



Fritz Engbarth

125 Jahre Eisenbahnen im Lautertal

*Festschrift zum Jubiläumswochenende
vom 20. bis 21. September 2008*

Hrsg.: Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd



Rheinland-Pfalz-Takt
Wir bewegen unser Land



Einfach hin und weg

Mit den Bussen und Bahnen der 60 im VRN zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen kommen Sie überall entspannt an.

Rund 300 Millionen Fahrgäste nutzen jährlich das komfortable Angebot. Mehr unter www.vrn.de oder 01805 – 876 4636 (14 Cent je angefangene Minute aus dem Festnetz, aus Mobilfunknetzen ggf. abweichende Preise)



Einfach hin und weg.



Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Vorwort

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

am 15. November 2008 ist es genau 125 Jahre her, dass die ersten Züge durch das Lautertal rollten. Zum Zeitpunkt des Bahnbaus stellte diese Bahnverbindung den Anschluss „an die große weite Welt“ her. Personen und Güter konnten nun wesentlich einfacher, schneller und wirtschaftlicher transportiert werden.

Nach einem rasanten Aufschwung des Bahnverkehrs wurden Anfang des 20. Jahrhunderts weitere Bahnstrecken in Betrieb genommen, die aus dem Lautertal zusätzliche Reisemöglichkeiten schufen: So entstanden die Glantalbahn sowie die Zweigstrecken von Lampertsmühle-Otterbach nach Otterberg und Reichenbach. Mit dem immer stärkeren Individualverkehr in den 1950er und 60er Jahren wurde dann die Existenz vieler Bahnstrecken in Frage gestellt. Nach der Einstellung der Personenzüge nach Otterberg und Reichenbach in den Jahren 1954 und 1972, spätestens aber nach dem Rückzug der Bahn aus dem Glantal in den 1980er Jahren war auch die Lautertalbahn akut von der Einstellung bedroht.

Mit der Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes konnte jedoch die Trendwende geschafft werden. Neben einer deutlichen

Steigerung der Fahrgastzahlen wurden in den vergangenen Jahren fast alle Haltepunkte kundengerecht gestaltet, ein elektronisches Stellwerk garantiert einen wirtschaftlichen Zugbetrieb und ab Dezember diesen Jahres werden moderne, klimatisierte Dieseltriebwagen mit einem neuen, attraktiven Fahrplankonzept zu einer weiteren Verbesserung der Angebote führen.

Die Lautertalbahn hat sich in den letzten Jahren zu einer attraktiven Regionalbahn entwickelt, die angesichts steigender Energiepreise und eines gewachsenen Umweltbewusstseins für ein nachhaltiges Verkehrskonzept zu einem unverzichtbaren Bestandteil geworden ist.

Steigen Sie daher ein in die Züge der Lautertalbahn und überzeugen sich selbst, wie angenehm und komfortabel die Angebote des Schienenverkehrs geworden sind.

Kusel, im September 2008
Dr. Winfried Hirschberger

Verbandsvorsteher des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd

Herzlichen Glückwunsch ...

... den Gemeinden im Lautertal zum 125. Geburtstag ihrer Eisenbahn. Es war kommunales Engagement, das den Bau der Strecke ermöglichte – die private Bahngesellschaft war damals durchaus skeptisch, was den Betrieb der neuen Linie betraf. Nachdem die Eisenbahn im Lautertal viele Jahrzehnte das Rückgrat des Verkehrs darstellte, wurden mit dem verstärkten Aufkommen des Individualverkehrs in den sechziger und siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts Zweifel an der Sinnhaftigkeit eines Bahnbetriebs im ländlichen Raum wieder laut. In vielen Sitzungen wurde damals mit der Deutschen Bundesbahn um ein zukunftsfähiges Konzept gerungen.

Letztlich brachte jedoch das Engagement des Landes Rheinland-Pfalz den Durchbruch. Der Bahnbetrieb wurde aufrechterhalten und die Strecke in den Rheinland-Pfalz-Takt aufgenommen. Mit der Schaffung des Westpfalz Verkehrsverbundes (WVV) im Jahre 2000 wurde auch der Wochenendverkehr wieder eingeführt. Dies hat zu einer deutlichen Erhöhung der Nachfrage beigetragen.

Inzwischen hat sich die Situation weiter verbessert, da die Kommunen und das Land zahlreiche Stationsmodernisierungen finanziert und die Deutsche Bahn in die Infrastruktur der Strecke investiert haben. Dadurch werden ab Dezember dieses Jahres deutliche Reisezeitverkürzungen möglich.

Zudem werden ab diesem Zeitpunkt, infolge der europaweiten Ausschreibung der Betriebsleistungen durch den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr, moderne und niederflurige Dieseltriebwagen zum Einsatz kommen, bzw. der Service wird sich insgesamt verbessern.

Seit Mai 2006 ist der ehemalige WVV in den Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) integriert. Für die Bürger aus dem Lautertal bieten sich seit diesem Zeitpunkt neue Fahrtmöglichkeiten und Tarifangebote. Wir gehen davon aus, dass die vertakteten Angebote der Schiene und die Tarife des VRN ganz wesentlich dazu beitragen, dass die Kundennachfrage weiter steigt.

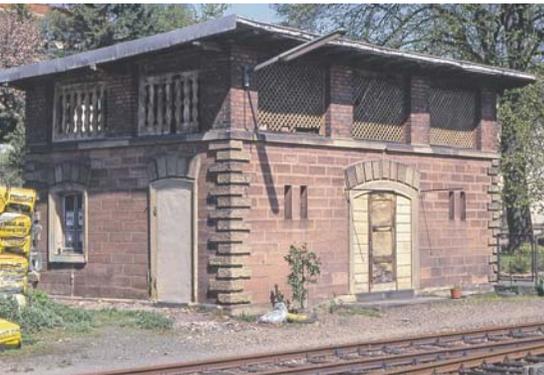
Diesen Trend unterstützen wird auch das neue Bus- und Ruftaxisystem, das der VRN gemeinsam mit den kommunalen Gebietskörperschaften für das Lautertal vorbereitet hat. Wir werden es nach Zustimmung der Gebietskörperschaften schrittweise umsetzen. Damit wird die Rückgratfunktion der Lautertalbahn weiter gestärkt und ein vernetztes Verkehrsangebot für einen weiteren Bereich der Westpfalz geboten. Gute Perspektiven für einen 125. Geburtstag und die Entwicklung des ÖPNV in der Westpfalz.

Werner Schreiner
Geschäftsführer des
Verkehrsverbundes Rhein-Neckar

1	Vorworte
3	Inhalt
4	Eine kleine Entstehungsgeschichte
6	Immer entlang der Lauter
10	Mit dem Eilzug nach Kaiserslautern: ein paar Daten aus der Betriebsgeschichte
14	Mit Dampflok, Hexen und dem Steckdosen-Express entlang der Lauter unterwegs
19	Die abzweigenden Strecken
22	Bilderbogen – die 70er Jahre
24	Schotter aus Kreimbach und Verbandsstoffe in alle Welt: Gütertransporte auf der Lautertalbahn
28	Die Lautertalbahn ab 1985: Der erfolgreiche Kampf um die Schiene
33	Die Bahnreform rettet den Schienenverkehr
37	Das Jahr 2023 – 140 Jahre Lautertalbahn
38	Bilderbogen - die letzten 20 Jahre
40	Quellenangaben – Impressum

Eine kleine Entstehungsgeschichte

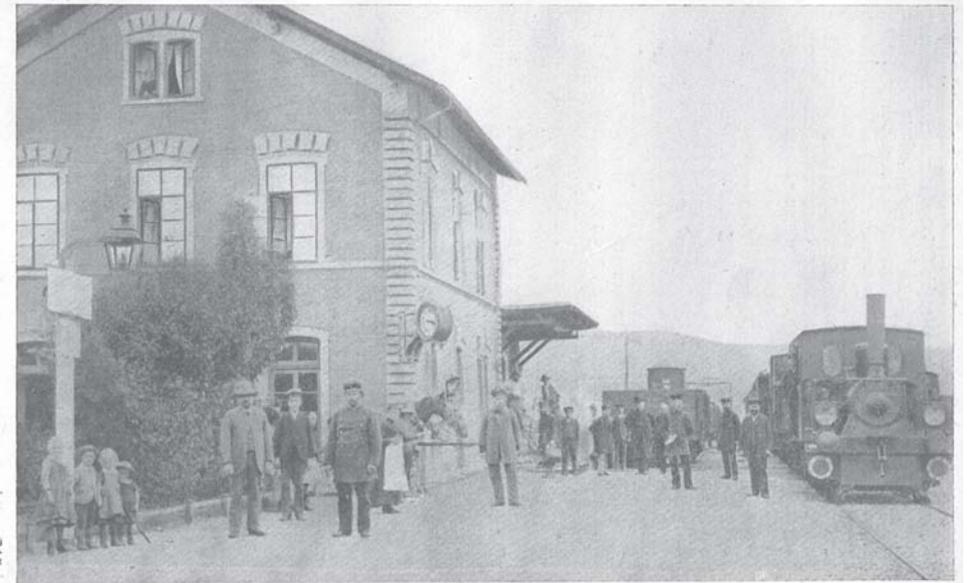
Das „Comitee der Notabeln des Lauter- und Glanthsals“ mit Sitz in Wolfstein hatte sich viel vorgenommen. Die intensiven Bemühungen zum Bau von Eisenbahnstrecken durch das benachbarte Alsenztal und nach Kusel vor Augen, forderten die honorigen Herren Anfang der 1860er Jahre nichts weniger als den Bau der geplanten Verbindung von Kaiserslautern zum Nahetal entlang der Täler von Lauter und Glan. In einer Denkschrift wurden deren angebliche Vorzüge gegenüber einer parallel verlaufenden Alsenzbahn hervorgehoben. Tatsächlich stützten sich die Hoffnungen vor allem auf die beharrliche Weigerung der preußischen Staatsbahnen, einer Einführung der Alsenz-



Bahnmitarbeiter waren in der Frühzeit des Eisenbahnverkehrs häufig auf Nebenverdienste in der Landwirtschaft angewiesen. Ein Relikt aus dieser Zeit ist die ehemalige Stallung des Bahnhofes Wolfstein, 30.4.1990.

bahn in den Bahnhof Bad Münster der Nahebahn zuzustimmen. Auch der Stadtrat von Kaiserslautern richtete eine Eingabe an die Bayerische Staatsregierung, stand die Pfalz doch seit dem Wiener Kongress im Jahre 1815 unter Bayerischer Verwaltung. Deshalb probten die Pfälzer in den Jahren 1848/49 den Aufstand. Doch Beides hat nicht geklappt: Die Pfalz blieb (vorläufig) bei Bayern und die Alsenzbahn nach Bad Münster ins Nahetal ging im Mai 1871 in Betrieb. Schon drei Jahre zuvor, am 22. September 1868, fuhren die ersten Züge der pfälzischen Nordbahngesellschaft nach Kusel.

