

Günter König

# Aus der Geschichte der meterspurigen Lokalbahnen im Raum Ludwigshafen am Rhein (Teil 3)

## Stillegung der Innenstadtstrecke

Da sich die Verkaufsverhandlungen in die Länge zogen und eine Elektrifizierung unsicher war, mußte die Reichsbahn reagieren. 1923/24 wurden mit 99 101 – 103 drei neue Dampflokomotiven sowie zwischen 1923 und 1929 42 Personenwagen (Nr. 29 001 – 29 042) beschafft. Außerdem wurden zwischen 1927 und 1929 die Betriebsmittel noch um 10 neue PwPost (Nr. 9401 – 9410) und sechs gedeckte Güterwagen ergänzt. Angeblich wurden die Wagen wegen des stark gestiegenen Berufsverkehrs beschafft, jedoch dürfte es sich hauptsächlich um Ersatz für die bereits über 30 Jahre eingesetzten Reisezugwagen gehandelt haben. Weitere Modernisierungen seitens der Reichsbahn unterblieben.

Am 11. 8. 1927 wurde von der Stadt Ludwigshafen eine Straßenbahnlinie komplett auf eigenem Bahnkörper nach dem noch selbständigen Oppau eröffnet. Sie endete für drei Wochen an der Haltestelle Kuhgasse und wurde am 27. 8. 1928 bis zur Endstelle Oppau in Betrieb genommen. Die Reichsbahn reagierte auf den damit verbundenen Fahrgastverlust mit der fast völligen Betriebseinstellung zwischen Ludwigshafen Hauptbahnhof und Oppau-Edigheim.

1928 wurde in Ludwigshafen mit dem Bau der städtischen Festhalle „Pfalzbau“ begonnen. Dabei waren das Gelände und das Gebäude des Lokalbahn­hofs in der Ludwigstraße im Weg. Das staatliche Vermessungsamt bildete am 8. 8. 1928 in der verlängerten Ludwigstraße ein Grundstück für einen bis auf eine Ausweiche reduzierte neue Bahnhofsanlage und ein um ca. 250 m weiter südlich gelegenes Bahnhofsgebäude. Das neue einstöckige Gebäude hatte die Außenmaße 10,78 x 10,66 m mit einer 3 m breiten Überdachung zur Bahnsteigseite hin. Eigentümer des Grundstücks war die Stadt Ludwigshafen, Eigentümer des Gebäudes die Reichsbahn. Mit den Abbrucharbeiten am alten Lokalbahn­hof begann man am 20. 8. 1928 (8). Auf dem Katasterdokument (9) war der Hinweis:

„Der alte Lokalbahn­hof stand z. Z. der Messung noch im Betrieb, da der Neubau noch nicht ganz fertig war.“

Das Stationsgebäude hat nur vier Jahre gestanden. Bereits im Oktober 1932 wurde es wieder abgebrochen und das Grundstück aufgehoben (10).

Die Gebäude des Bf Ludwigshafen-Depot wurden 1927/28 um eine 3,63 x 4,11 m große Werkmeisterbude ergänzt. Ihr Abbruch erfolgte um 1950.

Ende der zwanziger Jahre entstand zwischen Mundenheim und Maudach eine große Siedlung, die Gartenstadt. Die Reichsbahn richtete eine Haltestelle „Hochfeld“ ein, bekam aber bereits ab dem 1. 10. 1929 mit einer Buslinie der Kraftverkehr Bayern Konkurrenz.

