gerechtes Angebot im Vergleich zur parallelen Autobahn erhalten hat.



Ein moderner Talent-Triebwagen auf der Alsenzbahn unterhalb der Altenbaumburg.





## Abgelöst – Das Ende der V 100 in der Pfalz

Seit Mai 2000 gibt es in der Pfalz keine planmäßigen Einsätze der markanten Dieselloks vom Typ V 100 mehr. Die Ablösung der Dampfloks wurde selbst abgelöst.

Jahrelang ersetzen die V 100 in der Pfalz andere Baureihen. Vornehmlich Dampfloks. Zunächst machten sie die P 8 und 86er arbeitslos, danach die verbliebenen Dampfloks der Baureihen 023 und 050-053. In den achtziger Jahren übernahmen sie die Leistungen der Speichertriebwagen 515 oder auch der Schienenbusse. Über 30 Jahre lang waren sie auf jeder, wirklich jeder Bahnstrecke der Pfalz zu finden. Ob auf der traditionsreichen Alsenzbahn, der nicht minder geschichtsträchtigen Maximiliansbahn oder auf ehemaligen pfälzisch/bayerischen Vizinal-



Am 24. April 1987 war 212 113 vom Bw Kaiserslautern im Glantal bei Godelhausen unterwegs.



212 176 war im Rübenherbst 1987 morgens bei Mörlheim unterwegs.

und Secundärbahnen wie der Bachbahn nach Reichenbach. Vom Rangierdienst über den „Unterwegszug“ (aktueller Titel: Cargo-Bedienung), Nahverkehrszug, Regionalbahn bis hin zum ausgewachsenen Eilzug: Die V 100 zog und schob alles. Bei schweren Zügen oder steilen Strecken eben im Doppelpack. Ob Rüben zur Zuckerfabrik, Schotter aus Rammelsbach und Bedesbach oder Militärzüge zum Flugplatz Ramstein: Kein Anschluss war vor ihr sicher. Selbst vor den Opelzug zwischen Einsiedlerhof und Rüsselheim spannten sie die Lauterer Lokleiter gelegentlich – planmäßig eine Aufgabe der kräftigeren 218. Die V 100 war eine robuste Mehrzweckloks – und beim Personal beliebt.

Doch nicht nur dort. Es dauerte nicht lange, da wussten die Disponenten genau, warum da schon wieder ein übermüdeten Eisenbahnfreund morgens um halb sechs

am Schalter stand: „Tja, die 082 fährt im Hunsrück, die 085 steht in der Werkstatt mit Kühlwasserverlust, aber die 113 können wir auf den Unterwegszug ins Lautertal schicken“. Nach Abgabe einiger wendenzugfähiger 212 nach Wuppertal blieben 1986 noch drei V 100 in der klassischen roten Diesellokfarbe übrig: 211 082 und 085 sowie die 212 113. Die Restlichen trugen den wenig attraktiven blauweißen Lack.

Dieses Trio blieb dem Einsatzplan selten treu. Und nicht immer waren schlechte Bremsen oder Kühlwasserverlust die Ursache. Gab es besondere Leistungen zu fahren, wunderte sich mancher Lokführer schon ein wenig, warum er morgens in Lauterecken ohne plausiblen Grund die Lok tauschen sollte. Gewissermaßen Stammleistungen waren natürlich die Schotterzüge auf der Kuseler Strecke. Vor allem bis zur Umstellung auf den signalisierten Zugleit-



211 085 verließ im Februar 1988 den neuen Fehrbachertunnel kurz vor Pirmasens. Rechts daneben das schon etwas zugewachsene Portal des alten Fehrbachertunnels.



Im Sommer 1990 wurde die Lok für den abendlichen Güterzug planmäßig einem 628 vorgespannt, um eine Leerfahrt zu sparen. Die Aufnahme entstand an der Einfahrt zum Güterbahnhof Pirmasens, der längst nicht mehr existiert.

betrieb 1989 hatte der Abschnitt Altenglan – Glan-Münchweiler als Teilstück der Glantalbahn den Flair vergangener Zeiten: Zweigleisig, Telegraphenleitungen, Formsignale und idyllisch gelegene Schrankenposten. Nostalgie pur.

Und da war im Januar 2000 noch der Anwohner in Kusel, der sich an den laufenden Motoren der 218 störte. Um im Winter die Reisenden nicht in eiskalte Silberlinge jagen zu müssen, sollte die Lok vor der Abfahrt die Wagen heizen – logischerweise mit laufendem Motor. Und weil er sich sogar polizeiliche Unterstützung gegen diese ungebührliche Störung der pfälzischen Nachtruhe holte, kam eben fortan die gute alte V 100 sprichwörtlich zum Zuge. Das mochte im

Millenniumsjahr nicht besonders en vogue sein, aber die antiquierte Dampfheizung machte eben schneller warm – und damit weniger Krach.

Nun müssen wir auf die mollige Wärme verzichten, aber nicht nur auf sie. Mit dem markanten Vorbauten repräsentierte die V 100 eben die Eisenbahn von früher. Fast immer pünktlich und bei Schäden konnte der Lokführer notfalls etwas richten. Mit Schraubenschlüssel und großem Hammer kommt man heute auch bei noch so talentierten Sprintern oder Shuttles nicht weiter.

#### **Der Einsatz in der Pfalz**

Alle verbliebenen pfälzischen Bw beheimateten V 100. Den Anfang machte das Bw Lan-

dau, wo 1962 insgesamt 15 Loks direkt ab Werk eintrafen. Zum Bw Ludwigshafen kamen ebenfalls werksneu mehrere V 100, die später auch nach Landau sowie nach Kaiserslautern und Mainz versetzt wurden. In Landau waren zeitweise 35 Loks dieser Baureihe zu betreuen.

Das Bw Kaiserslautern erhielt im Februar 1965 seine ersten V 100. Zunächst kamen sieben Loks aus Ludwigshafen, im Mai 1966 folgten elf weitere. Doch schon Ende Mai 1967 gab die Werkstatt die Maschinen nach Mainz und Landau ab. Die Lok- und Personaldisponenten hatten hingegen weiter mit ihr zu tun. Pirmasens und Bingerbrück über die Alsenzbahn, Sobernheim über die Glantalbahn, Kusel und Reichenbach wurden von

Landauer 211, so die neue Bezeichnung der Loks mit dem 1100 PS Motor. Herausragend war der Einsatz vor den Eilzügen Mainz – Zweibrücken durch das Glantal: Die umsteigefreien Verbindungen von Mainz in den 144 Kilometer entfernten westlichen Zipfel der Pfalz hielten sich fast 15 Jahre bis Mai 1978 und wurden als Wendezug mit Zweibrücker Personal und Mainzer 212 gefahren. 212: Das war die ab 1968 übliche Bezeichnung der Loks mit einem 1 350 PS starken Motor.

Mit dem Abzug der Dampfloks kehrten die V 100 in das Bw Kaiserslautern zurück. Ein erster Laufplan für fünf Loks, gültig ab 12. Januar 1975, brachte die 211 vor Güter- und Personenzügen u.a. nach Kusel,



*Wegen des Zugunglücks am Heiligenbergtunnel am 28. Juni 1988, bei dem eine Frau starb, mussten alle Züge über Enkenbach umgeleitet werden. Mit einem Schnellzug nach Paris am Haken fuhr 212 282 durch den Bahnhof Eselsfürth.*

Pirmasens und auf die Alsenzbahn. Sogar einen planmäßigen gemeinsamen Einsatz mit einer Dampflok vor einem Güterzug nach Lauterecken gab es noch. Nach und nach wurde der Bestand beim Bw Kaiserslautern – das mittlerweile zum Mutter-Bw für die Diesellokunterhaltung in der Direktion Saarbrücken erhoben war – auf knapp 40 Maschinen erweitert. Im Gegenzug gaben die Bw Simmern im Hunsrück und St. Wendel im Nahetal die V 100-Wartung auf. 1988 – das Bw Landau hatte seine letzten V 100 schon nach Karlsruhe abgegeben, gab es wegen des bevorstehenden Einsatz der neuen Triebwagen der Baureihe 628 ein regelrechtes Umbeheimatungskarussell. Die 211 verschwanden aus Kaiserslautern, dafür schickten Karlsruhe und Giessen Ersatz in Form der stärkeren 212.

#### **Letzte Einsätze**

Die Karlsruher 212 bedienten neben dem nordbadischen Raum die Strecken östlich

der Haardt. Sie bespannten regionale Güterzüge (sogenannte Übergabezüge) auf den Strecken rund um Landau sowie Schülerzüge im Bereich Neustadt/W. Außerdem zogen sie Personen- und Güterzüge auf der Hauptbahn zwischen Schifferstadt und Wörth. Nicht vergessen sind die Rübenzüge im Herbst nach Grünstadt und zur Zuckerfabrik Neuoffstein. Saarbrücker 212 wurden in der Pfalz zunächst nicht eingesetzt, dafür gab es die Lauterer Loks. Ab Sommerfahrplan 1994 fuhren sie erstmals mit Wendezügen durch die Südpfalz und von da an gerieten die angestammten Einsatzgebiete durcheinander. Karlsruher Maschinen fuhren plötzlich bis Saarbrücken, für die Güterzüge im Hunsrück gab Kaiserslautern Loks nach Darmstadt ab.

Im September 1994 trat der letzte eigene 212-Plan beim Bw Kaiserslautern in Kraft: Insgesamt nur noch drei Loks wurden für Güterzüge nach Pirmasens, Lauterecken und Rockenhausen benötigt und machten sich vor Regionalbahnen nach Kusel nützlich. Möglich wurde dies vor allem durch den Einsatz der neuen 628 auf nun allen Personenverkehrsstrecken der Pfalz. Außerdem wurden einzelne Züge fortan mit der größeren 218 bespannt, im Rangierdienst kamen verstärkt V 60 und V 90 zum Einsatz. Nicht zu vergessen, der Rückzug von DB Cargo aus der Flächenbedienung. Die 212 wurden kaum noch gebraucht – und altrote Loks gab es 1994 in der Pfalz sowie

so nicht mehr. Nach fast genau 20 Jahren gab das Bw Kaiserslautern zum 1. Januar 1995 seine letzten V 100 an das Bw Saarbrücken ab. Für immer.

Ab und zu fährt auch heute noch eine Bundesbahn-V 100 in der Pfalz. Zwar hat die Bahn AG nun auch in anderen Betriebswerken diese Loks abgestellt, so dass außerplanmäßige Ausflüge Saarbrücker Loks zum Rangierbahnhof Einsiedlerhof seit Dezember 2004 ebenfalls Geschichte sind. Doch mitunter kommen von privaten Bahnen

gekaufte Maschinen vor Arbeitszügen oder Gütertransporten zum Einsatz. Aber vor Silberlingen im Lauter- und Alsenztal, einen Wendezug durch die Weinberge in der Vorderpfalz schiebend, mit zwei Kohle- oder vollbeladenen Rübenwagen pfeifend über verrostete Anschlussgleise rumpelnd, diese Zeiten sind vorbei.

Und die Zeiten, in denen man mit dem Lokleiter einzelne Lokeinsätze ausknobeln konnte, sowieso.