Damit war klar, dass für das Lautertal nur noch eine Lokalbahn möglich war. Die Direktion der Pfalzbahn in Ludwigshafen, sie entstand zum 1. Januar 1870 als Folge der Fusion von vier pfälzischen Eisenbahngesellschaften, hatte endlich ein Einsehen. Mit dem ersten Planungsentwurf zum Bau einer Vollbahn von Kaiserslautern nach Lauterecken, inklusive einer Zweiglinie von Otterbach nach Otterberg, wurde 1874 bei der bayerischen Regierung ein Umdenken eingeleitet. Allerdings erschienen der Regierung die angesetzten Kosten von ca. 6,14 Millionen Mark zu hoch – insbesondere die Grunderwerbskosten wurden moniert. So verzögerte sich der Bahnbau. Der Verzicht auf die



Das wohl älteste bekannte Betriebsfoto der Lautertalbahn wurde 1936 in einer Otterbacher Ortschronik abgebildet und stammt den Angaben zufolge aus dem Jahr 1887: es zeigt den dortigen Bahnhof mit dem Bahnhofsvorsteher und Otterbacher Bürgern vor einem für die damalige Zeit offenkundig typischen Personenzug.

Zweigstrecke nach Otterberg lies die Baukosten auf 4,4 Millionen Mark schrumpfen und ermöglichte der Generalversammlung der Pfalzbahn am 30. April 1880 die Zustimmung zum Bau der Lautertalbahn. Wenige Tage später, am 9. Mai 1880, erteilte König Ludwig II. von Bayern eine Bau- und Betriebskonzession. Daraufhin begann eine speziell eingerichtete Aufsichtsstelle mit der Festlegung und Vermessung der Trasse. Parallel dazu wurden die notwendigen Grunderwerbsverhandlungen durchgeführt. Deren schneller Abschluss führte dazu, dass schon am 18. Februar 1882 in Anwesenheit Kaiserslauterer Prominenz der erste Spatenstich für die zunächst 33,28 Kilometer lange Lautertalbahn vorgenommen werden konnte. Am 15. November 1883 schließlich wurde die Lautertalbahn dem Verkehr übergeben.

„Die neuen Verkehrsverhältnisse kamen Allen zustatten. Der Arbeiter konnte schneller und bequemer auf seine Arbeitsstelle, der Bauersmann konnte seine Erzeugnisse billiger auf den Markt bringen und der Geschäftsmann seine Einkäufe rascher tätigen“. So zumindest nach Auffassung der Autoren der Otterbacher Ortschronik aus dem Jahre 1936.

Immer entlang der Lauter

Die Lautertalbahn ist eine nichtelektrifizierte, eingleisige, 34,5 km lange Nebenbahn, eingruppiert in die Streckenklasse D4. Sie darf von allen Zügen mit einem maximalen Achsdruck von 20 Tonnen befahren werden, auch das Heizen mit elektrischer Zugheizung ist gestattet. Die größte Neigung beträgt weniger als 20 Promille. Die Leit- und Sicherungstechnik wurde im Jahre 2005 von mechanischen Anlagen auf modernste, computergesteuerte Elektronik umgestellt. Die Strecke verbindet die 12 Gemeinden entlang der Bahn mit zusammen etwa 13 500 Einwohnern mit dem Oberzentrum Kaiserslautern, auf welches die Nachfrage im Personenverkehr eindeutig ausgerichtet ist.

Im Hauptbahnhof von Kaiserslautern starten die Züge, seit Jahrzehnten unverändert, von den beiden, etwas abseits liegenden Gleisen 39 und 40 auf der nordwestlichen Seite der Anlagen, unmittelbar neben der Lokleitung des örtlichen Bahnbetriebswerkes. Noch im Bahnhofsbereich befindet sich der Haltepunkt Pfaffwerk, der einst vor allem im Berufsverkehr frequentiert wurde und erst kurz nach dem Krieg eingerichtet wurde. Mit dem bevorstehenden Umzug der Nähmaschinenfabrik ins abseits gelegene Industriegebiet Nord müssen die Mitarbeiter auf andere Verkehrsmittel umsteigen – die



Die gepflegten Anlagen des früheren Bahnhofs Kreimbach präsentierten sich im April 1990 fast im Originalzustand. Heute halten die Züge zentral in Ortsmitte, mit der Station wurde aber auch gleichzeitig die Kreuzungsmöglichkeit aufgegeben.



Der Haltepunkt Pfaffwerk wurde erst kurz nach dem Krieg eingerichtet. Die Entlassungen bei der weltbekannten Nähmaschinenfabrik führten zu einer verminderten Nutzung der Station. Leider ist auch im Berichtsjahr der Fortbestand der verbliebenen Arbeitsplätze nicht gesichert.

bequeme Anreise mit der Bahn ist dort nicht möglich.

Anschließend senkt sich die Bahn ab, vorbei an den früheren Anschlussgleisen für Pfaff bzw. den Autohändler Rittersbacher und erreicht den Haltepunkt Kaiserslautern West. Früher führten alle Personenzüge eine Stichfahrt zum eigentlichen Westbahnhof im Bereich der ehemaligen Spinnerei Kammgarn aus. Der heute bestehende Bahnsteig wurde erst später errichtet, die Personen- und Güterverkehrszuganlagen sind vollständig zurückgebaut. Heute erinnern auf dem Gartenschau Gelände vor allem das restaurierte ehemalige Bahnhofsgelände an das Vorleben als Eisenbahnfläche. Die Gartenschau ermöglichte auch die vollständige Modernisierung des Haltepunktes: Der Eingang liegt direkt an der Bahn. Im Eröffnungsjahr – die Landesgartenschau des Jahres 2000 ist als touristisches Highlight noch gut in Erinnerung – fuhren die Züge bis Otterbach im

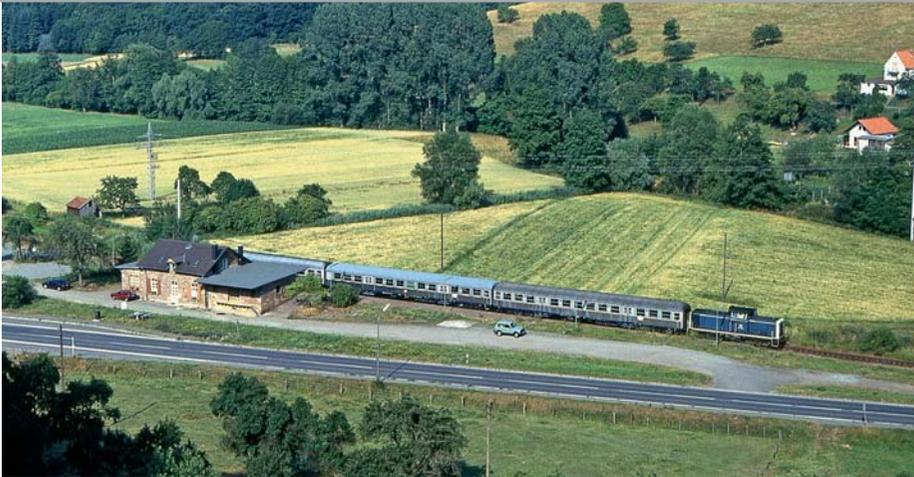


Typisch für das Lautertal sind die zahlreichen landwirtschaftlichen Nutzflächen auf dem Bergrücken. N 4421 hat im Juli 1991 gerade das Einfahrsignal des Bahnhofes Olsbrücken passiert.

Halbstundentakt. Sogar schnelle Regionalexpresszüge von und nach Karlsruhe kamen damals ins Lautertal.

Vorbei am Ortsteil Kreuzhof nimmt die Lautertalbahn nun Kurs auf den Bahnhof Lampertsmühle-Otterbach. Hier können Zugkreuzungen stattfinden. Das ehemalige Wärterstellwerk am Bahnübergang in Richtung Erfenbach soll einer musealen Verwendung zugeführt werden. Seine Existenz hat es den zahlreichen Rangierfahrten im Zusammenhang mit den hier früher abzweigenden Strecken nach Reichenbach und Otterberg, sowie dem ehemaligen Anschlussgleis der Spinnerei Lampertsmühle zu verdanken.

Unsere Lautertalbahn verlässt Otterbach in nördlicher Richtung und fährt ohne Halt an Sambach vorbei nach Katzweiler. Hier sorgte bis vor wenigen Jahren noch ein Baustoffhändler für ein einträgliches Güterverkehrsaufkommen, bis die Bundesbahn den Tarifpunkt aufhob und somit die Güterverkehrsbedienung einstellte. Gleiches ist dem Güterverkehr an der Haltestelle Hirschhorn widerfahren, der nächsten Station. Wie das namensgebende Flüsschen Lauter macht auch die Bahn nördlich dieses Ortes eine Schleife und erreicht den Haltepunkt Unter-



Mitten im Feld liegt der Haltepunkt „Reckweilerhof“. An einem schönen Sommertag im Juli 1991 war bei N 4429 lediglich ein Aussteiger zu verzeichnen.

sulzbach. Wenige Kilometer weiter halten die Züge am Bahnhof von Olsbrücken. Hier sind wieder Zugkreuzungen möglich.

Die Bahnsteiganlage wurde hier, wie in Lampertsmühle-Otterbach, Wolfstein und Heinzenhausen im Jahre 2005 grundlegend modernisiert. Der Bahnhof befindet sich in westlicher Ortsrandlage und steht auf dem Grund und Boden der etwa 3 Kilometer entfernten Gemeinde Frankelbach. Diese besitzt jedoch selbst keinen eigenen Bahnhof.

Im weiteren Streckenverlauf wird die Trasse kurvenreicher, wodurch auch die mögliche Höchstgeschwindigkeit sinkt. Im Doppelort Kreimbach-Kaulbach gibt es in Ortsmitte einen neuen zentralen Haltepunkt, der die früheren Stationen, jeweils an den Rändern der Gemeinde, abgelöst hat. Die beiden benachbarten Orte Rutsweiler und Stahlhausen

werden wiederum ohne Halt tangiert, dafür gibt es einen Haltepunkt für den Wolfsteiner Stadtteil Roßbach. Er befindet sich am südlichen Ortsrand, weshalb er in der Frühzeit der Bahn auch mit dem Zusatz „Stahlhausen“ versehen wurde. Der nun folgende Bahnhof von Wolfstein kann zumindest vom Aufkommen her als der wichtigste im ganzen Lautertal bezeichnet werden. Er befand sich einst auf Roßbacher Gemarkung, was beim Bahnbau zu politischen Konflikten führte. Die Züge fahren dann durch den einzigen Tunnel der Strecke, den 91 Meter kurzen Eisenknopftunnel. Anschließend werden die Werksanlagen von Karl Otto Braun, kurz KOB, durchquert. Wegen dieser Produktionsstätte gab es vor rund 20 Jahren kurzzeitig die Überlegung, im Werkgelände einen Haltepunkt zu bauen. Nach einer Linkskurve geht es am Doppelort Oberweiler-Tiefenbach vorbei – hier gibt es



Auch in Katzweiler waren die Anlagen Anfang der 1990er Jahre noch recht gepflegt. Im Jahre 2008 ist die Szenerie vollständig verändert. So ist zwar der Bahnsteig modernisiert, das Bahnhofsgebäude präsentiert sich jedoch den Bahnreisenden als Ruine, da das Projekt dort eine Hausbrauerei zu errichten, mitten in den Umbauarbeiten abgebrochen wurde.

keine Station. Stattdessen halten die Züge am Reckweilerhof, eine kleine Siedlung mit wenigen Häusern. Sie verdankt ihre Existenz wohl der abzweigenden Straße nach Altenglan, wodurch dort eine Verknüpfung mit dem Busverkehr erfolgt. Es folgt die 270° Schleife unterhalb von Hohenöllen, bevor das Dorf Heinzenhausen erreicht wird. Das Flussbett der Lauter wird nun geradliniger, und so erreichen die Züge, nach dem Haltepunkt in Lohnweiler, den Endbahnhof Lauterecken-Grumbach. Dessen Name täuscht jedoch über die tatsächliche Lage hinweg, was noch in den

1990er Jahren einen Staatssekretär bei der Einweihung des modernisierten Bahnhofs in die Irre führte: Er suchte ihn im kleinen Ort Grumbach. Der befindet sich nun aber etwa drei Kilometer von der Strecke entfernt und hat im Grunde gar nichts mit der Bahn zu tun.