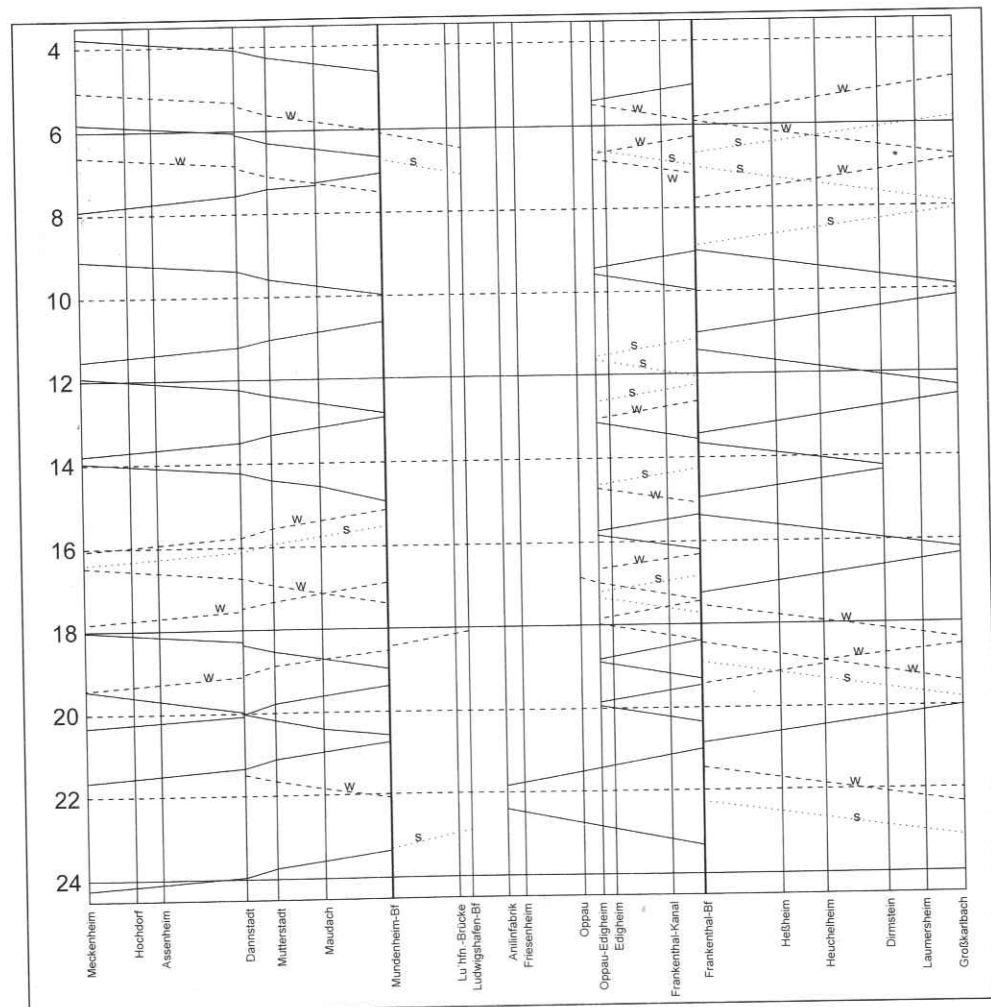
1929 wollte die Reichsbahn die Haltestellen Mundenheim-Königstraße und Ludwigshafen-Bleichstraße aufheben. Die kommunalen Entscheidungsträger stimmten im erstgenannten Fall zu: Bürgermeisteramtliche Geschäftsstelle Mundenheim, 21. 8. 1929:

„Nach unserm Dafürhalten und den gemachten Wahrnehmungen kann die Haltestelle der Lokalbahn Ecke Königstraße/Mundenheimer Straße ohne Benachteiligung der Mundenheimer Bevölkerung aufgehoben werden.“

Stadt Polizeiamt – Verkehrskontrolle, 21. 8. 1929:

„Im Benehmen mit Pol. Bez. 7 Herrn Insp. Zimmermann und Pol. Bez. 1, Herrn Insp. Stauffert sei festgestellt, daß gegen die Aufhebung der Haltestellen Königstraße und Bleichstraße für den Lokalbahnzug nichts einzuwenden sei. Eine Benachteiligung der Lokalbahnbenutzer dürfte kaum eintreten. Vom verkehrspolizeilichen Standpunkte ist die Aufhebung der Haltestellen sogar zu begrüßen, da das Anhalten an genannten Stellen immer kleinere Stockungen zur Folge hatte.“

Am 15. 5. 1930 wurde der Lokalbahn­hof in der Ludwigstraße aufgehoben und durch einen unbesetzten Haltepunkt in der Mundenheimer Straße auf Höhe der Bleichstraße ersetzt. Zwischen Ludwigshafen Hbf und Mundenheim wurden die Fahrten bis auf werktags zwei (Mu ab 6.07, 7.08 Uhr, Hbf Lu ab 16.54, 18.01 Uhr) und sonntags ein Zugpaar (Mu ab 4.40, Lu Hbf ab 22.52) eingestellt (7).