*An einem nebligen Oktobertag im Jahr 1988 erreichte eine Kaiserslauterer V 100 Rehweiler im Glantal.*

## S-Bahn Rhein-Neckar – Die Erfolgsstory wird fortgesetzt

Sechs Millionen Zugkilometer pro Jahr auf 290 Bahnkilometern, 40 moderne S-Bahntriebwagen, 77 moderne Stationen, ca. 98% Pünktlichkeit und täglich 75 000 Fahrgäste – so würden vielleicht Statistiker die S-Bahn Rhein-Neckar beschreiben. Doch das neue Nahverkehrsprodukt zwischen Saarland und dem nord-östlichen Baden bietet mehr als nackte

Erfolgszahlen. Die S-Bahn ist zum Vorzeigeprodukt im Rheinland-Pfalz-Takt und in der Metropolregion Rhein-Neckar avanciert. Seit dem 14. Dezember 2003 verbindet die S-Bahn Rhein-Neckar den Verdichtungsraum Ludwigshafen/Mannheim/Heidelberg mit der Vorder- und Westpfalz, dem Neckartal und Osterburken sowie den früheren

Residenzstädten Bruchsal und Karlsruhe. Ungebrochen ist ihre Beliebtheit: Obwohl das Angebot in Rheinland-Pfalz gegenüber den vorher geltenden Fahrplänen nur unwesentlich erweitert wurde, stiegen die Fahrgastzahlen auf den S-Bahnlinien nach Kaiserslautern und Speyer seit Dezember 2003 um mehr als 35% - ein Erfolg, der im Wesentlichen in der hohen Pünktlichkeit, den modernen Fahrzeugen und Bahnhöfen sowie den attraktiven Tarifen des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar begründet sein dürfte. Fortgesetzt hat sich dieser Trend auch entlang der jüngsten Erweiterungs-

strecken nach Germersheim und Homburg/Saar. Dort haben sich seit Dezember 2006 innerhalb weniger Monate bereits 19 bzw. 23% mehr Menschen für die Bahn entschieden. Umgerechnet bringen allein diese beiden Erweiterungen 350 bzw. 1 000 Kunden mehr – pro Tag.

Die Geschichte des, in seiner Vorbereitungszeit amtlich als „Nahschnellverkehr Rhein-Neckar“ bezeichneten Konzepts reicht bis in die frühen 70er Jahre zurück. Der siebtgrößte Ballungs- und Verdichtungsraum in Deutschland war viele Jahre der einzige ohne S-Bahn-System. Erste konkrete Schritte für die S-Bahn Rhein-Neckar wurden schon 1978 mit einer Regionalverkehrsuntersuchung eingeleitet. Wegen der geringeren Investitionskosten gaben die Gutachter einer Regionalbahn auf dem vorhandenen Streckennetz der DB, unter Einbeziehung der Teilstrecke Heidelberg – Neckargemünd, den Vorzug. 1980 und 1983 wurden entsprechende Zielbestimmungen in die Landesentwicklungspläne der Länder Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg aufgenommen. Doch dem verheißungsvollen Auftakt drohte ein jähes Ende, als der damalige Bundesverkehrsminister Dollinger mit seinen „Leitlinien zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn vom 23. November 1983“,

*Die Grafik macht es deutlich: Obwohl schon der Rheinland-Pfalz-Takt ab 1994 fast zur Verdoppelung der Nachfrage auf der Ludwigsbahn führte, stieg durch die Einführung der S-Bahn die Zahl der Reisenden nochmals an.*



**Service und Informationen:**

S-Bahn Servicetelefon  
06 21 - 8 30 12 00

Fahrplanauskunft (aus dem Festnetz)  
08 00 - 1 50 70 90 (gebührenfrei)

Fahrplanauskunft (vom Handy)  
0 18 05 - 22 11 00 (Tarif gem. Netzbetreiber)

VNR-Servicenummer  
0 18 05 - 8 76 46 36 (14 ct/Min. aus Festnetz DT AG)

VIV-Servicetelefon  
07 21 - 61 07 58 85

Weitere Informationen unter:  
www.s-bahn-rhein-neckar.de  
www.stm.de

Verkehrsstation  
S-Bahn-Halt mit Umstiegsmöglichkeit zum Busverkehr  
S-Bahn-Halt mit Umstiegsmöglichkeit zur Straßenbahn

S1 - Halt nur im Einzelfall  
S3 - Halt nur im Einzelfall  
S3 - regelmäßiger Halt ab 18.00 Uhr  
S4 - Inbetriebnahme vs. Juni 2007

Anschlussstrecken  
Fahrzeuge in S-Bahn-Qualität  
weitere Anschlussstrecken

Herausgeber: DB Regio AG, Region RheinNeckar, Postfach 10 08 63, 68008 Mannheim



unter anderem mit dem Verzicht auf neue S-Bahn-Projekte, die Schulden der Bundesbahn reduzieren wollte. Angesichts der Zweifel des Bundesverkehrsministeriums an der „S-Bahn-Würdigkeit“ der Rhein-Neckar-Region sah die Anfang 1983 in Auftrag gegebene betriebliche Feinuntersuchung durch die Universität Hannover lediglich eine Linie zwischen Neustadt/W bzw. Speyer und Wiesloch-Walldorf über Heidelberg vor. Die DB veröffentlichte im Mai 1987 das Konzept der „City-Bahn Rhein-Neckar“: Mit zwei Ästen von Neustadt/W bzw. Speyer nach Wiesloch-Walldorf bzw. von Lampertheim an der Riedbahn bis nach Waghäusel sollte die

Region besser für den SPNV erschlossen werden. Im August 1987 gab sie die Nutzen-Kosten-Untersuchung für eine „Regionalbahn Rhein-Neckar“ in Auftrag – inklusive der Neckartalstrecke bis Eberbach. Dabei wurde ein Stundentakt mit Verdichtung zum Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit berechnet.

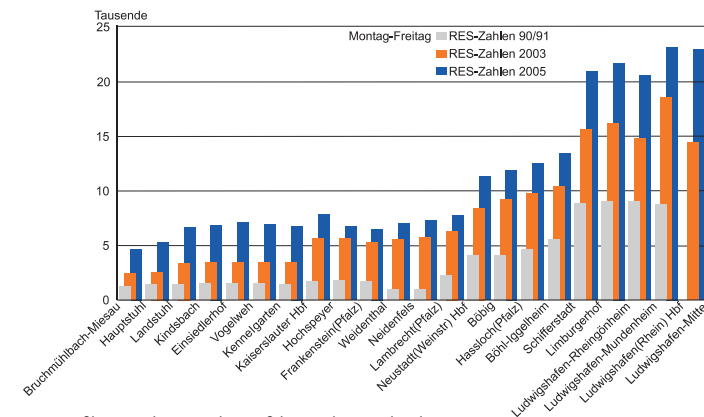
Zur treibenden Kraft für die Umsetzung der S-Bahn-Planungen wuchs indes der im Dezember 1989 gegründete und drei Landesgrenzen überschreitende Verkehrsverbund Rhein-Neckar VRN mit seinem damaligen Geschäftsführer Dr. Wolfgang Wagner, der

mit verschiedensten Vorschlägen das Projekt über die Jahre voranbrachte. Seit der Gründung der Tarifgemeinschaft Rhein-Neckar im Jahre 1973 war so die verkehrliche und tarifliche Integration des ÖPNV mit Bussen und Bahnen im Rhein-Neckar-Raum weitgehend parallel vorangetrieben. Als offizieller Start für den S-Bahnbau gilt die Grundsteinlegung für die zweite Rheinbrücke Mannheim/Ludwigshafen am 15. November 1997. Sie ist, gemeinsam mit dem benachbarten neuen Haltepunkt Ludwigshafen Mitte, das bauliche Kernstück des Projektes. Der Bau- und Finanzierungsvertrag für den Infrastrukturausbau auf beiden Seiten des Rheins wurde erst im Jahr zuvor unterzeichnet.

Nachdem in der Westpfalz ab 1998 erste gute Erfahrungen mit der europaweiten Vergabe von Schienenverkehrsleistungen gesammelt werden konnten, wurde mit der Ausschreibung der S-Bahn Rhein-Neckar bundesweit Neuland be-



Kurz vor Neustadt fahren die S-Bahnen unterhalb der Wolfsburg vorbei.



Die Grafik zeigt, dass mit der Einführung der S-Bahn die Fahrgastzahlen auf der Ludwigsbahn nochmals deutlich angestiegen sind.

treten: Zum einen handelte es sich damals um das größte kontinentaleuropäische Vergabeverfahren, zum anderen mussten die Verdingungsunterlagen zwischen den Aufgabenträgern in den Bundesländern

Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen abgestimmt werden. Das ausgeschriebene Streckennetz umfasste die Linie von Kaiserslautern über Heidelberg nach



S-Bahn durchfährt Franckenstein.

Mosbach und Osterburken (Linie S 1, Abschnitt Neustadt – Mosbach S 2). Die S 4 verband zunächst Speyer, seit Dezember 2006 auch Germersheim mit Mannheim, Heidelberg und Bruchsal. Als S 3 werden heute die von Germersheim über Mannheim und Bruchsal hinaus bis nach Karlsruhe fahrenden Züge bezeichnet. Im Berufs- und Schülerverkehr wird bedarfsorientiert gefahren, ab ca. 8 Uhr ist der Fahrplan vertaktet. Grundlage der Ausschreibung war der Einsatz der 140 km/h schnellen ET 425.2 mit je 2 Mehrzweckräumen, einem behindertenfreundlichen, geschlossenen Vakuum-Toilettensystem sowie 2 Fahrausweisautomaten. Außerdem verfügen die Triebwagen über eine sowohl akustische wie auch optische Haltestellenansage. Durch die Kombination der 76 cm hohen Bahnsteige mit

den neuen S-Bahnfahrzeugen konnte ein barrierefreier Ein- und Ausstieg ermöglicht werden. Dies hat insbesondere dazu geführt, dass viele Fahrgäste mittlerweile ihr Fahrrad oder Kinderwagen im großen Mehrzweckabteil mitführen. Um die Zahl der Sitzplätze an die Nachfrage anzupassen, werden, vor allem in Neustadt, Mannheim und Heidelberg sowie gelegentlich in Schifferstadt, zusätzliche Triebwagen an- und abgehängt („Stärken und Schwächen“). Oder beide Triebwagen werden getrennt und fahren jeweils alleine zum Beispiel weiter nach Neustadt und Germersheim („Flügeln“).

Als Gewinner dieser Ausschreibung ging die DB Regio AG hervor, die das wirtschaftlichste Angebot abgegeben hatte. Als der am Ende einzige Mitbewerber, die Bietergemein-



Der Haltepunkt Franckenstein wurde barrierefrei umgebaut, das frühere Empfangsgebäude wartet hingegen auf den Fortgang der Sanierungsarbeiten.

schaft Transregio/Connex, ihren Einspruch zurückzog, wurde im Dezember 2001 der Zuschlag erteilt. Nun konnten die Betriebsvorbereitungen beginnen. DB Regio und ihre Schwestergesellschaft Station & Service hatten nur noch rund 700 Tage Zeit, die S-Bahn auf die Gleise zu setzen.