Die Lautertalbahn endete ursprünglich in einem Kopfbahnhof am südlichen Ortsrand von Lauterecken, das ehemalige Empfangsgebäude steht auch heute noch. Der neue Bahnhof wurde nötig, als im Jahre 1896, die Linie nach Odernheim im Glantal in Betrieb ging. Die Ortsmitte der Stadt Lauterecken ist fußläufig, nach nur wenigen Gehminuten, erreichbar. Vor der Einfahrt in den Bahnhof, der früher sehr umfangreiche Gleisanlagen besaß, überquert die Bahn auf einer Stahlgitterbrücke den Glan.

Wer weiter will, kann auf Muskelkraft umsteigen – die Raddraisinen der Glantalbahn haben zwischen April und Oktober Saison. Die Alternative dazu sind die Busse nach Kusel und Bad Sobernheim. Der letzte planmäßige Personenzug ins Nahetal fuhr im Mai 1986.

Mit dem Eilzug nach Kaiserslautern: ein paar Daten aus der Betriebsgeschichte

Der erste Fahrplan der Lautertalbahn wies pro Richtung drei Züge auf, die sich unterwegs nicht begegneten. Die Kreuzungsmöglichkeiten in Wolfstein, Kreimbach und Olsbrücken wurden erst später ergänzt. Die Fahrzeit betrug 75 Minuten und es wurden 17 Zwischenhalte bedient. Damals konnte man noch am Kreuzhof, in Sambach und Stahlhausen sowie an der Haltestelle Oberweiler ein- und aussteigen. Die Station Hirschhorn war auch für Weilerbach zuständig und trug folglich einen entsprechenden Zusatz im Namen. Auch die Schmeisbacher-

mühle forderten ihren Tribut und war für den heute verschwundenen Bahnhof Kreimbach mit namensgebend. Und aus Röckweiler-Tiefenbach wurde erst später Reckweilerhof. Spätestens zur Inbetriebnahme der Glantalbahn bis Odernheim wurde das Angebot um ein Zugpaar ergänzt.

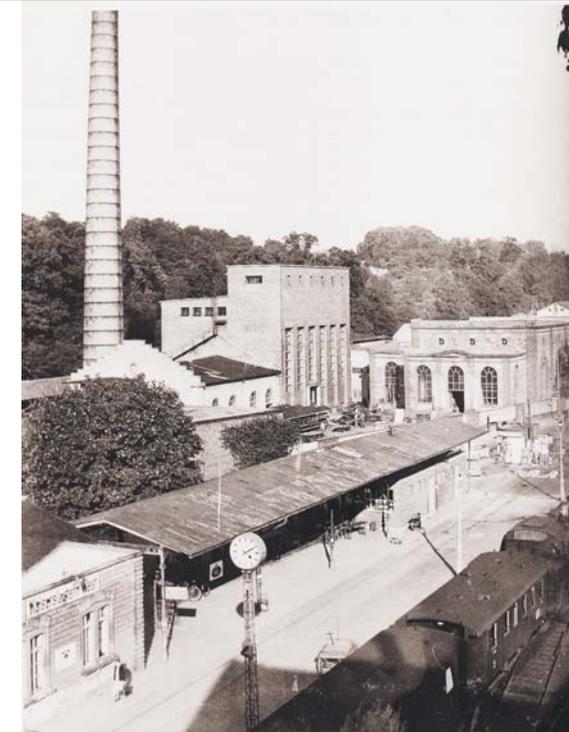
Fast alle Stationen wiesen Empfangsgebäude auf, Ausnahmen waren Rossbach sowie die vorstehend genannten, nur vorübergehend bedienten Haltstellen. In Otterbach wurde im Bahnhof auch das Postamt ein-



Die Zeit der Güterzüge mit Personenbeförderung war auch im Lautertal Anfang 1975 längst vorbei. Die Wagen aus dem mittäglichen Schülerzug wurden aber dem Nahgüterzug beigestellt und so, ohne zusätzliche Leerfahrt, bis Kaiserslautern befördert. (Aufnahme: Klaus Franck)

gerichtet, das sich auch, so berichten die Otterbacher Ortschronisten aus dem Jahre 1936, für die Omnibusfahrten in Richtung Otterberg verantwortlich zeichnete: „Noch ganz gut ist in Erinnerung, wie die gelbe Postkutsche durch die Bahnhofsstraße fuhr, auf deren Bock der schicke bayerische Postillion saß in blauem, silberbortiertem Kollet, roter Weste, weißer Hirschlederhose, hohen schwarzen Stiefeln, im Lackzylinder, an Sonn- und Feiertagen mit blauweißem Federbuch geziert und der lustig mit der Peitsche knallte oder sein Posthorn blies.“

Im Jahre 1909 übernahm der bayerische Staat für 300 Mio. Mark das gesamte Eisenbahnnetz in der Pfalz und bildete eine Eisenbahndirektion Ludwigshafen. Der Sommerfahrplan des Jahres 1914, also unmittelbar vor Eröffnung der Zweigstrecke Otterbach-Weilerbach am 15.10.1914, wies fünf durchgehende Personenzugpaare im Lautertal auf. Hinzutraten noch ein Zugpaar zwischen Wolfstein und Lauterecken-Grumbach, ein Zug zwischen Olsbrücken und Kaiserslautern sowie ein Zug von Kaiserslautern West nach Lampertsmühle-Otterbach. Die Fahrzeit für die 34,5 Kilometer betrug nun atemberaubende 81 Minuten, ein Zug benötigte gar 101 (!) Minuten. Und dies, obwohl zwischenzeitlich, am 1. Mai 1912, wegen Unrentabilität – so zumindest die Aussage der Bahn – die vier oben genannten Haltepunkte geschlossen wurden.



Das Foto aus dem Bestand des Stadtarchivs Kaiserslautern stammt aus dem Jahr 1951 und zeigt den früheren Westbahnhof direkt neben der Kammgarnspinnerei. Gerade ist ein Nahverkehrs zug aus Reichenbach eingefahren.

Am 1. April 1920 wurden die Länderbahnen in ganz Deutschland zur Reichsbahn zusammengefasst, die Lautertalbahn wurde dann der 1922 gegründeten Reichsbahndirektion (RBD) Ludwigshafen zugeschlagen. Die schleppende Zahlung von Reparationen infolge des Versailler Vertrages führte dann 1924 zur Besetzung linksrheinischer Gebiete durch die französische Armee. Der Fahrplan der „Regiebahn“ wies für die Lautertalbahn vier Zugpaare auf, an Samstagen kam ein Zugpaar zwischen Wolfstein und Kaiserslautern hinzu. Außerdem wurden drei Zugpaare



Diese Aufnahme, ebenfalls aus dem Bestand des Lauterer Stadtarchivs, dokumentiert Anfang der 1930er Jahre das damals neue Bahnbetriebswerk mit typischen Loks sowie Plattform- und Abteilwagen, wie sie im Lautertal zum Einsatz kamen.

von Reichenbach nach Kaiserslautern durchgebunden. Die planmäßig vorgesehene Fahrzeit war, entsprechend den damaligen, von Sabotageakten gekennzeichneten betrieblichen Bedingungen, noch länger als 10 Jahre zuvor und betrug zwischen 100 und 115 Minuten.

Infolge der Wiedereingliederung des Saarlandes in das Deutsche Reich wurde die RBD Ludwigshafen aufgelöst. Die Lautertalbahn kam am 1. September 1936 zur RBD Saarbrücken, der Endbahnhof zusammen mit der

Glantalbahn zur RBD Mainz. Nach dem II. Weltkrieg lief der Verkehr zunächst nur schleppend an. Die erneute Abtrennung des Saarlandes führte dazu, dass die Lautertalbahn der RBD Mainz zugeschlagen wurde. Der Fahrplan von 1946 wies unter der Kursbuchnummer 272f an Werktagen zwei Zugpaare auf, sowie einen Zug von Wolfstein nach Kaiserslautern. Hinzu kam ein Zugpaar nur an Samstagen. Sonntags war nur ein Zugpaar auf der Strecke. Zwischen Kaiserslautern und Lampertsmühle-Otterbach

war der Verkehr jedoch wesentlich verdichtet, da Züge von und nach Reichenbach bzw. Otterberg bis nach Kaiserslautern durchgebunden wurden. In der Folge setzte sich dann eine Fahrplanstruktur durch, die sich im Großen und Ganzen etwa 20 Jahre halten sollte: Morgens mehrere Züge in Richtung Kaiserslautern und ab dem Nachmittag mehrere Züge in der Gegenrichtung. Hinzu kam der Schülerverkehr um die Mittagszeit.

An Sonntagen wurde, mit großen Zugpausen, ein ganztägiges Angebot vorgehalten. So liefen im Sommer 1956, übergangsweise war die Lautertalbahn damals unter der Nummer 272a im Kursbuch zu finden, an Werktagen acht Zugpaare, an Sonntagen hingegen fünf. Ab 1957 wurde unsere Bahn dann unter der Nummer 272b einsortiert und dies sollte dann auch die nächsten 15 Jahre so bleiben. 1959 sank die Zugfrequenz dann auf sieben Zugpaare an Werktagen (außer samstags), im Bahnjargon „W (Sa)“ genannt ab, samstags fuhren

sechs, sonntags gar nur drei Zugpaare über die Strecke. Mit geringen Abweichungen wurde dieses Angebot dann bis Mitte der sechziger Jahre so beibehalten. Die Fahrzeit der Züge hatte sich mittlerweile erheblich reduziert und betrug nun ca. 60 Minuten. Im Jahre 1963 wurde die Strecke zur Eilzugstrecke erhoben: Unter Auslassung der Hälfte aller möglichen Halte reduzierte sich die Fahrzeit um ca. 10 Minuten.