Dies war an sich schon eine Herausforderung. Zur Herkulesaufgabe wurde das Projekt, als nach einem Besuch des damaligen Bundesverkehrsministers Bodewig der Entscheidung fiel, die vier S-Bahn Ergänzungsstrecken Neustadt - Kaiserslautern, Bruchsal – Karlsruhe, Speyer – Germersheim und Eberbach – Mosbach zeitgleich mit den schon beschlossenen Stammstrecken fertig zu stellen. Grundlage war ein Gutachten,

das die positiven volkswirtschaftlichen Nutzen der Verlängerungen bestätigte. Hinzu kam noch der badische Abschnitt über Mosbach hinaus nach Osterburken, der ohne direkte Bundeszuschüsse realisiert wurde. Neben dem Ausbau der bestehenden Stationen wurden mehrere neue Haltepunkte eingerichtet: In der Pfalz, wie schon erwähnt, Ludwigshafen-Mitte, Speyer Nord/West und die neue Station Weidenthal. Sie ersetzte den fern der Ortsmitte gelegenen früheren Bahnhof, wodurch die Wege zur S-Bahn erheblich verkürzt wurden. Auch an der Strecke ins Neckartal und weiter nach Osterburken wurden insgesamt vier neue Haltepunkte errichtet. Die vier Stationen Ludwigshafen-Mundenheim und -Rheingönheim sowie Mannheim-Rangierbahnhof und -Seckenheim wurden zunächst als Provi-



Nach Voranmeldung und einer geringen Gebühr kann die Ludwigshafener S-Bahn-Werkstatt besichtigt werden.

sorien (mit Bretterbahnsteig) hergestellt, unter anderem weil der Umfang der noch anstehenden Ausbaumaßnahmen an den Strecken Schifferstadt – Ludwigshafen und Heidelberg – Mannheim noch nicht feststand. Zumindest für die Modernisierung der beiden Ludwigshafener Vorortstationen sollen Ende 2007 die Bagger anrollen.

Insgesamt kostete die S-Bahn Rhein-Neckar einschließlich des Um- und Neubaus von Haltepunkten und der Verlängerungen nach Germersheim und Homburg bislang rund 480 Mio. €. Den Kauf

der Fahrzeuge haben die drei Länder mit einem Gesamtbetrag von umgerechnet ca. 30 Mio. € aus Nahverkehrszuweisungen des Bundes gefördert. Die S-Bahn-Werkstatt befindet sich in Ludwigshafen, für deren Errichtung gab es eine weitere Finanzspritze der Länder von knapp 2,3 Mio. €. Seit Mai 2007 werden für Gruppen aus dem Rhein-Neckar-Raum gegen eine geringe Gebühr sogar Führungen durch das Werk Ludwigshafen angeboten – ein weiterer Mosaikstein zur Kundenbindung. Die gesamten Neu- und Umbaukosten

der Werkstatt betragen etwa 16 Mio. €.

Auf Basis des VRN-Konzeptes „Rhein-Neckar-Takt 2010“ wurde in den vergangenen Jahren die zweite Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar zusammen mit dem Bundesverkehrsministerium sowie den betroffenen Bundesländern festgelegt. Diese umfasst in Rheinland-Pfalz Ausbaumaßnahmen an den Strecken Kaiserslautern – Homburg (Stationsausbau), Mainz – Worms – Ludwigshafen – Mannheim (Stationsausbau), Bruchsal – Germersheim (Stationsausbau und Elektrifizierung) sowie die Elektrifizierung der Südeinfahrt zum BASF-Werksgebiet.

Fast abgeschlossen werden konnten mittlerweile die Baumaßnahmen an der Verlängerung der S-Bahn Rhein-Neckar von Kaiserslautern nach Homburg. Es ist besonders dem großen Engagement des Verkehrskoordinators der WM 2006, dem ehemaligen Abteilungsleiter im







Der preisgekönte neue Haltepunkt Ludwigshafen Mitte kostete 18 Mio. € und beseitigte den seit 1969 erkennbaren Mangel, dass der neue (Haupt-)Bahnhof zu weit von der Stadtmitte entfernt liegt.



Der markante gläserne Steg in Neustadt hat das Gesicht des Bahnhofs deutlich verändert (vgl. Bild auf Seite 104).

rheinland-pfälzischen Verkehrsministerium, Herrn Dr. Karl-Geert Kuchenbecker zu verdanken, dass schon seit Dezember 2006 die Züge der S 1 nahezu stündlich von Kaiserslautern nach Homburg verlängert werden. Der noch ausstehende S-Bahn gerechte Umbau der Stationen Kaiserslautern-Kennelgarten und Vogelweh startete am 10. September 2007. Weil die heutige Station Vogelweh ab voraussichtlich 2012 wegen des Ausbaus der Bahnstrecke Saarbrücken – Kaiserslautern (Ertüchtigung für Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h) vollständig neu errichtet werden muss, wird zunächst nur ein Provisorium realisiert. Die künftige S-Bahn-Station nahe dem Opelwerk wird zwei Außenbahnsteige und eine Unterführung erhalten.

Die Solidarfinanzierung aller im Westpfalz Verkehrsverbund (seit 1. Juni 2006 integriert in den Verkehrsverbund Rhein-Neckar) zusammengeschlossenen Landkreise und kreisfreien Städte war die zweite wesentliche Voraussetzung des schnellen Baubeginns. So ist es konsequent, dass der Vorsteher des Zweckverbandes Rheinland-Pfalz Süd, der Kuseler Landrat Dr. Winfried Hirschberger, die Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken im Rahmen einer erneuten Verlängerung der S 1 immer wieder ins Spiel bringt. Heute fahren zwischen Kaiserslautern und Homburg die S-Bahnen von DB Regio, Region Rhein-Neckar im Wechsel mit den aus dem Saarland durchgebundenen Regionalbahnen bzw. Regionalexpresszügen von

DB Regio Südwest. Im Landkreis Kaiserslautern wird so ein angenäherter Halbstundentakt angeboten. Zwischen Landstuhl und Kaiserslautern fahren außerdem die Züge von und nach Kusel, die derzeit von Trans Regio betrieben werden. Dass die, mit 204 Kilometer längste S-Bahnlinie Deutschlands nicht verspätungsanfällig ist, liegt an ausreichenden Fahrzeireserven und planmäßigen Standzeiten an den größeren Knotenbahnhöfen im Linienverlauf.

Weil sich die Region Rhein-Neckar als ländergrenzenübergreifende Gemeinschaft versteht, ist die Koordination des gesamten S-Bahn-Ausbaus beim Verkehrsverbund Rhein-Neckar angesiedelt. Dessen Geschäftsführer Werner Schreiner war bis Juni 2005 Verbandsdirektor des Zweckverbandes SPNV Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV) und sorgt seit vielen Jahren dafür, dass Rheinland-Pfalz-Takt und Drei-Löwen-Takt gemeinsam mit dem Nahverkehr in Südhessen weiter zusammenwachsen. Beim pfälzischen ZSPNV nimmt inzwischen der stellvertretende Verbandsdirektor Michael Heilmann diese Aufgabe wahr.

Als Ergebnis dieser erfolgreichen grenzüberschreitenden Kooperation werden auch in Nordbaden und Südhessen umfangreiche Ausbaumaßnahmen verwirklicht. Beschlossen sind der Ausbau der Strecken Heidelberg – Meckesheim/Aglasterhausen – Sinsheim – Eppingen (Stationsausbau, Elektrifizierung und Verknüpfung mit der



Eine deutliche optische Aufwertung erfuhr der Haltepunkt Einsiedlerhof: Das Ende der 70er Jahre aufgestellte hässliche typische Bundesbahneinheitsbetonhäuschen als Abschluss eines Treppenaufgangs (das damals eine charakteristische, aber auffällige alte Holzkonstruktion mit Flügelüren ersetzte) wurde endlich durch eine schlanke, leichtfüßige Konstruktion ersetzt – das ganze Bahnhofsareal wurde mit Fahrradboxen und den Wartehäuschen aus Stahl- und Glas ansprechend gestaltet (s/w-Bild: André Sinn).

Stadtbahn Heilbronn Nord), Mannheim – Biblis (Stationsausbau) und Mannheim – Darmstadt (-Frankfurt), (Stationsausbau). Außerdem wird die hochbelastete Strecke zwischen Mannheim und Heidelberg mehrgleisig ausgebaut. Am Weitesten vorangeschritten sind im Jahre 2007 die Vorbereitungen für die Integration der sogenannten Elsenz- und Schwarzbachtalbahn in die S-Bahn Rhein-Neckar zum Jahresfahrplanwechsel im Dezember 2009.

Für Ende 2010 ist vorgesehen, dass die S-Bahnstrecke Germersheim – Bruchsal betriebsbereit ist. Über diese landesgrenzüberschreitende Verbindung sollen auch einige Stadtbahnzüge der AVG fahren. Als Nebeneffekt können die Regionalexpresszüge zwischen Mainz, Speyer und Karlsruhe auf elektrischen Betrieb umgestellt werden. Nicht in die S-Bahn Rhein-Neckar, sondern in das Karlsruher Stadtbahn-system wird die zweigleisige Hauptbahn südlich von



S-Bahnen und Regionalbahnen bilden westlich von Kaiserslautern gemeinsam einen angenäherten Halbstundentakt. Das Foto zeigt eine den S-Bahnen ähnliche Regionalbahn in Hauptstuhl.

Germersheim nach Wörth integriert. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung ergab, dass die Ausdehnung des vorhandenen Stadtbahn-systems wirtschaftlicher als die südliche Erweiterung der S-Bahn Rhein-Neckar ist. Bis zum Jahr 2010 soll die Stadtbahn in Betrieb gehen, im Frühsommer 2007 wurden wichtige Beschlüsse zur Finanzierung gefasst. So werden die Gebietskörperschaften erstmals, allerdings nur vorübergehend, für die laufenden Kosten des Betriebs mitbezahlen. Unabhängig davon sollen ab dem Zeitpunkt der Elektrifizierung der BASF-Strecke elektrische S-Bahnzüge in/aus der BASF bis nach Wörth rollen.

Spätestens nach Auslaufen der derzeitigen Länder-Verkehrsverträge mit der DB Regio im Jahre 2015 sollen alle S-Bahnabschnitte in Betrieb genommen sein. Der Dezember 2015 ist dann auch der Zeitpunkt der Betriebsaufnahme nach der zweiten, europaweiten S-Bahn- Ausschreibung. Es ist also nicht ausgeschlossen, dass künftig die roten S-Bahnzüge der Deutschen Bahn von Fahrzeugen anderer Anbieter abgelöst werden.

## Die Fußballbahn – mit dem Zug zur WM 2006

*Ball und Bahn gehören in Kaiserslautern seit langer Zeit zusammen. Schon in den 1970er Jahren kamen die Fans am frühen Samstagnachmittag mit der Bahn an. Geduldig standen sie vor dem dauerprovisorischen Kartenschalter am Gleis 1. In dem ansonsten spartanisch eingerichteten Aufenthaltsraum für Reisende versorgten Verkäufer die Bahnfahrer mit Eintrittskarten 'fer de Betze': Also für die, bisweilen legendären Spiele gegen Bayern München und andere Bundesligamannschaften. Die Spiele mit Rehagel, Pirrung und Hellström waren Kult.*

### **Betzenberg Hauptbahnhof**

Mit der WM 2006 fanden Bahn und Ball wieder zusammen. Kaiserslautern nahm als kleinste WM-Stadt teil an der größten Party auf Deutschlands Gleisen. Im Fritz-Walter-Stadion wurden fünf Spiele ausgetragen. Alles war auf die WM ausgerichtet. Mit Bundesmitteln wurden der Bahnhof, der Vorplatz und das weitere Umfeld herausgeputzt und die Vereinigung der beiden Verkehrsverbände Rhein-Neckar und Westpfalz vollzogen. Fast wäre sogar noch die S-Bahn nach Homburg fertig geworden. Der Grund für die traditionell gute Nutzung der Züge bei Fußballspielen im Stadion des 1. FCK ist vom Bahnhof aus unübersehbar und bedarf in der Pfalz eigentlich keiner Erklärung: Der Betzenberg ist nur wenige Fußminuten entfernt, hier waren die Bedingungen für die Umsetzung der Green Goal Strategie des

WM-Organisationskomitees besonders gut. Mit Green Goal sollte die ganze WM klimaneutral durchgeführt werden – und der Verkehr war eine von vier tragenden Säulen.

Die Umsetzung war vorbildlich – alle Beteiligten, angefangen von den Aufgabenträgern über die verschiedenen Gesellschaften der Bahn AG bis hin zu den beiden ebenfalls beteiligten Bahngesellschaften Trans Regio und Pfalzbahn, verstanden sich als Team, „und die Gewinner sind die Fußballfans, die mit der Bahn anreisen“, so der Wortlaut einer gemeinsamen Erklärung.

### **Sonderverkehr bis tief in die Nacht**

Bundesweit hat die Deutsche Bahn über 300 Sonderzüge im Fernverkehr eingesetzt, hinzukamen, nach Angaben der Deutschen Bahn, rund 10 000 zusätzliche Regionalzüge. Sie wurden von den Aufgabenträgern bestellt und bezahlt. Die Auslastung der Züge auf den Hauptachsen lag bei durchschnittlich 90%, die DB spricht von zwölf Prozent zusätzlichen Bahnkunden im Fern- und Nahverkehr.

Mit diesen nackten Zahlen ist nüchtern ausgedrückt, was in den Zügen und auf den Bahnhöfen in der Pfalz los war. Vor allem die S-Bahnen waren zum Bersten voll. Die Reisenden fuhren zum public viewing, zur WM-Meile in der Eisenbahnstraße und zu den Konzerten auf dem Lauterer Stiftsplatz – schon der Bahnhofsvorplatz wurde zur verlängerten WM-Meile – bunte Farben



*Mit einem stilisierten Ball als welcome desk empfing die Bahn die Fußballfans im Kaiserslauterer Hauptbahnhof*

überall. Die wenigsten hatten Karten für die Spiele.

Auf allen Strecken rund um Kaiserslautern wurden bis tief in die Nacht Sonderzüge angeboten und noch während der WM kurzfristig weitere Züge eingesetzt. Zwölf zusätzliche Fernzüge verbanden die Barbarossastadt mit dem Ruhrgebiet, München und Hannover. Letzte Fahrmöglichkeiten in alle Richtungen gab es frühestens (!) um 1.45 Uhr. Doch beim Spiel USA – Italien reichte selbst das nicht mehr aus. Mitten in der Nacht schickte DB Regio Südwest zwei Entlastungszüge auf die Strecke, die in keinem Fahrplan enthalten und auch nicht bestellt



Beim Spiel Australien – Japan am 12. Juni 2006 überströmten die Fans die Stadt und feierten schon auf dem Weg zum Stadion.

waren. Die organisatorischen Weichen für flexibles Eingreifen waren zuvor gestellt: Die Anweisungen der WM-Leitstelle vor Ort in Kaiserslautern hatten Vorrang vor der Transportleitung – eine weise (Vor)Entscheidung. Doch die Bahn AG musste auch anderweitig einspringen: Weil die Gepäckaufbewahrung der Stadt nicht funktionierte, kamen die Stadionbesucher beim USA-Spiel noch mal zurück zum Bahnhof – dort wurden kurzfristig die nötigen Kapazitäten bereit gestellt. Ein DB-interner Qualitätsbericht kam deshalb nicht umhin, Kaiserslautern durchweg sehr gute Noten auszustellen. Das kam nicht von ungefähr: Selbst die Ansagen im „FIFA-WM-Bahnhof Kaiserslautern“ wurden, angepasst an die einzelnen Spiele, zusätzlich in den jeweiligen Amtssprachen durchgeführt. Also auch auf Japanisch.

#### Gute Noten für die Eisenbahnen

Für die DB Regio Südwest hob Regionalchef Udo Wagner hervor, dass der DB-interne Qualitätsbereich das von allen Seiten als schwierig eingestufte Samstagsspiel zwischen Italien und den USA überprüfte: „Alle Beteiligten bekamen hervorragende Noten für Sauberkeit und Sicherheit, unabhängig davon, zu welcher Konzerntochter sie gehören“.

Hervorgehoben wurde die Präzision der Betriebsabwicklung auch unter Sicherheitsaspekten. Sogar die Reisendeninformation am Bahnhof wurde mit 97,2 Punkten (von 100 möglichen) bewertet, die Informationen in den Zügen bei Unregelmäßigkeiten bekamen die für ein solches Großereignis bemerkenswert gute Schulnote '2'. Die

beiden Privatbahnen gaben ebenfalls ihr Bestes: Die Pfalzbahn lieh sich kurzerhand einen kompletten Zug mit Lok und Wagen, weil der Schienenbus von Worms über die Zellertalbahn aus allen Nähten zu Platzen drohte. Und fuhr auf eigene Kosten die Frankenthaler Fußballfans nach Hause – der Zug wurde nachts um 2 Uhr in Monsheim geteilt und bediente so auch die nördliche Vorderpfalz.

Insgesamt nutzten alleine an den fünf Kaiserslauterer Spieltagen 130 000 Fans die Zugangebote. Spitzenreiter waren die beiden Spiele mit italienischer Beteiligung und je 30 000 Bahnfahrern – die nach Spielende innerhalb weniger Stunden pünktlich nach Hause gebracht wurden. Die Prognosen gingen von (nur) rund 85 000 Menschen aus, die an den Kaiserslauterer Spieltagen in die Stadt und ins Stadion kommen.



Pfälzisches Bier am frühen Morgen: Die australischen Fußballfans feierten gerne und viel.

Nennenswerte Pannen gab es nicht, auch wenn die örtliche Presse Kleinigkeiten monierte. Der reguläre Bahnbetrieb lief parallel dazu fast störungsfrei. Alles was Räder hatte, wurde auf die Strecke geschickt, Werkstattaufenthalte, so weit es möglich war, verschoben. Die Verkehrsunternehmen meisterten diese Ausnahmesituation erstklassig.

Der FCK dagegen muss dieses Ziel erst wieder erreichen. Die besten Fans der beiden Bundesligen drücken ihrem 'Betze' alle Daumen – und machen auch weiterhin, wie in den 1970er Jahren, an den Spieltagen die Eisenbahn zur Fußballbahn.



Wo sonst als in Kaiserslautern sind Fußball und Bahn so eng miteinander verbunden? Der Talent-Triebwagen 643 006 fährt nicht erst seit der WM 2006 mit einer Unterschrift und dem Photo des 54er WM-Gewinners Horst Eckel durch die Pfalz.

## Draisinen- / Museumsbahnen / Radwege

*Nicht immer können Bahnstrecken reaktiviert werden.*

*Anstatt sie abzureissen, lassen sie sich mit pfiffigen Ideen*

*erhalten. Vielleicht können sie ja von kommenden*

*Generationen wieder genutzt werden!*



Paradebeispiel ist das Kuckucksbähnle zwischen Lambrecht und Elmstein. Der letzte Schienenbus der Bundesbahn fuhr schon am 29. Mai 1960, die letzten Güterwagen wurden von einer Kleinlok am 30. Juni 1976 abgeholt. Weil der Abbau der Strecke drohte, übernahmen sie die Enthusiasten des Neustädter Eisenbahnmuseums und starteten am 2. Juni 1984 ihren Museumszugbetrieb. Anfangs galt noch das Dampflokkverbot auf Bundesbahngleisen. Also musste eine Museumsdiesellok der Baureihe V 36 die Züge bis nach Frankeneck ziehen. Dort endlich begann das Schnauben und Stampfen der kleinen dreiecksigen Tenderlok vom Typ T3. Weil der Museumsbetrieb ein so großer Erfolg ist, haben die Kuckucksbähnler sogar eine Dampflokk „erfunden“. Die Speyerbach ist der erfolg-

*Der Kuckuck macht Dampf! Vor dem alten Pfalzbahn-Lokschuppen des Neustädter Eisenbahnmuseums DGEG wird gerade die Speyerbach für die sonntäglichen Fahrten ins Elmsteiner Tal vorbereitet.*

reiche Umbau einer Industriedampflokomotive aus dem Jahr 1904. Seit 1984 haben fast 620 000 Fahrgäste die Nostalgiezüge im Speyerbachtal benutzt. Die öffentlichen Zuschüsse halten sich in engem Rahmen: 930 000 € wurden vom Land und den Kommunen investiert, die DGEK und der Förderverein Kuckucksbähnle steuerten, außer vieler tausender unbezahlter Arbeitsstunden, 185 000 € an Eigenmitteln für die Sanierungs- und laufenden Unterhaltungskosten bei. Außerdem haben sich Museum und Kuckucksbähnle beim Plandampf im Jahr 2005 unentbehrlich gezeigt: Sie waren der logistische Dreh- und Angelpunkt für die Einsätze bzw. Wartung der großen Schnellzugdampflokomotive. Die Diesellokomotive gibt es zwar immer noch – aber mittlerweile fahren die Museumszüge natürlich auch ab Neustadt mit Dampf (Informationen unter <http://www.eisenbahnmuseum-neustadt.de>).

#### Mit Muskelkraft zum Disibodenberg

Eine andere Methode zur Erhaltung einer Bahnlinie hat sich zwischen dem westpfälzischen Altingen und Staudernheim im Nahetal etabliert. Ein Gutachten zeigte zwar auf, dass die Reaktivierung der Glantalbahn zumindest nördlich von Lauterecken-Grumbach sinnvoll sei und einen volkswirtschaftlichen Nutzen be-



Eigentlich schiebt man die Draisine nicht zurück.... Im Bahnhof Lauterecken im schönen Glantal kann man Pause machen, selbst gebräutes Bier trinken und (am besten nach Vorbestellung), sogar Draisinen ausleihen.

deute, aber das dafür nötige Geld konnte niemand aufbringen. Doch statt dem Abriss der traditionsreichen, insgesamt 40 Kilometer langen Strecke entwickelten Studierende der Universität Kaiserslautern das Projekt der Draisinenbahn. Mit dem Kuseler Landrat Dr. Winfried Hirschberger fand sich schnell ein starker Verbündeter, der die Umsetzung des Projektes mit den Schienenfahrrädern letztlich vorantrieb und durchsetzte. So ist die Glantalbahn zur einer äußerst erfolgreichen Touristenattraktion mit Anziehungskraft weit über die Pfalz und das Nahetal hinaus geworden. Die reizvolle Landschaft, die vielen Sehenswürdigkeiten (z.B. in Meisenheim und der Disibodenberg bei Odernheim) und die neu entstandene Gastronomie entlang der Strecke (z.B. das Brauhaus im Bahnhof Lauterecken) verleihen der Schienentour per Muskelkraft viele Höhepunkte. Gleichzeitig bleibt die Glantalbahn rechtlich gesehen als Eisenbahnstrecke



Auf der strategischen Strecke zwischen Bad Münster und Odernheim als frühere Verlängerung des Mythos Glantalbahn führen 1961 die letzten Schienenbusse, eine Sonderfahrt lies Anfang der 90er Jahre die Erinnerung aufleben. Heute ist zumindest ein Teil der Strecke ein wunderschöner Radweg – selbst die Kilometersteine stehen noch (Aufnahmen jeweils westlich von Eberburg).



bestehen und könnte in ferner Zukunft auch wieder für den planmäßigen Zugbetrieb genutzt werden. (Informationen und Buchung unter: <http://www.draisinentour.de>).