1966 fuhren dann sogar zwei Eilzüge, an Samstagen ein Dritter. 1969 endete dann der Eilzugverkehr wieder. Es war ohnehin bemerkenswert, dass es sich nicht um Zugpaare handelte, sondern diese beschleunigten Züge ausschließlich in Richtung Kaiserslautern gefahren wurden. Die Zugfrequenz war jedoch zwischenzeitlich auf werktäglich neun Paare gestiegen, an Sonntagen waren es vier Zugpaare. Hinzutraten selbstverständlich zu allen Zeiten die wenigen Durchbindungen von Reichenbach nach Kaiserslautern. Dies änderte sich



Der Kaiserslauterer Westbahnhof in der Frühzeit der Lautertalbahn (Stadtarchiv Kaiserslautern).

jedoch 1972: Die verbliebenen drei Zugpaare nach Reichenbach wurden auf Omnibusbetrieb umgestellt, die Lautertalbahn erhielt gleichzeitig eine neue Kursbuchnummer: Für genau zwanzig Jahre wurde die Nummer 652 vergeben. Aufgrund der schrittweisen Auflösung der BD Mainz wurden außerdem die Eisenbahnen in der Westpfalz zum 1. August der BD Saarbrücken unterstellt.

Zum Sommerfahrplan 1976 endete dann der Sonntagsverkehr, samstags ab 15 Uhr wurde eine Betriebsruhe eingeführt. Acht Zugpaare an W(Sa) bzw. vier an Samstagen hielten den Verkehr aufrecht, wobei im Jahre 1980 ein Reisendenaufkommen von etwa 1.046 Rkm/km verzeichnet wurde. Im Jahre 1982 wurde dann auch der restliche Samstagsverkehr eingestellt und mit der schrittweisen Einstellung des Personenzugverkehrs auf der benachbarten Glantalbahn endete die lange durchgehaltene Tradition, Personenzüge von der Nahestrecke über das Glan- und Lautertal nach Kaiserslautern zu führen. Wie zu Beginn der Geschichte ist unsere Lokalbahn wieder eine Stichstrecke.

Mit Dampfloks, Hexen und dem Steckdosen-Express entlang der Lauter unterwegs

Die Autoren Becker/Emich des Buches „Die Eisenbahn an Glan und Lauter“ aus dem Jahre 1996, haben den Lokomotiv- und Triebwageneinsatz der Lautertalbahn und ihrer Nachbarbahnen in mühseliger Kleinarbeit zusammengetragen und nahezu lückenlos dokumentiert. Diese Festschrift kann sich deshalb auf eine knappe Zusammenfassung und Aktualisierung beschränken:

Weil die Lautertalbahn als Durchgangsstrecke keine Bedeutung hatte, beschränkte sich der Lokomotiveinsatz fast ausschließlich auf Fahrzeuge des Bahnbetriebswerks (Bw) Kaiserslautern. In der Anfangszeit fuhren kleine zwei- bis dreiaxelige Dampfloks, mit steigenden Zuglasten wurden



Am Abend des 30.4.1990 begegneten sich in Olsbrücken N 4423 und N 4424, jeweils bespannt mit der klassischen Bundesbahnlok V 100.

auch die Loks größer. Wenige Dampfloktypen waren längere Zeit im Lautertal eingesetzt: Im Personenzugdienst fuhr bis in 1930er Jahre hinein die pfälzische T 4. Die kleine vierachsige Lok kam schon vor der Jahrhundertwende ins Lautertal und wurde bei der Reichsbahn als 98.6 bezeichnet. Im gleichen Zeitraum fuhren die flinken fünfachsiges Tenderloks der Baureihe 73, ebenfalls eine Konstruktion der früheren Pfalzbahn.

Vor dem Ersten Weltkrieg kamen die kräftigeren P 5, später als Baureihe (BR) 77 bezeichnet, auf allen Strecken rund um das Lautertal zum Einsatz. Sie fuhren in der Pfalz bis in die frühen 1950er Jahre. Auch der sogenannte „Bubikopf“, die Loktype 64, gab es in der Nordpfalz. Von 1929 bis 1931 und zwischen

1935 und 1951 zogen sie Güter- und Personenzüge. Sie wurden von der kräftigeren BR 86 abgelöst, die dann die folgenden 18 Jahre vor den meisten Zügen im Lautertal zu sehen war.

Bei den Schleptenderloks ist die Sache etwas übersichtlicher. Vor dem Krieg kamen im Güterzugdienst vor allem die Loktypen 55 und 56 zum Einsatz, nach dem Krieg hauptsächlich die Baureihe 50. Die schnelle Personenzuglok 023 war von den 1950er Jahren an bis zum Ende der pfälzischen Dampflokszeit im Jahre 1975, ebenfalls in Lauterecken zu sehen – vor allem mit Personenzügen, aber auch vor Güterwagen. Mit der Baureihe 50, mit über 3000 Exemplaren eine der meistgebauten deutschen Lokbaureihen, wurde dann auch der Abschied von der Dampfloks in der Pfalz begangen – am 26. September 1975 zog 051 832-4 den mittäglichen Personenzug nach Lauterecken und einen Nahgüterzug zurück nach Kaiserslautern. Das war gleich-



Am 25.7.1988 war die Zeit der umweltfreundlichen Akkutriebwagen im Lautertal fast zu Ende.



Ablöst wurden die ETA von der Mehrwecklok V 100. In der traditionellen Diesellokfarbe RAL 3004 stand am 23. Juli 1993 die Lauterer 212 113 mit N 4429 abfahrtsbereit im Bahnhof Lauterecken.

zeitig die letzte Fahrt einer Lauterer Dampfloks und bedeutete das Ende einer bedeutenden Epoche in der städtischen Industrieschicht.

Der sogenannte Strukturwandel, also die Ablösung der Dampfloks durch wirt-

schaftlichere neue Techniken, setzte in unserer Gegend in den 1950er Jahren ein. Es waren vor allem die Dieselfahrzeuge, welche die Dienste der Dampfloks entbehrlieh machten. Jedoch schon vor dem Krieg kamen auch neuartige Speichertrieb-



Nur kurz währte der Einsatz der starken Diesellok 218 im Lautertal, sie mussten die V 100 ablösen. Im Mai 2000 war 218 376 mit einer Regionalbahn bei Untersulzbach unterwegs.



Schon Anfang November 1988 gab es den ersten Schnee, für die Akkutriebwagen waren, zumindest in der Pfalz, die letzten Einsatztage angebrochen (Aufnahme an der Neunmühle bei Olsbrücken).

wagen rund um Kaiserslautern zum Einsatz. Hinter dem Spitznamen „Die Hexe“ verbargen sich die Wittfelder Akkumulatorenwagen der BR 177 und 180 – erkennbar an den langen Vorbauten. Darin waren die Batterien untergebracht. Sie fuhren

bis Lauterecken und Otterberg, zeitweilig auch nach Reichenbach. Bis 1960 (ETA 180) bzw. 1964 (ETA 177) wurden sie außer Dienst gestellt und ihre Leistungen u. a. von den neu angelieferten ETA 150 (später als BR 515 bezeichnet) des

Bw Worms übernommen. Diese modernen Triebwagen mit Drehgestellen boten einen recht hohen Fahrkomfort – nicht nur in der ersten Klasse. Sie waren leise, wegen der schweren Batterien aber auch etwas langsam beim Beschleunigen. Im Jahresfahrplan 1984/1985 dominierten sie im Personenverkehr: Nur für die Schüler- und Berufsverkehrszüge reichten sie nicht aus: Neun von 13 Zügen wurden mit dem sogenannten „Steckdosen-Express“ gefahren, für den es in Lauterecken und Kaiserslautern Ladestationen gab. Wegen der damaligen Wochenendruhe fuhr damals zur Überführung ein wahrer Tatzelwurm durch das Lautertal. Vier ETA-Garnituren hinter einer Diesellok der Baureihe 211 plus vier silberne Nahverkehrswagen schlängelten sich am Montagmorgen in Richtung Lauterecken. Der letzte Einsatztag der Batterietriebwagen im Lautertal und damit in der Westpfalz war am 24. November 1988, mit 515 526 an der Spitze. Damals wollte die Bundes-



Die Güterzugdampflok 051 832 hatte die Ehre, als letzte planmäßige Dampfloks durchs Lautertal zu fahren. Heinz Roth fotografierte die Lok am 26. September 1975 im Endbahnhof.

bahn die meisten Zweigstrecken stilllegen – einen Nachfolgetyp für diese umweltverträgliche Technik wollte sie nicht entwickeln.

Vom Schienenbus zum Talent

Es bleiben die Dieselfahrzeuge. Hier ragen zwei Fahrzeugtypen heraus: Die roten Schienenbusse und die Lokbaureihe V 100. Erstere wurden, vom Bw Landau aus, in die ganze Pfalz geschickt: Von 1956 bis 1983 fuhren sie ununterbrochen auf der Lautertalbahn. Dabei kamen die, von den Eisenbahnern so bezeichneten 'Einmot' vom Typ VT 95 ebenso zum Einsatz wie die, im Gegensatz dazu zweimotorigen VT 98. Zeitweilig bewältigte die Bahn die Hälfte aller Personenzugfahrten im Lautertal mit den einfachen, aber robusten und sparsa-

men Zügen. Bei engen Kurven und Weichen machten sich die beiden starren Achsen bemerkbar – aber einen speziellen Luxus hat seither nie wieder ein Zug geboten: Die Sitze konnten jeweils in Fahrtrichtung umgelegt werden. Außerdem boten die vielen Fenster einen hervorragenden Panoramablick. Sogar beim Lokführer konnte man vorne mitfahren. Ganz legal, weil es keine Abtrennung zwischen Führerstand und Fahrgastraum gab. Nicht selten erlaubte es das Zugpersonal, auf einem der kleinen Klappsitze direkt vorne an der Frontscheibe Platz zu nehmen. Noch mehr Eisenbahn ging wirklich nicht.

Für die Züge mit mehr Fahrgästen, also vor allem im Schüler- und Berufsverkehr, gab es Züge aus grünen, später silbernen Wagen.



Einer ungewissen Zukunft sieht heute das noch verbliebene Wärterstellwerk in Lauterecken-Grumbach entgegen. Am 29.8.1990 sonnte sich dort der Steuerwagen des N 4423 vor seiner Rückfahrt nach Kaiserslautern.