Die Draisinenbahn im Glantal stand Pate bei weiteren ähnlichen Projekten. So wird nun auch ein Abschnitt der früheren Bahnstrecke Gernersheim – Landau für Fahrraddraisinen genutzt (<http://www.suedpfalzdraisine.de>).

Derzeit gesichert ist die Trasse bei dem Reststück der Schienenstrecke Homburg – Zweibrücken und der ehemaligen Bahnstrecke Landau – Herxheim. Der Schienenweg von Grünstadt zum Drahtzug soll ent-

fernt, der Abriss der benachbarten Strecke zur Zuckerfabrik Neuoffstein dürfte nach der geplanten Verlagerung des verbliebenen Güterverkehrs zumindest diskutiert werden. Bezüglich der ehemaligen „Bachbahn“ von Lampertsmühle-Otterbach nach Weilerbach und dem stillgelegten Streckenabschnitt Enkenbach – Eiswoog der Eistalbahn besteht seitens der Anliegergemeinden die Absicht, auf der jeweiligen Gleisstrasse einen Radweg einzurichten. Beispiele für Radwege auf früheren Bahnlinien sind der Glan-Bliesweg oder der westliche Teil der Bachbahn in der westpfälzischen Verbandsgemeinde Weilerbach als Teil eines abwechslungsreichen, attraktiven Radwegenetzes.

## Mit dem Aniliner über die Ludwigsbahn

Es ist 5:30 Uhr und ein kühler Augustmorgen. Am Kaiserslauterer Hauptbahnhof wummert es kräftig. An Gleis fünf steht die Regionalbahn 18971 nach Ludwigshafen – fünf Wagen und eine Diesellok der Baureihe 218. Genauer gesagt: 218 219 vom DB-Standort Karlsruhe.

Lokführer Reiner Leitsbach ist schon seit zwei Stunden auf den Beinen. Seit dem Dienstbeginn um 4.24 Uhr

bereitet er die Fahrt vor. Fahrzeug- und Kraftstoffkontrolle sowie die Abschaltung des Fremdladegerätes hat er noch im Betriebshof erledigt. Der Strom war nötig, um die Lok auf 40 Grad zu halten. Ist der Motor kälter, lässt er sich nur schwer starten. Dann rangiert er die Lok vor die Wagen. Vor dem Ankuppeln musste noch das Kabel des Vorheizgerätes abgezogen werden. Nun legt der Lokführer seine Fahr-

planunterlagen bereit und lädt den elektronischen Buchfahrplan EbuLa auf den Bordcomputer. Ein paar ziemlich junge Frauen fragen ihn am Bahnsteig, ob das der Zug nach Lambrecht sei. Sie kommen aus der nahgelegenen Disco und gehören in den Ferien zum Stammpublikum im „Aniliner“. Also dem Personenzug, der direkt ins Werksgelände der BASF fährt. Auf dem Nebengleis hält gerade der Intercity nach Frankfurt – der in Lambrecht natürlich durchfährt. Die Discoqueens haben sich also den richtigen Zug ausgesucht und steigen lautstark ein. Nach der Abfahrt des IC wird die 218 wieder gestartet: Das für sie typische Jaulen beim Anlassen kommt von der Öldruckpumpe, es folgt das Brummen des 2 500 PS starken Dieselmotors. Um 5.45 Uhr übergibt der Zugführer den Bremszettel,

die Bremsen sind in Ordnung. Nun meldet Reiner Leitsbach den Zug beim Fahrdienstleiter fahrbereit. Prompt wechseln die Lampen des Ausfahrtsignals von rot auf grün-gelb. Nach dem Abfahrtspiff – die Uhr sprang Sekunden zuvor auf 5.51 Uhr – dreht er den Fahrplan langsam im Uhrzeigersinn. Was wie ein großes Lenkrad aussieht, ist gewissermaßen das Gaspedal. Denn Lenken muss man bei der Eisenbahn nicht. Doch eine große Verantwortung tragen die Lokführer auch so.

Nach dem Kontrollblick aus dem Fenster beschleunigt die 35 Jahre alte Lok den Zug mühelos aus dem Kaiserslauterer Hauptbahnhof in die Dunkelheit. Nach wenigen Minuten sind nicht nur 120 km/h Spitze, sondern auch der Heiligenbergtunnel erreicht. Verkehrte Welt: In der Grundschule im Stadtteil Einsiedlerhof lernte uns die Lehrerin in schönstem Pfälzisch: „Zwische Hochspeyer un Lautre, do steht e Tunnel, wem mer rinn fährt,

werds dunkel, wem mer raus fährt, werds hell. Holla dihia, holla diho .....“. Heute sind die 1 349 Meter aus Sicherheitsgründen beleuchtet und draußen zeigen sich nur zaghaft erste Spuren der Dämmerung. Das Ende der Stei-

gung ist erreicht, mit einer raschen Linksdrehung des Fahrplaners gehen die Motoren in den Leerlauf. „Nächster Halt Hochspeyer, Ausstieg in Fahrtrichtung rechts“. Auch diese Durchsage für die noch wenigen



Der Führerstand der Diesellok 218 hat nur wenig gemeinsam mit dem „Cockpit“ eines ICE: Auffällig sind das große Handrad für die Geschwindigkeit und die drei Hebel für das Führerbremsventil sowie die Zusatz- und hydrodynamische Bremse.



Feierabend! Eine 218 des Standortes Karlsruhe hatte im Juni 2006 den abendlichen Aniliner am Haken und fuhr im Neustadter Tal Kaiserslautern entgegen.

Reisenden macht der Triebfahrzeugführer mit Routine, er ist seit 27 Jahren mit den Bedieneinrichtungen verschiedenster Lokomotiven vertraut.

In Hochspeyer und den folgenden drei Stationen steigen nur wenige Leute ein – es sind noch Sommerferien. Beim Bremsen hält sich ein Reisender auf dem Bahnsteig die Ohren zu. Die Regionalbahnwagen am Haken der Lok wurden aus alten Silberlingen umgebaut. Diese klassischen Nahverkehrswagen lösten ab den 1960er Jahren die Vorkriegswagen und Umbauwagen der

Nachkriegszeit ab. Sie haben noch – das schrille Kreischen der Bremsen verrät es – Klotzbremsen. Dafür sind aber die Polster weicher als in der S-Bahn. Und 218 219 bullert mit sattem tiefem Ton durch die nächsten elf Tunnel Neustadt entgegen. Ein Güterzug mit einer ungewohnten Lok kommt entgegen: Es ist eine sogenannte Prima des französischen DB-Railion-Konkurrenten Veolia, die erst seit kurzem durch die Pfalz nach Frankreich fahren.

Ab Lambrecht wird der Zug voller – bis Ludwigshafen steigen an normalen Arbeits-

tagen rund 180 Pendler ein. Früher fuhren noch mehr Arbeiter mit dem Zug zur BASF. Die Züge bestanden aus vielen dreiachsigen grünen Umbauwagen, gezogen von einer 216. Weil deren Dampfheizung im Winter nicht ausreichte, hing am Zugschluss sogar ein Heizwagen. Die nur 1 900 PS starken 216 wurden dann ab 1973 von der deutlich stärkeren und auch 20 km/h schnelleren 218 abgelöst. Für die Berufspendlerzüge waren dann bis ins Jahr 2004 die Loks der Bw Kaiserslautern und Karlsruhe zuständig. Das pfälzische Betriebswerk musste damals alle seine 218 an die Werke in Trier und Darm-

stadt abgeben. Weil zuvor, am 10. November 1998, schon alle Rangierloks der Werkstatt Saarbrücken zugeschlagen wurden, sind in Kaiserslautern seit Juni 2004 ausschließlich Dieseltriebwagen beheimatet. Die jüngeren Lokführer kennen sie nicht mehr, die mit der 218 bespannten schweren Schnellzüge durch das Alsenz- und Nahetal. Für die Truppenzüge in Doppeltraktion durch den Hunsrück oder annähernd 2 000-Tonnen Schotterzüge aus dem Glantal wurde im Motorraum per Hand in den Langsamgang umgeschaltet – dann hatten die jeweils 80 Tonnen schweren Loks noch mehr Kraft. Bis 2010 will das



Im Jahr 1987 hatte der Aniliner noch acht Wagen. Mit 218 375 vom Bw Kaiserslautern stand er abfahrbereit auf Gleis 1 in Neustadt/W.



Zwei der drei grünen Dieselloks der BASF-Werksbahn zogen im Mai 2007 bei Ludwigshafen-Mundenheim einen Containerzug nach Germersheim.



VU Rhein-Neckar der DB Regio AG auf den Typ 218 verzichten und die verbleibenden Dieselmotoren auf neuere Triebwagen umstellen. Zumindest vorübergehend. Die Planungen für die Elektrifizierung der Werksdurchfahrt sind in vollem Gange. In einigen Jahren werden elektrische Triebwagen eingesetzt und die BASF-Züge in das S-Bahn-Netz integriert sein.

Doch noch fährt die 218 ins BASF-Gelände. Vom Ludwigshafener Hauptbahnhof aus führt ein 600 Meter langer Stadttunnel direkt zur Chemiefabrik. An deren drei Haltepunkten befinden sich Kontrollstationen, damit keine Betriebsfremden in das Gelände eindringen können. Rund 50 Pendler steigen an den einzelnen Stationen aus. Es ist kurz nach sieben Uhr und sie streben eilig an ihre Arbeitsplätze. Im Werk selbst ein Gewirr an Leitungen, Rohren und – Gleisen. Einen Containerbahnhof gibt es, an dessen Betreibergesellschaft die BASF beteiligt ist. Die Servicecenter Schienenverkehr genannte werkseigene Eisenbahn beschäftigt etwa direkt etwa 120 Menschen. Einschließlich der angemieteten gibt es rund 3 500 Güterwagen. 15 Rangierloks und sieben Zweiwege-Unimogs stehen für den werksinternen Verkehr auf dem insgesamt 220 Kilometer umfassenden Gleisnetz zur Verfügung. Außerdem fahren drei frühere Reichsbahn V 100 die Kalkzüge aus dem Hunsrück, Containerzüge nach Germersheim und weitere Zubringerfahrten nach Mannheim und Darmstadt-Kranichstein.

Als alle Beschäftigten ausgestiegen sind, kann Reiner Leitsbach seine 218 wieder beschleunigen. Mit der im Werksgelände zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h fährt die rote Regionalbahn gegen 7 Uhr 30 als Leerzug über die nördliche Zufahrt aus dem Gelände heraus. Bis zum Containerbahnhof hängt der Fahrdraht schon, täglich verlassen 25 Güterzüge der Bahn-Tochter Railion oder deren privater Mitbewerber in Richtung Oggersheim, der Einmündung in die Hauptstrecke Ludwigshafen – Mainz.

Mit 25% ist die BASF-Werksbahn übrigens an der Güterzuggesellschaft Rail4Chem beteiligt, die der DB vor allem im lukrativen Ganzzugverkehr Marktanteile abgejagt hat und selbstverständlich auch Züge von und nach Ludwigshafen BASF fährt. Zunächst fährt der Zug an Edigheim, später an einer Gruppe Kanada-Gänsen vorbei. Insgesamt 16 Kilometer Werksdurchfahrt liegen hinter uns. Links und rechts der Bahn Wiesen und Felder – auch das ist Ludwigshafen.

Im Hauptbahnhof der Chemie-Stadt steigt der Zugführer aus und die 218 wird mit den fünf Wagen in die Abstellgruppe vor der S-Bahn-Werkstatt rangiert. Kaum ist abgekuppelt, beginnen Reinigungskräfte mit der Säuberung des Zuges. Denn am Nachmittag will die Bahn AG den Anilinern einen ordentlich geputzten Wagen zur Fahrt ins Wochenende bieten. Diesen Zug fährt ein Kollege vom Standort Ludwigshafen.



*Pause am Standort Ludwigshafen: Gleich drei Loks vom Typ 218 warten auf die Einsätze im Berufsverkehr von und zur BASF.*

Die 218 muss aber noch auf das zugewiesene Gleis neben der Tankstelle, dafür ist eine Zickzackfahrt nötig. Beim Gang durch den Maschinenraum der Lok zum zweiten Führerstand kommt man sofort ins Schwitzen: Im Sommer sind 50 Grad normal – eine Sauna braucht man da nicht. Reiner Leitsbach stellt den Motor ab und dreht mit schwingvollen Bewegungen die Handbremse fest. Nach dem Eintrag ins Übergabebuch und einem letzten Kontrollgang um die Lok herum, geht er gegen 8 Uhr 30 zur S-Bahn.

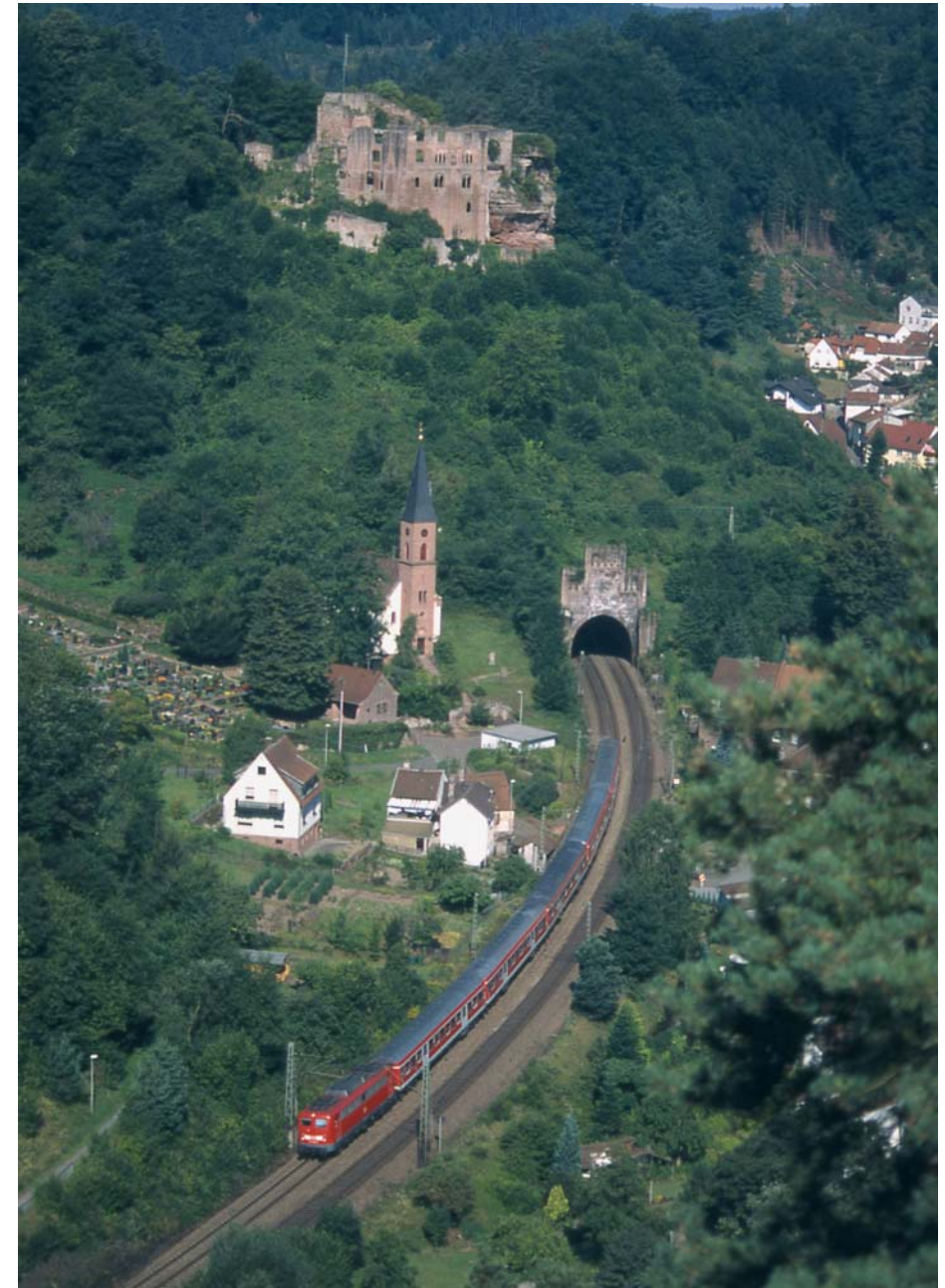
Sie bringt ihn zurück nach Kaiserslautern. Sofern der Kollege Lokleiter ihn nicht außerplanmäßig braucht, ist danach Feierabend.

Und wenn die 218 in ein paar Jahren Feierabend haben, wird wieder ein Stück alte Eisenbahn verschwunden sein. Loks mit großen Bremshebeln und einem Fahrschalter mit dem Durchmesser eines Lastwagenlenkrades werden dann nur noch im Museum zu bewundern sein.

## Die pfälzischen Eisenbahnen heute

*In den nun 13 Jahren Rheinland-Pfalz-Takt hat sich das Bild der Bahn grundlegend gewandelt. Mit den damals neuen Dieseltriebwagen VT 628 und modernisierten Nahverkehrswagen, den früheren Silberlingen fing alles an. Die Nahverkehrsfarben der Bahn waren mintgrün-weiß, die Intercity waren rot-weiß und der Interregio blau-weiß.*

Heute, im September 2007, prägen die roten Triebwagen und nur noch wenige lokbespannte Züge der DB Regio den Nahverkehr in der Pfalz. Auf elektrifizierten Strecken fahren die S-Bahntriebwagen 425.2 oder deren fast baugleiche Regionalbahnversion. Entlang der Weinstraße bietet seit nun 20 Jahren der VT 628 fast unverfälschtes Bundesbahnflair. Die Regionalexpresszüge hingegen werden mit den 160 km/h schnellen VT 612 gefahren – deren Neigetechnik ist auch nach knapp zehn Betriebsjahren noch nicht überall zugelassen. Nur mit Ausflugszügen an den Wochenenden und einzelnen BASF-Zügen ist die Baureihe 218 unterwegs. Zwischen Kaiserslautern und Kusel fahren – bis Dezember 2008 – die silbernen Regio Shuttle der trans regio. Weil die DB die Ausschreibung des Westpfalznetzes gewonnen hat – sie gab das wirtschaftlichste Gesamtangebot ab – wird sie mit ebenso modernen Fahrzeugen auf diese Strecke zurückkehren. Zwischen der nordpfälzischen Kreisstadt Kirchheimbolanden und Alzey fahren die beiden gelben Triebwagen der Rhenus Veniro. Im Süden des Landes bedient die Karlsruher Albtabahn die Stadtbahnverbindung nach Wörth – und bald auch nach Germersheim. Nicht vergessen und unverzichtbar ist letztlich die Rhein-Haardtbahn: Die elektrische Schmal-





Der Rheinland-Pfalz-Takt ist bunter geworden: Drei verschiedene Fahrzeugtypen abgestellt im Bahnhof Kaiserslautern. In der Mitte der von den Jugendlichen sogenannte „Mixery“-Zug der Trans Regio. Sein X in der Mitte hat aber nichts mit dem bekannten Mix-Getränk einer Brauerei zu tun, sondern stammt aus dem früheren Einsatz als sogenannter ICx der privaten Veolia-Gesellschaft.

spurbahn fährt von Bad Dürkheim durch die Dörfer der Rheinebene in die Mitte der Ludwigshafener und Mannheimer Innenstadt. So könnte sie getrost als Mutter der modernen Stadtbahnprojekte gelten.

Im Fernverkehr der Deutschen Bahn fährt nun seit 1974 die Mehrzweckloks vom Typ 181 für das deutsche und französische Stromsystem durch die Pfalz. Sie ist seit Inbetriebnahme der Schnellbahn nach Paris und dem grenzüberschreitenden Einsatz der ICE-Züge weitgehend entbehrlich. Einige lokbespannte Intercityzüge werden auch mit den Baureihen 101 und 120 bespannt. Im schnellen Regionalverkehr finden, bis auf

weiteres, die zuverlässigen früheren klassischen Schnellzugloks vom Typ 110 Verwendung. Sie haben noch ein Handrad und beim Anfahren klackt das Schaltwerk.

Im Güterverkehr bekommt die DB-Tochter Railion zunehmend Konkurrenz durch private Anbieter. Diese haben einerseits hochmoderne, aber auch antiquierte, ehemalige Bundesbahnloks im Einsatz. Das in Frankenthal ansässige Unternehmen Pfalzbahn nutzt sogar gelegentlich eine sechsachsige, 3 000 kW starke frühere Reichsbahnlok aus dem Jahr 1941. Auf der Ludwigsbahn in Richtung Homburg fahren planmäßig nur wenige Private, Richtung



Eine Stadtbahn der AVG fährt in Würth an zwei Güterzugloks privater Eisenbahnen vorbei.

Speyer lassen sich deren meist bunten Loks hingegen häufiger beobachten. Für DB-Railion fahren vor allem die neuen Mehrfrequenzloks der Baureihe 185 zwischen Mannheim, Saarbrücken und Metz. Außerdem die Schwestern der 110, die zum Teil 50 Jahre alten Güterzugloks vom Typ 140. Ferner sind die Baureihen 145, 151 und 152 mit einzelnen Leistungen zu beobachten. Insgesamt nahm in den letzten Jahren der Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehrsaufkommen leicht zu.