Die Grünen stammten entweder aus der Vorkriegszeit oder waren sogenannte Umbauwagen – auf Fahrgestellen von älteren Fahrzeugen errichtete die Bundesbahn in den fünfziger Jahren zeitgemäße Aufbauten. Sie alle verschwanden kurz nach dem Ende der Dampfloks und wurden von den sogenannten „Silberlingen“ abgelöst. Gezogen wurden diese Züge von der Bundesbahndiesellok schlechthin:

Der V 100. Dieses Mädchen für alles schob und zog im Lautertal zeitweise jeden Zug – auch die werktäglichen Güterzüge. Nach dem Abschied der Akkutriebwagen und Schienenbusse hatte das Bw Kaiserslautern keine Alternative. Von Februar 1965 bis Mai 2000 setzten Bundesbahn und Bahn AG die robuste Mehrzwecklok in der Pfalz ein. Doch die Ablösung der Dampfloks ist heute selbst abgelöst. Auch die vierachsigen Nahverkehrswagen fahren heute nicht mehr im Lautertal. Sie wurden zunächst noch innen renoviert und außen mintgrün/weiß, später rot/weiß lackiert. Eine kurze Zeit bespannten die starken Loks vom Typ 218 diese Personenzüge. Den wenigen Güterwagentransporten für K.O. Braun genügte die dreiachsige Rangierlok V 60, eine Diesellok mit Stangenantrieb. Seit rund fünf Jahren gibt es im Lautertal jedoch keine Fracht mehr für die Schiene.

Heute, im Jubiläumsjahr 2008 kündigt sich ein erneuter Wechsel an. Der Regionalbahntriebwagen der Baureihe 628 fährt seit 1993 auf unserer Strecke. Einen ersten Einsatz, auf Bestellung des Fördervereins Schienenverkehr im Lautertal, gab es am 25. Oktober 1988. Der damals brandneue Zug fuhr von Ludwigshafen zum Wolfsteiner Herbstmarkt. Mit finanzieller Unterstützung des Landes stationierte die Bundesbahn erst mehr als vier Jahre später die Fahrzeuge in Kaiserslautern und setzte sie ab dem 27. Januar 1993 regelmäßig für die Züge nach Lauterecken ein. Damit ist, zumindest planmäßig, im Dezember 2008 Schluss. Dann werden durch die DB Regio AG, als Gewinner der europaweiten SPNV-Ausschreibung des West- und Südpfalznetzes, zu der auch die Lautertalbahn gehört, nur noch Dieseltriebwagen der Firma Bombardier der Baureihe 643, bei Eisenbahnern auch „Talent“ genannt, eingesetzt. Schnittig wie ein ICE, machen die neuen Züge auf der Lautertalbahn richtig Tempo und erreichen Kaiserslautern ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 bis zu sieben Minuten schneller als heute.

Die abzweigenden Strecken

Heute ist die Lautertalbahn eine Stichstrecke ohne Abzweigungen. Das war nicht immer so.

Zunächst wurden in den Jahren 1896 und 1904 die Strecken nach Odernheim und Altenglan eingeweiht. Sie bildeten die zentralen Abschnitte der Glantalbahn, die als militärische Rollbahn in den beiden Weltkriegen intensiv genutzt wurde. Sie verschaffte in den Jahren 1926 und 1945/46, also zu zivilen Zeiten, der Stadt Lauterecken ihre einzigen D-Zughalte: Von Calais nach Wiesbaden durch das Glantal mutete schon kurios an. 1965 waren die D-Züge vergessen, aber die drei Eilzugpaare zwischen Mainz und Zweibrücken sollten den Ver-



Nur noch sehr selten kamen bereits 1990 Güterzüge nach Weilerbach. Am 19.9.1990 war dies 212 113 mit zwei Güterwagen für den Reifenhandel in Rodenbach.



Am 26.2.1991 wurde mit dem Abbau der Gleise der Strecke Weilerbach – Reichenbach begonnen, die am 23.4. des gleichen Jahres vollständig verschwunden waren. Heute verläuft auf dieser Trasse ein beliebter Radweg.

kehrbedürfnissen eher entsprechen. Doch die Bundesbahn wollte die Strecke loswerden und unterließ die notwendigen Rationalisierungen. Deshalb fuhr am 30. Mai 1986 der letzte planmäßige Personenzug, die Güterzugbedienung nach Meisenheim endete im Februar 1993. Ein Reaktivierungsgutachten kam im April 1995 zu einem positiven Ergebnis, weshalb die Strecke nicht abgerissen, sondern fünf Jahre später als Draisinenbahn zur überregional bekannten Touristenattraktion avancierte. So bleiben die Schienen liegen

und können, sofern erforderlich, in ferner Zukunft für einen modernen Schienenverkehr genutzt werden.

Der Linie nach Otterberg war hingegen kein Überleben gegönnt. Sie wurde am 1. Dezember 1911 für den Gütertransport in Betrieb genommen, der Personenzugverkehr startete am 1. Oktober 1919. Schon am 23.5.1954 erfolgte jedoch dessen Einstellung, an die Stelle der Dampfzüge trat ein relativ dichter Bahnbusverkehr. Die Güterzugbedienung endete 1980, zwei Jahre später

wurden die Gleise entfernt. Die Trasse dient heute überwiegend als Radweg. Sie verließ den Bahnhof Lampertsmühle-Otterbach vom nördlichen Bahnhofskopf in südöstlicher Richtung, so dass die Züge von und nach Kaiserslautern sowohl Kopf machen als auch eine Sägefahrt durchführen mussten. Dies erwies sich nicht nur als bald als betriebliches Hemmnis, sondern verlangsamte auch deutlich die Reisegeschwindigkeit der Züge.

Auch die in den Jahren 1914 und 1921 eröffnete Bachbahn von Otterbach nach Weilerbach bzw. Reichenbach sieht schon lange keine Züge mehr, 1972 war der letzte planmäßige Personenzug unterwegs. Westlich von Weilerbach wurden, nach Ende der Güterzugbedienung zum 1. Juli 1989, vom 26. Februar bis 23. April 1991 die Gleise herausgerissen, die Trasse von der Verbandsgemeinde Weilerbach gekauft und zum Radweg umgebaut. Die verbliebene Bachbahn nach Weiler-

bach sollte eigentlich als moderne Citybahn seit dem Jahr 2000 in die Lauterer Innenstadt fahren, ein Gutachten bescheinigte den volkswirtschaftlichen Nutzen.

Doch der zukunftsweisen den Idee wollten nicht alle folgen, da es andere finanzielle Prioritäten gab. So fuhren letzte Sonderzüge zum Radwandertag im Mai 1994, die Güterzugbedienung wurde zum 1. Januar 1995 eingestellt. Das war dann auch das Ende des Bahnknotenpunktes Otterbach. Noch im Jahre 1936 spekulierten die Otterbacher Chronisten auf dessen noch zunehmende Bedeutung, durch eine Verlängerung der Bachbahn ins Glantal und dem Weiterbau der Strecke nach Otterberg zur Alsenzbahn, „wie es geplant ist“.

Noch liegen die Gleise, aber die Weichenverbindung in Otterbach fehlt seit Jahren und die Gleise sind von dichtem Buschwerk überrankt. Ein sogenannter



Die bauliche Situation im Otterbacher Bahnhof war sicher mit ein Grund für das schnelle Aus der Strecke nach Otterberg: Die 'Kraukauer-Express' genannten Züge mussten aufwändig umrangiert werden, um dann vom nördlichen Bahnhofskopf aus und quer über die B 270 ins Ottertal zu starten. (Aufnahme von 1950, aus der Otterbacher Ortschronik des Jahres 1994).



Am 12. September 1982 waren die Abrissarbeiten im Ottertal in vollem Gange. Achim Martin fotografierte den Abtransport der Gleisjoche am Ortsrand von Otterbach.

Trassensicherungsvertrag schützt die Strecke vorläufig vor dem Abriss und der sogenannten Freistellung vom Bahnverkehr. Damit könnte die Bachbahn wieder reaktiviert werden. Aus der Sicht des Jahres 2008 erscheint dies jedoch als wenig wahrscheinlich.



Am 18. Juni 1988 konnten zumindest noch Sonderzüge auf der Glantalbahn fahren, außerdem stand noch der markante Wasserturm an der nördlichen Bahnhofseinfahrt von Lauterecken.



Aufnahmen: Heinz Roth und Klaus Franck

Schotter aus Kreimbach und Verbandsstoffe aus Wolfstein in alle Welt: Gütertransporte auf der Lautertalbahn



Als am 29.8.1990 212 198 in Lauterecken-Grumbach rangierte, wurde sogar noch der an der Glantalbahn gelegene Bahnhof Meisenheim bedient, aus dem ÜG 67141 gerade eingetroffen ist.

Auch im Güterverkehr hatte die Lautertalbahn immer nur eine regionale Erschließungsfunktion. Immerhin erlaubten die zum Teil großzügigen Gleislängen Züge von bis zu 500 Metern. Ein im Eisenbahnerjargon so bezeichneter „Unterwegszug“ bediente über Jahrzehnte hinweg die zahlreichen Privatanschlüsse und Freiladegleise entlang der Strecke, aber auch jene der abzweigenden Linien. Die Bedienungsstruktur erfuhr wesentliche Änderungen meist nur im Zusammenhang mit den beiden Zweigstrecken. So wurde die Bedienung der Strecke nach

Weilerbach bzw. Reichenbach mindestens bis in die fünfziger Jahre hinein mit einem Extrazug durchgeführt, später dann in den Lautertalgüterzug integriert. Wurde sie dabei zunächst morgens auf der Hinfahrt in Richtung Lauterecken bedient, wurden die Fahrten nach Reichenbach bzw. Weilerbach ab Anfang der achtziger Jahre dann auf der Rückfahrt durchgeführt. Dem allgemein rückläufigen Trend im Wagenladungsverkehr folgend, wurde Ende der siebziger Jahre auch die Samstagsbedienung eingestellt.

Der Wirtschaftsstruktur des Lautertals entsprechend, dominierte im allgemeinen Wagenladungsverkehr die Beförderung landwirtschaftlicher Produkte und Brennstoffe. Der Niedergang der Spinnereien machte sich auf der Lautertalbahn besonders bemerkbar. In den achtziger Jahren schloss die Kammgarnspinnerei, welche über den Westbahnhof von Kaiserslautern an das Schienennetz angebunden war, endgültig ihre Pforten. Im Verlauf der Jahre wurde das Industriestammgleis der Stadt Kaiserslautern dann immer weniger genutzt, mittlerweile sind die Gleisanlagen vollständig zurückgebaut.

Die Spinnerei in Lampertsmühle, im Jahre 1834 gegründet, baute noch vor 1890 ein Anschlussgleis und transportierte beachtliche Mengen an Rohstoffen wie z.B. Baumwolle. Bis Mitte 1960 wurde auch Kohle angeliefert. Vor dem II. Weltkrieg wurden etwa 30 000 Tonnen an Gütern empfangen. Im Jahre 1992 waren es noch bescheidene 1 500 Tonnen, den 'Rest' bewältigte der LKW. Als Erklärung zu diesem doch beachtlichen Rückgang gab die Firmenleitung im Jahr 1993 sowohl Kosten- als auch Termingründe an. Trotzdem verfügte die Firma bis Anfang der 1990er Jahre sogar über eigene Werkkloks. Die Ladegleise in Katzweiler und Hirschhorn wurden von örtlichen Land- und Baustoffhändlern genutzt, bis die Bundesbahn Ende der 1980er Jahre die Anschlüsse kündigte. Der schienenbediente Wagenladungs-güterverkehr in Olsbrücken wurde im Juni 1986 offiziell eingestellt.