Das einstige Mutter-Betriebswerk für Dieselloks in Kaiserslautern hat im September 2007 insgesamt 113 Fahrzeuge im

Einsatz: 32 Bombardier-Talente der Baureihe 643 fahren derzeit vor allem im Alsenztal sowie auf den Strecken von Pirmasens nach Kaiserslautern bzw. Zweibrücken. Außerhalb der Pfalz sind sie noch auf der Nahestrecke im Einsatz. Die 45 Einheiten vom Typ 628 werden im Lautertal und in Rheinhessen benötigt. Die dabei doppelt motorisierten, aber ansonsten baugleichen Einheiten (Baureihe 629) fahren auf der Strecke Alzey – Mainz. Außerdem sind die 628, gemeinsam mit den Schwesterfahrzeugen aus Ludwigshafen, für Regionalbahnzüge entlang der Weinstraße, auf den nicht elektrifizierten Strecken in der Rheinebene sowie im Queichtal derzeit noch unentbehrlich.

Letztlich betreut Kaiserslautern noch 36 der, für bogen-schnellen Einsatz ausgerüsteten Regionalexpresszüge vom Typ 612. Sie kommen in der Pfalz hauptsächlich zwischen Karlsruhe und Neustadt sowie auf der

Express-Linie Karlsruhe – Germersheim – Mainz zum Einsatz, darüber hinaus vor allem im Nahetal für die Verbindung Frankfurt/M – Saarbrücken. Eine Episode blieb dabei der Einsatz des in IC-Farben lackierten Trieb-

wagens 612 471. Er war vom 24. Januar bis 07. Juli 2005 in der Pfalz stationiert und dürfte auf den Strecken abseits des ICE öfter für ungläubiges Staunen gesorgt haben.

### Erfolgsmodell Rheinland-Pfalz-Takt

Der Rheinland-Pfalz-Takt ist auch nach 13 Jahren unbestritten ein Erfolgsmodell. Die Aufbauphase ist weitgehend abgeschlossen. Trotz enger gewordener finanzieller Spielräume (erinnert sei an die jüngste Kürzung der Nahverkehrsmittel des Bundes) fahren heute mehr Züge denn je, sowohl in der Pfalz wie in ganz Rheinland-Pfalz. Die Verbesserung der Takt- und Tarifangebote, die Reaktivierung von Strecken sowie die Modernisierung der Fahrzeuge und vieler Stationen führten zu einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen. Allein im ersten Halbjahr 2007 stieg die Zahl der Fahrgäste, bezogen auf das ganze Land, um mehr als fünf Prozent. Dort wo eine Streckenreaktivierung

sinnvoll, aber nicht umsetzbar ist, sorgen Regio-Buslinien für vertaktete Angebote.

Doch die Runderneuerung der pfälzischen Eisenbahnen geht weiter. Durch die hohen Investitionen der DB AG in elektronische Stellwerke zur Verbesserung und Rationalisierung der Leit- und Sicherungstechnik werden in absehbarer Zeit alle mechanisch gesteuerten Signalanlagen ersetzt. Allerdings ist es schwierig, den Umfang der künftig notwendigen Gleisanlagen vor allem in den Bahnhöfen richtig einzuschätzen.

Weil die Deutsche Bahn AG sich leider aus der Mitfinanzierung der Stationen verabschiedet hat, müssen die kommunalen Gebietskörperschaften einspringen. Unterstützung erhalten sie aus dem Landeshaushalt. Damit ist sichergestellt, dass in den kommenden Jahren auch weitere Stationen modernisiert und barrierefrei werden. Außerdem wurde am 19. November 2003 die neun Kilometer lange und rund 140 Mio. € teure Umfahrung von Schifferstadt in Betrieb genommen. Sie wird vor allem von Güter- und Fernverkehrszügen genutzt und stellt den



Auch das ist eine Eisenbahn: Die Rhein-Haardtbahn von Bad Dürkheim nach Mannheim fährt aber als Straßenbahn mitten durch Ludwigshafen.



Im November 2003 wurde die Neubaustrecke bei Schifferstadt in Betrieb genommen. Sie wird von Fern- und Güterzügen benutzt.

ersten Neubau einer klassischen Eisenbahnstrecke in der Pfalz seit rund 65 Jahren dar.

Auch bei den Fahrzeugen im Nahverkehr geht die Modernisierungswelle weiter. Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd mit Verbandsdirektor Christian Siemer an der Spitze will mit den kommenden europaweiten Ausschreibungen dafür sorgen, dass ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 (fast) nur noch klimatisierte Fahrzeuge eingesetzt werden. Selbst der Triebwagentyp 628, der ab 1987 als Regionalbahntriebwagen die Renaissance der Schiene mit verkörperte, soll dann nur noch mit fünf runderneuten Exemplaren vertreten sein. Der Siemens/DUEWAG-Triebwagen wird, beispielsweise als Folge der Ausschreibung des West- und Südpfalznetzes, schon Ende 2008 bzw. Ende 2010 von der neueren Siemensentwicklung Desiro (Typ 642) und den schon bekannten

Talenten der Firma Bombardier (Baureihe 643) verdrängt.

Am Beispiel dieser Ausschreibung kann man aufzeigen, welche Verbesserungen noch möglich sind. Enthalten waren alle Regionalbahnleistungen in der West- und Südpfalz mit Ausnahme der Ludwigsbahn, auch die Regional-Express-Linie Neustadt – Karlsruhe war außen vor. Dank des, gegenüber dem heute eingesetzten VT 628 größeren Beschleunigungsvermögens können weitere zusätzliche Haltepunkte eingerichtet werden, ohne dass Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen verloren gehen. Einen verbesserten Kundenzugang können so Kaiserslautern-Hohenecken, Zweibrücken-Rosengarten, Contwig-Stambach, auf der Queichtalbahn z.B. Rodalben-Neuhof, Hauenstein-Mitte, Rinntal-Sarnstall und Annweiler Ost, bzw. in der Relation Neustadt – Karlsruhe Neustadt-Süd, Kandel-



Mit den Regio-Linien werden auch abseits der Schienen vertaktete Busfahrpläne angeboten.



Ein DB-Triebwagen verlässt den Bahnhof Lauterbourg im Elsaß. Dort stehen die letzten Formsignale der früheren Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen.



Albino wurden die weißen Neigetechnik-Züge der Baureihe 612 genannt. In Sachsen sollten sie Intercity-Züge ersetzen, in der Pfalz musste 612 471 wegen Fahrzeugmangel aushelfen (Aufnahme in Lingenfeld).



Gleich zwei Lokomotiven der modernen Baureihe 185 ziehen einen Autozug durch Franenstein.



In der Nacht vom 26. auf 27. Oktober 2002 war auch am Rangierbahnhof Einsiedlerhof die Zeit der Formsignale vorbei. Heute werden die Signale und Weichen von Karlsruhe aus gesteuert.



Kohle für die Saar: Heute fährt die Bahn Importkohle aus Polen.



Vor allem die Loks von SBB-Cargo sind in der Pfalz häufiger zu sehen. Bei Ludwigshafen-Rheingönheim übernahm am 20. April 2007 die schweizer Ellok 481 003 einen Kesselwagenzug.

West und Wörth-Mozartstraße erhalten. Durch diese neuen Verkehrsstationen wird es möglich, heute noch bahnparallel geführte Buslinien in Zubringerverkehre für Orte abseits der Schiene umzuwandeln. Der Rheinland-Pfalz-Takt kann so noch weiter in die Fläche hinein getragen werden.

#### Ziel: Zukunftsperspektive für 2015

Kernaufgaben der nächsten Jahre sind die Sicherung des Angebotsumfangs des Rheinland-Pfalz-Taktes und dessen Netz- und Breitenwirkung. Ziel ist die Erarbeitung einer Zukunftsperspektive Rheinland-Pfalz-Takt 2015. Deren Umsetzung soll mit weiteren Wettbewerbsverfahren abgesichert werden. Durch die so zu gewinnenden neuen finanziellen Spielräume können noch bessere Angebote geschaffen und zum anderen durch moderne Fahrzeuge die Kundenzufriedenheit gesteigert werden. Parallel hierzu werden bis zur Betriebsaufnahme der Netze die



Jede Stunde verlässt ein Neigetechnikzug der Baureihe 612 den Bahnhof Landau in Richtung Karlsruhe.



Vor allem entlang des Rheins fahren zahlreiche private Güterzüge.



Die Bahnreform macht es möglich: Eine französische Güterzuglok fährt für die BASF bis nach Ludwigshafen (Aufnahme bei Lingerfeld).



Ab Dezember 2008 alltäglich: Ein Talent im nächtlichen Bahnhof Lauterecken-Grumbach.



Nachschub für den französischen Automarkt: Eine von Vossloh gebaute SNCF-Lok verlies im Oktober 2006 den Bahnhof Wörth in Richtung Strasbourg.

Modernisierungsarbeiten an den Bahnhöfen und Stationen forciert, um von Anfang an ein möglichst kundengerechtes Angebot zur Verfügung zu stellen. Bereits heute sind ca. 44,3 Prozent aller Zugleistungen im Bereich des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd europaweit ausgeschrieben worden.

Die Umsetzung der zweiten Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar sowie die Planungen zur Stadtbahnverlängerung von Karlsruhe bis nach Germersheim laufen auf Hochtouren. Letztere soll im Dezember 2010 in Betrieb gehen. Dann sollen moderne Stadtbahntriebwagen auf der zu elektrifizierenden, zweigleisigen Strecke Wörth – Germersheim

fahren. Zunächst wird von Montag bis Freitag ein weitgehender Halbstundentakt, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ein Stundentakt angeboten. Eine der beiden halbstündigen Stadtbahnen wird dann als „Eilzug“ verkehren, also zwischen Germersheim und Wörth nur die heute bestehenden Bahnhöfe sowie in der Innenstadt von Karlsruhe die wichtigsten Stationen bedienen. Die halbstündlich hierzu versetzte Stadtbahn hält im Gegenzug zusätzlich neben den bestehenden Stationen an allen neuen Haltepunkten zwischen Wörth und Germersheim.

In der Vorbereitung befindet sich derzeit das Vergabeverfahren „Rheinessen-



Der Wochenendausflugzug von Koblenz nach Wissembourg erreichte am 06. Mai 2007 den Bahnhof Winden.