Der Bahntransport von Schotter in Kreimbach endete Mitte der siebziger



Am 29.8.1990 war noch ein Großteil der Gütertarifpunkte, wie zum Beispiel Katzweiler und Hirschhorn in Betrieb. Damals rangierte 212 198 mit dem Übergabezug (Üg) 67141 in den Gleisanschluss, um entladene Güterwagen abzuholen (Bilder oben und Mitte). Doch schon wenige Tage später, am 30.9.1990, war die Bedienung von Hirschhorn mit Gütern auf der Schiene Geschichte.



Noch nahezu unverändert präsentierten sich an diesem Tag auch die umfangreichen Gleisanlagen des Bahnhofes Lampertsmühle-Otterbach, die neben der Lautertalbahn auch für die dort ehemals abzweigenden Strecken nach Reichenbach und Otterberg erforderlich waren.



Für die letzten Gütertransporte im Lautertal reichte die Stangendiesellok V 60. Auf dem Rückweg von Wolfstein rollte im Juni des Jahres 2000 die, mit Funkfernsteuerung ausgerüstete, 364 936 mit ihrem typischen Orgelsound an der damals noch handbedienten Schrankenanlage am früheren Haltepunkt Kaulbach vorbei. Der Schrankenwärter verkaufte dort einst sogar Fahrkarten!

Jahre, der einst bundesbahneigene Steinbruch wechselte mehrfach den Besitzer. Früher verfügte Kreimbach über eine Kleinlok, nachgewiesen ist z.B. für das Jahr 1935 die Stationierung der werksneuen Kö 0196. Nach angeblichen Ungenauigkeiten beim Abwiegen wurde die Bahnverladung eingestellt. Dennoch fanden die Verladeeinrichtungen zunächst noch eine Weiterverwendung: Die Bedienung des Malzwerkes, der ehemaligen Schweißbacher Mühle, erfolgte jahrelang durch Culemayer-Straßenroller. Ein eigenes Anschlussgleis konnte aus wasserwirtschaftlichen Gründen nicht genehmigt werden. Über mehrere Jahre hinweg verlud dann die örtliche Niederlassung der Palatia-Malz GmbH, Heidelberg, das Malz im Anschlussgleis der Basaltwerke. Dazu fuhren die LKW der Palatia auf die Eisenträgerbrücke des Steinbruchs und schütteten das Malz in die geöffneten Wagen. Doch im Juli 1990 wurde der Tarifpunkt Kreimbach aufgehoben, so dass am 7. Juli 1990 letztmalig 600 Tonnen für einen Kunden in Italien in 16 Wagen der Bauart Tadgs verladen wurden.

Im Endbahnhof Lauterecken-Grumbach sorgte vor allem die im Jahre 1949 gegründete Niederlassung der Vogtländischen Baumwollspinnerei, das Textilwerk Lauterecken, für ein

einträgliches Aufkommen. Im Jahre 1950 wurden zwei Anschlussgleise mit einer Länge von je 120 Metern gebaut, eines davon jedoch im Jahre 1988 entfernt. Im Empfang konnten damals pro Jahr etwa 400t Baumwolle verzeichnet werden, die von Bremen nach Lauterecken transportiert wurde. Der Versand tendierte jedoch gegen Null. Aus wirtschaftlichen Gründen schloss die Konzernzentrale in Hof am 31.3.1993 ihre pfälzische Niederlassung, damit verblieb im Lautertal nur noch ein Bahnhof mit Güterverkehr: Wolfstein.

Dessen herausragende Bedeutung gründete sich auf die K.O. Braun KG, die in alle Welt Verbandsstoffe liefert. Im Jahr 1902 wurde das Werk als „Pfälzische Schwerspatwerke Braun Krieger & Co.“ gegründet, firmiert aber schon seit 1903 unter dem jetzt verwendeten Namen. Das erste Anschlussgleis wurde unmittelbar mit der Werksgründung gebaut, das zweite Gleis folgte dann 1954. Wurden zunächst



Nur selten kamen die Kleinloks vom Typ Köf II außerhalb der Bahnhöfe zum Einsatz. Am 28. Mai 1989 machte 323 324 mit einem Schotterzug einen Ausflug nach Lauterecken.

ausschließlich BaSo₄ Schwerspat transportiert, erfolgte dann ab 1951 der Transport von textilen Rohstoffen. Pro Jahr fielen etwa 3000t Baumwolle und etwa 1000t Zellwolle im Bahntransport an. Ab 1954 wurden zusätzlich Kohle, Emballage und flüssige Brennstoffe über die Bahn angeliefert. Ab 1955 wurden dann textile Produkte in Waggons und Containern versandt. Zwischen 1960 und 1975 wurden dabei maximal 20 Waggons pro Monat textile Rohstoffe und Öl empfangen, die gleiche Menge an textilen Produkten gelangte in den Versand. Im Jahre 1986 wurden pro Monat 24 Waggons mit Baumwolle, Zellwolle, Heizöl und Hülsen empfangen, wobei der Bahnanteil aller empfangenen Güter bei 95% lag. 25 Waggons mit Fertigwaren gingen in den Versand, der Anteil des Bahntransportes am Gesamtversandvolumen betrug damals etwa 30%.

Auch für den Bf Wolfstein ist die Stationierung einer Kleinlok nachgewiesen, im Jahre

1934 wurde Kö 0095 direkt ab Werk nach Wolfstein geliefert. Doch heute ist auch dies Geschichte: Das neue Millennium brachte den letzten Transport für KOB und damit das Ende des Güterverkehrs auf der Lautertalbahn.



Die Lampertsmühle verfügte bis gegen Ende der Güterzugbedienung über eine eigene Werklok. Kurz vor ihrer neuen Aufgabe als Spielplatzlok der Lauterer Gartenschau sonnte sich im Jahr 1999 die kleine Maschine vom Typ Schöma CHL60 GR vor dem Werkstor. Sie löste übrigens 1987 eine frühere Bundesbahnkleinlok ab.

Die Lautertalbahn ab 1985: Der erfolgreiche Kampf um die Schiene

Anzeichen einer ernsthaften Gefährdung der Lautertalbahn waren schon im Jahre 1976 zu verzeichnen: Das „Betriebswirtschaftlich optimale Netz“, eine Sanierungskonzeption des Bundesbahnvorstandes im Auftrag der dama-

ligen Bundesregierung, sah die Stilllegung von 6000 km Bahnstrecken vor. Auch die Lautertalbahn fand sich darin, gemeinsam mit der Glantalbahn und anderen westpfälzischen Strecken, wieder. Aufgrund des starken Widerspruchs in der Öffentlichkeit entschied die Bundesregierung, „sie wolle und könne sich dieses Rechnung einschließlich der dazugehörigen Karte nicht zu eigen machen“. Es kam also nicht zur Durchführung dieses Programms, wodurch also auch, leider nur vorübergehend, die Stilllegung der Lautertalbahn vom Tisch war. Vielleicht feierte deshalb die Bundesbahn im Oktober 1983 den 100-jährigen Geburtstag mit viel Bombast. Ein früherer TEE-Triebwagen, nur mit 1. Klasse und einem mondänen Speisewagen versehen, pendelte im Wechsel mit einer damals modernen Intercitygarnitur zwischen Kaiserslautern und

Lauterecken. Offenkundig wollte man es zum Schluss noch mal so richtig krachen lassen. Im Jahre 1985 war der Warnschuss an die verantwortlichen Politiker schon deutlicher. Das Ende der Glantalbahn wurde eingeläutet. Zunächst protestierte die GdED-Ortsverwaltung in Kaiserslautern öffentlich dagegen, dass die Lautertalbahn, im Gegensatz zu anderen westpfälzischen Strecken, nicht in die Wirtschaftsplanung für das Jahr 1986 aufgenommen werden sollte. Dadurch wurde die Durchführung dringender Investitionen verhindert.

Unmittelbar nach der Einstellung des Personenverkehrs zwischen Lauterecken-Grumbach und Staudernheim am 30. Mai 1986 unterzeichnete das Land Rheinland-Pfalz mit der Bundesbahn eine Vereinbarung über die zukünftige Gestal-

tung des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs, alle Bahnlinien wurden in Kategorien eingeteilt. Die Lautertalbahn wurde in Kategorie zwei eingestuft, was bedeutete, dass untersucht werden sollte, „wie Angebotsverbesserungen zu einer besseren Nutzung und damit langfristigen Sicherung (...) führen können.“ Des Weiteren findet sich in der Vereinbarung, Ziffer 4, ein Passus, der noch sehr bedeutsam werden sollte. Er benennt die Kriterien, unter denen eine Einstellung des Personenverkehrs erfolgen soll: „Kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung aller wichtigen verkehrlichen und betriebswirtschaftlichen Daten der ÖPNV nachfragegerechter und wirtschaftlicher mit dem Bus bedient werden kann, so gelten die gesetzlichen Regelungen.“

Neben dem Erhalt der Bahn fordern die örtlichen Kommunalpolitiker aber vehement den Ausbau der parallel verlaufenden Bundesstraße 270. Das Gutachten des Bochumer Planungsbüros komplian aus dem Jahre 1987 wies jedoch den Weg in die Zukunft: Modernisierung der Strecke und des Zugmaterials, Verkürzung der Fahrzeiten, Verknüpfung mit dem Busverkehr und Vertaktung der Fahrpläne. Ungeachtet dessen leitete jedoch die Deutsche Bundesbahn am 15.6.1988 das Stilllegungsverfahren ein. Die Planungsgemeinschaft Westpfalz stellte darauf hin den Wert der Vereinbarung in Frage und sich selbst an die Spitze der Lautertalbahnbefürworter.



Unter dem Motto „Mitfahren und Mitwerben“ riefen die Bürgermeister im Lautertal anlässlich der Sonderfahrten zum 100. Jubiläum in einer gemeinsamen Erklärung zum Engagement für die Bahn auf. Martin Kissler fotografierte den mondänen TEE-Triebwagen bei den damaligen Pendelfahrten in Kreimbach-Kaulbach.



Die Hebelbank des mechanischen Einheitsstellwerkes in Wolfstein diente als Kulisse für die privat organisierte Premierenfahrt eines 628 im Lautertal am 23. Oktober 1988.



212 066 war an einem schönen Sommertag des Jahres 1989 gerade aus Kaiserslautern mit einem typischen Nahverkehrszug jener Jahre in Wolfstein eingefahren.

Abfahrt		DB		Güting	
Wolfstein					
Ziel	Zug	Abfahrt	Class	Ziel	Zug
Lauterecken-G.	4402	5:30	2	Kaiserslautern	4401
Lauterecken-G.	4408	8:35	2	Kaiserslautern	4407
Lauterecken-G.	4416	7:45	2	Kaiserslautern	4415
Lauterecken-G.	4420	9:03	2	Kaiserslautern	4419
Lauterecken-G.	4424	14:01	2	Kaiserslautern	4423
Lauterecken-G.	4428	15:28	2	Kaiserslautern	4427
Lauterecken-G.	4430	17:19	2	Kaiserslautern	4429

Bis zur Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes beschränkte sich der Zugverkehr im Lautertal im Wesentlichen auf die Berufsverkehrszeiten, Aushangfahrplan in Wolfstein, Winter 1989/1990



Der romantischste Schrankenposten, den es an der Lautertalbahn gab, befand sich am Bahnübergang unmittelbar nördlich des Bahnhofes Wolfstein. Heute ist der BÜ längst automatisiert, das Holzhäuschen, das ca. 70 Jahre Lautertalbahngeschichte erlebt haben dürfte, ist der Spitzhacke zum Opfer gefallen und auch die schöne Trauerweide musste wegen Straßenbauarbeiten weichen.



Im Jahr 1911 wurde das Stellwerk am Bahnhof Lampertsmühle-Otterbach in Betrieb genommen. Seit der Umstellung auf elektronische Sicherungstechnik im Dezember 2005 ist es für den Eisenbahnverkehr entbehrlich. Die Gemeinde Otterbach will darin ein Museum errichten, in dem u.a. die optisch beeindruckenden mechanischen Anlagen mit Seilzügen und Flügelsignalen erhalten bleiben.

In dieser Situation starteten eine Handvoll zumeist jüngerer Eisenbahnfreunde eine bemerkenswerte Initiative: Mit finanzieller Unterstützung von KO Braun, einzelner Gemeinden, dem Landesverband der Partei 'Die Grünen' charterten sie einen der damals topmodernen Nahverkehrstriebwagen der Baureihe 628 für einen Sonntagsausflugszug von Ludwigshafen zum Wolfsteiner Herbstmarkt. Als DZ 21940 kam der grünweiße Regionalbahntriebwagen am 23. Oktober 1988 erstmals ins Lautertal – es sollten über vier Jahre vergehen, bis er dann planmäßig eingesetzt wurde. Mit dieser Fahrt einher ging die Gründung des „Förderverein Schienenverkehr im Lautertal und Umgebung“, welcher fortan, in engem Schulterschluss mit der Planungsgemeinschaft, vielfältige Initiativen und Ideen für die Erhaltung und Verbesserung des Schienen- und Busverkehrs lieferte und noch heute existiert. Gründungsmitglieder waren zahlreiche Firmen und Gemeinden im Lautertal sowie zahlreiche Einzelpersonen.

Doch die Bundesbahn stellte anschließend sogar den Güterverkehr in Frage: Anstatt eine Bestandsgarantie für 15 Jahre zu geben, die das Schotterwerk in Kreimbach für die Reaktivierung des Bahnanschlusses haben wollte (es ging um jährlich 100 000 Tonnen!), teilte sie mit, Güterverkehr könne sie höchstens bis 1995 garantieren.

Noch am Rande sei erwähnt, dass das Überbleibsel der ehemaligen Lokstation



Vor der Ortskulisse von Katzweiler wurde N 4421 mit 212 099 am 8.9.1989 abgelichtet.

Lauterecken im Jahre 1989 dem Erdboden gleichgemacht wurde: Jahrzehntlang überragte der Wasserturm den nördlichen Bahnhofskopf. Er wäre ohne Zweifel der Fürsorge des Denkmalschutzes würdig gewesen.

Um sich nicht länger von den Planungen der früheren Bundesbahn abhängig zu machen, wurde das Konzept einer Kommunalbahn entwickelt und im Grunde zur Serienreife gebracht. Sogar aus Kaiserslautern gab es unerwartete Schützenhilfe: Der Baubürgermeister reanimierte das schon im Jahre 1971 durch den damaligen Leiter des DB-Betriebsamtes Kaiserslautern, Dipl.-Ing. Norbert Jung, der Öffentlichkeit vorgestellte Konzept eines „City-Bahnhofes“ in Rathausnähe. In Höhe des Westbahnhofes sollte eine Stichbahn in Stadtmitte geführt werden. Damit sollten verschiedene stadtplanerische Konzepte wie z.B. die Landesgartenschau verbunden werden. Doch damit nicht genug: Aus Weilerbach kam die Forderung, den Personenverkehr zwischen Weilerbach und Otterbach zu reaktivieren und in den Citybahnhof zu führen.

Der Förderverein startete nun zahlreiche Sonderzugaktivitäten: Sogar die Museums-garnitur des „Kuckucksbähnle“ fuhr über die Gleise der Lautertal- und Bachbahn. Es folgten Radwanderzüge ins Alsenzthal oder in das Dahner Felsenland. Einer der Höhepunkte war sicherlich, im Frühjahr 1989, der Dampfsonderzug sowohl entlang der kompletten Glantal- als auch der Lautertalbahn. Selbst einen Abstecher nach Weilerbach machte der 14(!)-Wagenzug.

Nachdem endlich vor Ort der politische Wille zur Erhaltung der Lautertalbahn umfassend erkennbar war, forderte das rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft und Verkehr im Dezember mögliche Betreiber auf, Angebote für die Übernahme der Betriebsführung abzugeben. Am 14.2.1992 einigten sich Presseberichten zufolge die Landesregierung und die betroffenen Gebietskörperschaften dann auf eine Vereinbarung zur Finanzierung der Investitionen in Höhe von ca. 10 Mio. DM. Die Bahn ging das anscheinend alles nichts



Ein Relikt aus alten Zeiten konnte am 29.8.1990 noch am Bahnhof in Lauterecken-Grumbach bewundert werden. Das Fahrtziel "Altenglan" war jedoch aus der Sicht des Bahnhofes Lauterecken-Grumbach schon damals – zumindest im Personenverkehr – Geschichte. Heute kann man diese Strecke mit Fahrraddraisinen erkunden.

mehr an. Angeblich aus Wagenmangel wollte die BD Saarbrücken drei Personenzugpaare im Lautertal durch Busse ersetzen. Umfangreicher Protest und der engagierte Einsatz Kaiserslauterer DB-Dienststellen führte dann dazu, dass die Züge vorübergehend von zwei auf einen Wagen gekürzt wurden. Ein Hinweis des Fördervereins auf

Überkapazitäten bei der Reichsbahn führte dann tatsächlich zum zeitweisen Einsatz von DR-Schnellzugwagen im Lautertal.

Ein sichtbares Zeichen zur Erhaltung der Lautertalbahn konnte dann am 26. Januar 1993 gegeben werden: Mit der offiziellen Einweihungsfahrt eines neuen 628.4, finanziert aus Fördermitteln des Bundes durch das Land Rheinland-Pfalz gab es – eigentlich – eine vorläufige Bestandsgarantie. Probleme bereitete aber fortan der Güterverkehr: Die Textilfabrik in Lauterecken schloss am 31.3.1993 ihre Pforten, deren Transporte entfielen. Auch aus Meisenheim und Weilerbach gab es keine Güterwagen mehr. Sogar die bahnfremde Firma K.O. Braun lies fortan ihre Container per LKW zum Terminal Einsiedlerhof befördern. Doch damit nicht genug: Ab Mai 1993 sollte die Fahrzeit der Züge um ca. 15 Minuten verlängert werden, ein Zugpaar sollte gar entfallen. Die DB begründete diesen Schritt damit, dass aus Geldmangel notwendige Unterhaltungsmaßnahmen ausbleiben müssten. Die Zukunft der Lautertalbahn sei eben unsicher und da könne die Bahn kein Geld zum Fenster hinauswerfen. Erst durch eine Finanzgarantie des Landes sagte die zuständige Direktion in Saarbrücken die Gleissanierungen zu.

Die Bahnreform rettet den Schienenverkehr

Zum Jahreswechsel 1993/94 trat die Bahnreform in Kraft. Sie legte fest, dass ab 1996 die Bundesländer für den Nahverkehr zuständig sind und fegte alle bisher eingeleiteten Stilllegungsverfahren förmlich vom Tisch. Der ab 1997 zuständige Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und der im Frühjahr 2000 gegründete Westpfalzverkehrsverbund bedeuteten eine grundsätzliche Wende im Lautertal. Die Gartenschaueröffnung gab am 2. April 2000 den passenden Anlass für die Wiedereinführung des Wochenendverkehrs, gefeiert wurde mit einem Dampfzug. Ebenfalls wegen der Gartenschau gab es sogar Regionalexpresszüge von Otterbach nach Karlsruhe. Am 5. November 2000 hielt der erste Zug am neuen Haltepunkt Kreimbach-Kaulbach. In Lauterecken entstand ein moderner Umsteigepunkt, der im Januar 2001 eingeweiht wurde.



Das Anschlussgleis für den Steinbruch war schon abgebaut, als der Regionalbahntriebwagen 628 272 im Frühjahr 1994 den früheren Kreuzungsbahnhof Kreimbach verlies.



Nur wenige Meter weiter entstand die Aufnahme mit dem damals brandneuen 628 464. An einem nebligen Aprilmorgen im Jahr 1994 fuhr er an der früheren Schotterverladeanlage vorbei



Nach der Auflösung des Bahnhofes Kreimbach blieb dem Bahnhofsgebäude das Schicksal unzähliger kleiner Stationen erspart: Verwahrlosung und jahrelanger Leerstand, Vandalismus mit anschließendem Abriss. Nein, in Kreimbach hat es das Schicksal gut gemeint. Der Bahnhof wurde vorbildlich renoviert und zu einem innovativen Restaurant mit Gleisanschluss umgenutzt, 17.8.2008.

Der Förderverein Schienenverkehr feierte dann anschließend, am 15. November 2003, mit Pendelfahrten zum Nulltarif das 120jährige Jubiläum. Gefahren wurde mit klimatisierten Fahrzeugen vom Typ „Regio Shuttle“, die das Unternehmen trans regio dem Verein kostenlos zur Verfügung stellte. Der Zweckverband nutzte die Gelegenheit und stellte das Zukunftskonzept für die Lautertalbahn vor. Im Juli 2005 wurden dann mehrere modernisierte Bahnsteige in Betrieb genommen. Ebenfalls eingeweiht wurde der alte Speisewagen im ehemaligen Bahnhof Kreimbach: Auf der Schiene angereist, hob ihn Anfang Oktober 2004 ein Schwerlastkran nachts neben die Gleise. Er ist seither ein optisch auffälliger Bestandteil der regionalen Gastronomie.

Die Modernisierung der Sicherungstechnik wollte hingegen nicht so recht vorwärts kommen. Die Bahn wollte den aufwändigen funkbasierten Fahrbetrieb als Pilotprojekt im Lautertal starten. Nach vielen Jahren des erfolglosen Experimentierens gab man nach einigen Jahren endlich auf und machte den Weg frei für ein elektronisches Stellwerk. Dessen Inbetriebnahme war am Wochenende vom 16.-18. Dezem-

ber 2005. Damit wurde zwar der Betrieb kostengünstiger, weil nur noch ein einziger Fahrdienstleiter für die ganze Strecke zuständig wurde. Die alten, zum Teil 100 Jahre alten mechanischen Stellwerke unter anderem der Bauart Bruchsal mit Seilzügen, Spannwerken und schwer zu bedienenden Hebeln, für den Kunden erkennbar an den roten Flügelhauptsignalen, hatten nun endgültig ausgedient.