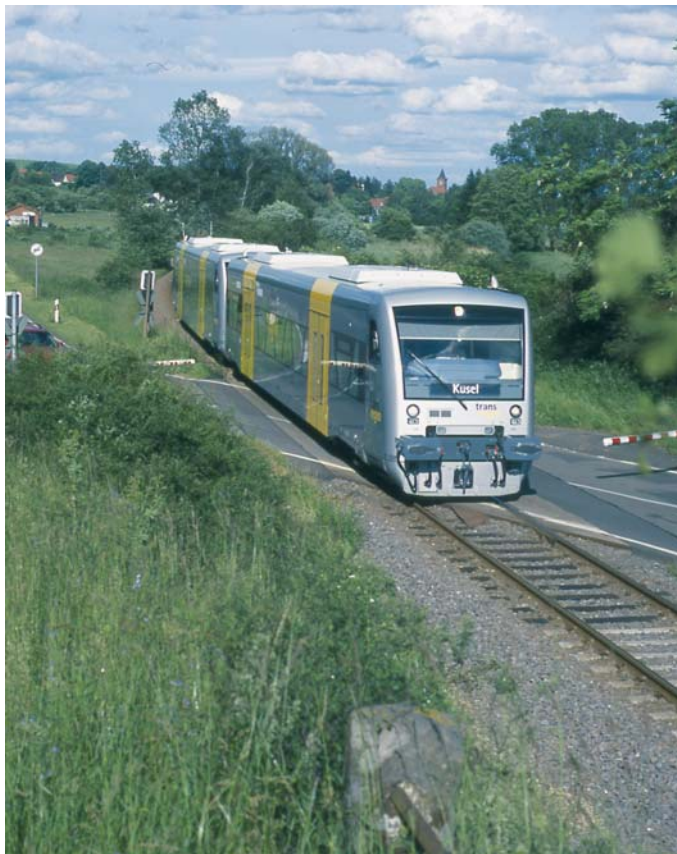
Weinstraßenetz". Es umfasst alle nicht elektrifizierten Regionalbahnstrecken in Rheinhessen, an der Nahe und entlang der Weinstraße bis nach Neustadt/W. Ebenfalls enthalten und damit in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar, werden die Regionalbahnen zwischen Worms und

Bensheim sowie Weinheim und Fürth/Odw. sein. Gemeinsam mit dem Zweckverband Nord, dem Saarland und den weiteren angrenzenden Partnern in Baden-Württemberg und Hessen steht das Netz der Regional-Express-Züge vor einer Ausschreibung. Die Betriebsaufnahmen sind in beiden

Fällen für den Jahresfahrplanwechsel Ende 2014 vorgesehen. Durch Schließen von Angebotslücken, moderne Fahrzeuge und neue Haltepunkte sollen für den ÖPNV zusätzliche Kunden gewonnen werden. Darüber hinaus ist die Ausschreibung der ersten und zweiten Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar mit Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel 2015 vorzubereiten. Auf der Wunschliste des Zweckverbandes steht in diesem Zusammenhang die direkte Anbindung von Zweibrücken an die S-Bahn in Homburg.

#### **Grenzüberschreitende Zugverbindungen Pfalz – Elsaß**

Trotz aller Verbesserungen in den letzten Jahren, ist ein Ziel bisher nur punktuell erreicht worden: die Schaffung attraktiver Zugverbindungen



Nur noch ein gutes Jahr werden die Regio Shuttle der Trans Regio nach Kusel fahren, dann übernimmt wieder DB Regio den Regionalverkehr. Im Sommer 2000 waren die silbernen Triebwagen noch ganz frisch und bei Obermohr unterwegs.



Die Kreisstadt Kirchheimbolanden hat seit 1999 wieder Bahnanschluss: Die Eurobahn pendelt im Stundentakt nach Alzey und zurück (Aufnahme: Michael Lange).



Im Lautertal werden die Talente den robusten 628 ablösen. Im Jahr 2005 war ein 643 in Wolfstein im Sonderzugeinsatz.



Hier fährt bald die Stadtbahn: Im Bahnhof Bellheim halten nur bis Ende 2010 die Regionalbahntriebwagen vom Typ 628.



Bald ein alltäglicher Anblick in Kaiserslautern: Mit dem Gewinn der Ausschreibung des Westpfalznetzes bringt DB Regio neue Fahrzeuge in die Pfalz. Ab Dezember 2008 werden insgesamt 17 Desiro vom Typ 642 zwischen Bingen Hbf, Kaiserslautern und Pirmasens sowie auf der Schwarzbach- und Queichtalbahn eingesetzt. Für die beiden letztgenannten wird die Motorisierung dieser Triebwagen von 2 x 275 kw auf 2 x 360 kw erhöht. Diese spurtstärkeren Fahrzeuge ermöglichen zusätzliche Halte.



Seit 10. Juni 2007 planmäßig: Mehrsystem-ICE auf der Ludwigsbahn (Aufnahme in Kaiserslautern: Bruno Raab).

zwischen der Pfalz und dem Elsaß. Einziges durchgehendes Angebot ist heute der an Wochenenden und Feiertagen verkehrende Ausflugszug von Neustadt über Wissembourg, Hagenau nach Strasbourg. Was zu Beginn der Eisenbahn in der Pfalz selbstverständlich war, erfordert heute aufgrund der technischen Auseinanderentwicklung der nationalen Eisenbahnen einen nicht unerheblichen zulassungstechnischen und

finanziellen Aufwand, um Fahrzeuge auf die Schiene zu bringen, die für die deutschen und französischen Zugsicherungssysteme geeignet sind. Mitten im vereinten Europa ist die Herstellung umsteigefreier Zugverbindungen zwischen der Pfalz und dem Elsaß somit zu einer echten Herausforderung geworden, die es in der Zukunft zu meistern gilt.



Derzeit können nur die französischen Baleine (Wal) vom Typ X 73900 sowohl auf französischen wie auf deutschen Strecken fahren. In Winden/Pfalz waren im Juli 2007 gleich zwei der schicken Triebwagen als Regionalexpress Neustadt/W – Strasbourg unterwegs.

Über die Entwicklung und die Geschichte des pfälzischen Eisenbahnnetzes sind zahlreiche Aufsätze und Bücher geschrieben worden, ohne deren Hilfe das vorliegende Büchlein nicht möglich gewesen wäre. Neben den Periodika wie Eisenbahn-Kurier (Ausgaben 1978 bis heute), Eisenbahn-Kurier spezial (DB vor 25 Jahren, Ausgaben über die Jahre von 1959 bis 1980) und Lok-Magazin (Jahrgänge 1975 bis 1982), den Kursbüchern und Fahrplanveröffentlichungen aus der Frühzeit der pfälzischen Eisenbahnen bis heute, Buch- und Bildfahrplänen sowie Fahrzeugumlaufplänen der Deutschen Bundesbahn aus den 1970- und 1980er Jahren, mehreren aktuellen wie früheren pfälzischen Tageszeitungen sowie den zahlreichen Aufsätzen von Werner Schreiner in verschiedenen Chroniken und Jahrbüchern wurden folgende Bücher und Broschüren ausgewertet:

Bahnsozialwerk: 75 Jahre AW Kaiserslautern, Kaiserslautern, 1995  
 Deutsche Bundesbahn Ausbesserungswerk Kaiserslautern, Die Bahn in Kaiserslautern, Kaiserslautern 1985  
 Deutsche Bundesbahn, Die Bahn in Rheinland-Pfalz, Saarbrücken 1987  
 Vera Deißner/Saskia Wiese, Bitte einsteigen – aus 150 Jahren Eisenbahn in Rheinland-Pfalz, Mainz 1997  
 Hans-Joachim Emich/Rolf Becker, Die Eisenbahnen an Glan und Lauter, Waldmohr 1996  
 Fritz Engbarth, Die Bachbahn von Lampertsmühle-Otterbach nach Reichenbach (Pfalz), Weilerbach 1997  
 Michael Heilmann/Werner Schreiner, 150 Jahre Maximiliansbahn Neustadt/W –

Strasbourg, Ludwigshafen 2005  
 Wolfgang Löckel, Auf Dienstreise, Freiburg 2007 (im Erscheinen)  
 Albert Mühl, Die Pfalzbahn, Stuttgart 1992  
 Helmut Röth, Auf Schienen zwischen Odenwald und Pfalz - Fotografien 1955-1976, Ludwigshafen 2006  
 Heinz Sturm, Die pfälzischen Eisenbahnen, 1967 – Neuauflage, Ludwigshafen 2005  
 Verkehrsverbund Rhein-Neckar, an einem Strang, Ludwigshafen 2004  
 Hansjürgen Wenzel, Die Südwestdeutschen Eisenbahnen in der französischen Zone (SWDE), Freiburg 1976

#### Impressum

Von der Ludwigsbahn zum Integralen Taktfahrplan - 160 Jahre Eisenbahnverkehr in der Pfalz  
 Fritz Engbarth ([www.bahnland-pfalz.com](http://www.bahnland-pfalz.com)) für den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (Hrsg.) ([www.zspnv-sued.de](http://www.zspnv-sued.de)) in Kaiserslautern  
 Sofern nicht anders gekennzeichnet, stammen alle Aufnahmen einschließlich Titel und Rücktitel vom Autor  
 Layout: typomeyer in Bad Bergzabern  
 Druck: Bastian-Druck Föhren

Verkaufspreis 5,- €

Nachdruck und Vervielfältigung, auch in Auszügen nicht gestattet. Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt.

Kaiserslautern im September 2007

# Hätten Sie's gewusst?



## Ohne VCD gäb's keine BahnCard 50!

Werden Sie Mitglied im VCD, damit wir noch mehr für Umwelt und Verkehr erreichen.  
www.vcd.org · Fon 030/280351-0

Bitte senden Sie mir Infos zum VCD.

Vorname

Name

Straße, Hausnummer

PLZ/Ort



Kochstraße 27  
10969 Berlin  
Fax 030/280351-10  
info@vcd.org

Die Bahn

# Auf geht's! Das Rheinland-Pfalz-Ticket: **5 Leute. 1 Tag. 25 Euro.**



Umweltfreundlich durch  
Rheinland-Pfalz im:  
**REGIO**

### Und bei vielen Ausflugszielen Rabatte bekommen.

- Bis 5 Personen, 2.Klasse.
  - Gilt auch in S-Bahnen und weiteren Verkehrsunternehmen. Montags bis freitags von 9 Uhr bis 3 Uhr des Folgetags – an Wochenenden und Feiertagen sogar schon ab 0 Uhr.
  - Informationen unter [www.bahn.de/regional](http://www.bahn.de/regional).
  - Spart durchschnittlich ein Drittel CO<sub>2</sub> pro Person im Vergleich zum Pkw.
  - **Tipp für Alleinreisende:** das Rheinland-Pfalz-Ticket Single für nur 18 Euro.
  - Ganz einfach am DB Automaten. Für 2 Euro mehr mit persönlicher Beratung in allen DB Verkaufsstellen.
- Die Bahn macht mobil.**

Stand: August 2007

Wir fahren für:





*Mit der Ludwigsbahn zwischen Ludwigshafen und Bexbach bzw. Schifferstadt und Speyer wurden in den Jahren zwischen 1847 und 1849 die ersten pfälzischen Eisenbahnlinien in Betrieb genommen. Es folgte eine euphorischen Aufbauphase, die freilich eng verknüpft mit Enttäuschungen und Fehleinschätzungen war. Ab den 1930er Jahren folgte der Kampf um Marktanteile. Schon damals wurden erste Strecken stillgelegt, andere gerade noch fertig gestellt. Mit den Folgen des Zweiten Weltkrieges sank die Bedeutung der Bahn weiter. Die aufkommende Motorisierung, verbunden mit immer komplexeren Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung, machte den schwächer belasteten Strecken den Garaus. Erst zu Ende der 1980er Jahre zeichnete sich eine Trendwende ab. Das langsam wachsende Umweltbewusstsein und neue Ideen für die Schiene fanden zueinander und führten zu wegweisenden politischen Konzepten wie der Bahnreform, der Regionalisierung und dem Rheinland-Pfalz-Takt. Dieses Büchlein soll einen Überblick über den Eisenbahnverkehr in der Pfalz verschaffen und erhebt natürlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es will Sie dazu einladen, die Pfalz mit den Zügen des Rheinland-Pfalz-Taktes zu entdecken. Steigen Sie ein – es lohnt sich!*

**Rheinland-Pfalz-Takt**



*Wir bewegen unser Land*