Doch zwei Nachteile hat die neue Technik: Mit dem Abzug der einzelnen Fahrdienstleiter hat die Bahn jeweils auch den örtlichen Fahrkartenverkauf eingestellt. Außerdem hat sie alle nicht planmäßig nötigen Gleise und Weichen herausgerissen. Selbst im Endbahnhof Lauterecken gibt es keine Weiche mehr, um eine Lokomotive vom einen Ende des Zugs zum anderen Ende zu rangieren. Bei den üblicherweise eingesetzten Triebwagen braucht man dies in der Tat nicht. Aber für Sonderzüge kann dies bedeuten, dass man

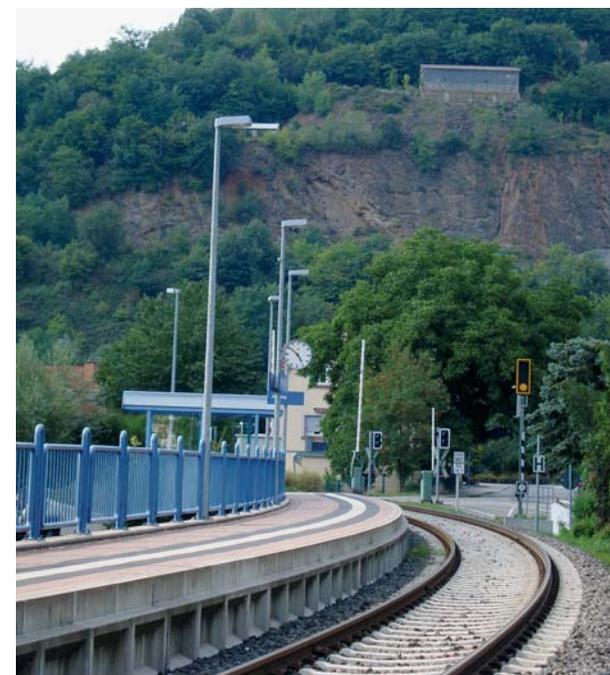
Lauterecken als Zielbahnhof erst gar nicht ansteuert.

In Lauterecken gab es ein Problem mit einem postengesicherten Bahnübergang. Deshalb verblieb – als letzter örtlicher Eisenbahner an der Strecke – bis zum Donnerstag, den 30. November 2006, ein Schrankenposten am Übergang 2587. Dann war auch dort die Zeit der guten alten Eisenbahn vorbei und die Moderne hielt Einzug.

Geplatzt sind zwischenzeitlich die Hoffnungen auf Reaktivierung der Bachbahn nach Weilerbach als Teil eines Kaiserslauterer Citybahn-Konzeptes. Trotz guter Nutzen-Kosten-Analyse konnten verschiedene Widerstände, unter anderem aus finanziellen Gründen, nicht überwunden werden. Ob die Bachbahn nun auf ganzer Länge, wie schon der Abschnitt westlich von Weilerbach, für einen Radweg abgerissen wird, ist offen.



Zum Start des Wochenendverkehrs und des Verkehrsverbundes schickte der Zweckverband am 2. April 2000 eine Dampflokomotive auf die Strecke. Die Aufnahme zeigt den Sonderzug am Schrankenposten 2587. Dort endete am 30. November 2006 endgültig das Zeitalter der mechanischen Sicherungsanlagen im Lautertal.



Startpunkt für die Modernisierung der Lautertalbahn bildete im November 2000 der neue Haltepunkt Kreimbach-Kaulbach, Aufnahme von 17.8.2008.



Eigens für die erste rheinland-pfälzische Landesgartenschau in Kaiserslautern wurde im Jahr 2000 die damals in Kaiserslautern Hbf. endende RE-Linie Karlsruhe – Neustadt – Kaiserslautern nach Lampertsmühle-Otterbach verlängert, um dem zusätzlichen Kundenansturm Rechnung zu tragen.



Mit dem Einsatz der redesigneden Dieseldieselmotoren der Baureihe 643 im Dezember 2008, die in Doppeltraktion im Lautertal künftig 48 Fahrräder mitnehmen können, ist auch die Zeit der alljährlichen lokbespannten Radzüge anlässlich des Erlebnistages Lautertal (Anfang August) zu Ende gegangen, Aufnahme bei Sambach, August 2004.



Im Jahre 2008 hat die moderne Technik im Bahnhof Wolfstein Einzug gehalten: Lichtsignale des elektronischen Stellwerkes in Neustadt a. d. Weinstraße sowie eine kundengerechte Bahnsteiganlage mit barrierefreier Zuwegung kündigen die Verwandlung der Lautertalbahn in eine attraktive Regionalbahn an. 17.8.2008.



Ein Vergleich mit dem Foto auf Seite 14 zeigt, dass auch der Bahnhof Olsbrücken „fit für die Zukunft“ ist, Aufnahme vom 17.8.2008.

Das Jahr 2023 – 140 Jahre Lautertalbahn

Mit der Aufnahme der Lautertalbahn in die Ausschreibung des Schienenpersonennahverkehrs in der West- und Südpfalz wurde ein weiterer wesentlicher Schritt für die langfristige Erhaltung der Strecke getan. Nach Abgabe der Angebote stellte sich jenes der DB Regio AG als das wirtschaftlichste heraus. Deshalb werden ab dem 14. Dezember 2008 planmäßig nur noch klimatisierte Talenttriebwagen von Kaiserslautern nach Lauterecken unterwegs sein. Die Verbesserung der Gleisanlagen ist so weit fortgeschritten, dass einzelne Züge bis zu sieben Minuten schneller als derzeit die Strecke zurücklegen werden.

Zwischen Otterbach und der Haltestelle Kaiserslautern West erreichen sie eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h – die kurvenreiche Trassierung nördlich von



Mit dem Gewinn der europaweiten Ausschreibung muss die DB Regio im Lautertal künftig Mindeststandards beim Kundenservice, bei der Qualität und beim Fahrzeugeinsatz einhalten. Die klimatisierten Talent lösen deshalb die zwar robusten, aber nicht mehr zeitgemäßen Triebwagen der Baureihe 628 ab. Am 15. Juli 2005 fuhr der 'ICE des Nahverkehrs' schon mal als Sonderzug nach Lauterecken (Aufnahme bei Olsbrücken).

Hirschhorn lässt ein solches Tempo leider nicht zu. Am Abend wird es ferner ab Dezember 2008 attraktive Rückfahrmöglichkeiten geben – Kino und Theaterbesuch sind, insbesondere am Wochenende, künftig mit der Bahn – und dem neu konzipierten Bus- und Ruftaxikonzept als Ergänzung zur Schiene – kein Problem mehr. An den Stationen sind elektronische Anzeiger zur Kundeninformation über den Zugverkehr geplant. Ausserdem werden in den kommenden Jahren alle Stationen Zug um Zug modernisiert.

Der Vertrag mit der DB-Tochtergesellschaft läuft bis Dezember 2023 – einem Fest zu 140 Jahre Lautertalbahn steht deshalb eigentlich nichts im Wege.



Quellenangaben

Die vorliegende Festschrift stellt, bezüglich der Texte, eine grundlegende Überarbeitung und Aktualisierung eines Streckenportraits der Lautertalbahn dar. Es erschien im Jahr 1995 im Rahmen des Streckenarchivs Deutsche Eisenbahnen im Eisenbahn-Kurierverlag/Freiburg.

Das anschließend, im Jahr 1996 im Eigenverlag veröffentlichte, sehr detailreiche Buch „Die Eisenbahnen an Glan und Lauter“, vom Autorenteam Hans-Joachim Emich/Rolf Becker ist eine wundervolle Hommage an die Bahnlagen in diesem Teil des Nordpfälzer Bergland.

Neben 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 sowie mehreren aktuellen (insbesondere Die Rheinpfalz, Ausgaben Kaiserslautern und Kusel) wie auch früheren pfälzischen Tageszeitungen wurden folgende Bücher und Broschüren ausgewertet:

Impressum

125 Jahre Eisenbahnen im Lautertal, Festschrift zum Jubiläumswochenende vom 20. bis 21. September 2008

Texte: Fritz Engbarth für den Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd (Hrsg.) Kaiserslautern, September 2008

Aufnahmen: Sofern nicht anders gekennzeichnet: Engbarth (26)/Heilmann (20)/Paul (4). Titel (in Kaulbach, 1974): Klaus Franck, Rücktitel: Fritz Engbarth

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

Fritz Engbarth, Die Bachbahn von Lampertsmühle-Otterbach nach Reichenbach (Pfalz), Weilerbach 1997

Langner/Weigel, 40 Jahre Deutsche Bundesbahn, Darmstadt, 1989

Albert Mühl, Die Pfalzbahn, Stuttgart 1992

Gemeinde Otterbach, Ortschroniken der Jahre 1936 und 1994.

Heinz Sturm, Die pfälzischen Eisenbahnen, 1967 – Neuauflage, Ludwigshafen 2005

Hansjürgen Wenzel, Die Südwestdeutschen Eisenbahnen in der französischen Zone (SWDE), Freiburg 1976

Layout: typomeyer - Werbeagentur Meyer in Bad Bergzabern

Druck: Printec, Kaiserslautern

Kostenlose Verteilung

Nachdruck und Vervielfältigung, auch in Auszügen nicht gestattet.

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt.

Kaiserslautern, September 2008





Die Lautertalbahn ist nur auf den ersten Blick eine unscheinbare Eisenbahnstrecke im Nordpfälzer Bergland. Ihre, zum Teil wechselvolle Geschichte, steht jedoch stellvertretend für das Schicksal vieler deutscher Eisenbahnstrecken abseits der großen Magistralen.

Noch im Jahr 1990 schien es wahrscheinlich, dass unsere Strecke ihren Personenverkehr zugunsten des Bus verlieren würde, weil es die Bundesbahn so wollte. Damals fuhr ein mit einer alten V 100 bespannter Wendezug, in den Wagen gab es klebrige Plastiksitze und am Wochenende fuhr gar keine Bahn.

Heute, im Jahr 2008 an ihrem 125. Geburtstag, steht die Lautertalbahn vor einem zweiten Frühling. Klimatisierte und spurtstarke Züge stehen bereit und bieten künftig auch am Abend und am Wochenende attraktiven Bahnverkehr. Wie es dazu kam, lesen Sie in unserer kleinen Festschrift. Sie soll auch ein kleines Dankeschön sein an alle Eisenbahner und Bahnkunden, die jahrzehntelang für ihre Strecke gearbeitet, bzw. ihr auch in den schwierigen Zeiten der laufenden Angebotsverschlechterungen die Treue gehalten haben.

Kommen Sie mit auf unserem Streifzug durch die Geschichte unserer pfälzischen Lokalbahn.