Bildfahrplan Sommer 1930

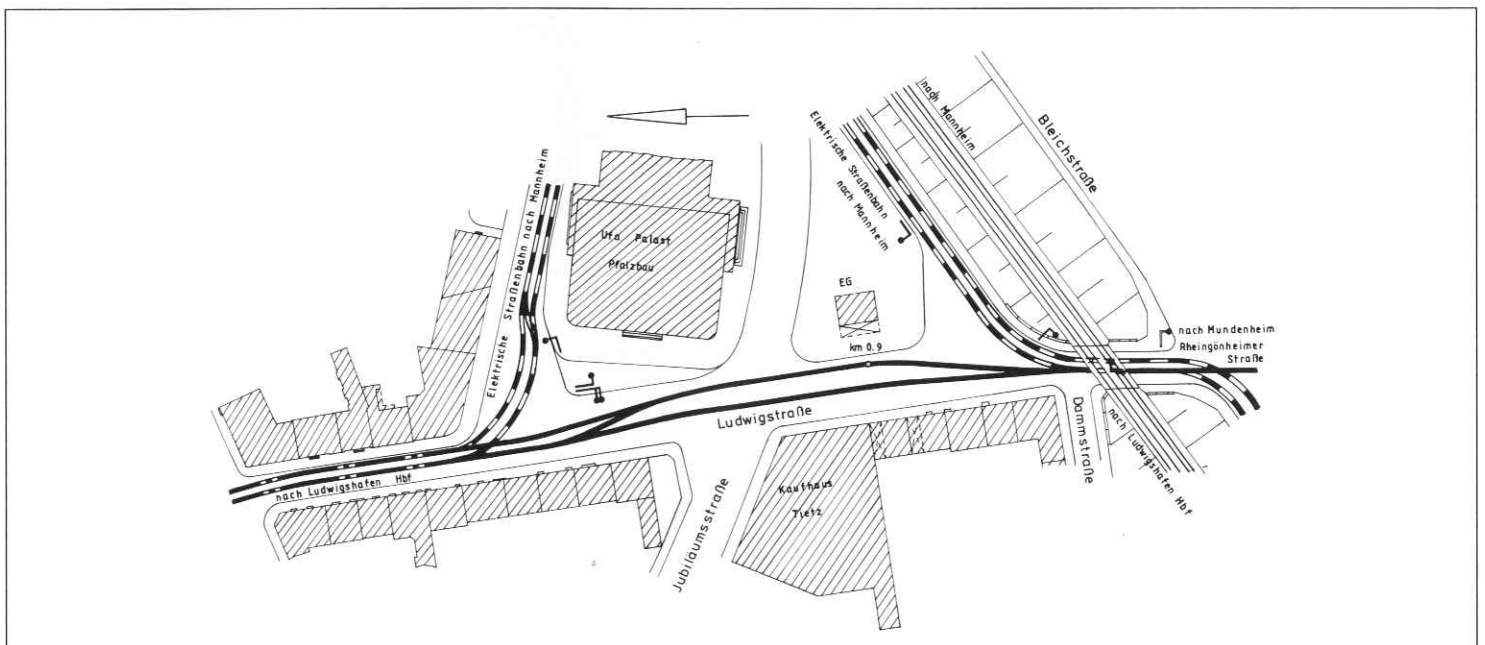
Am 22. 8. 1932 mußte der Lokalbahnbetrieb nach Gleisveränderungen durch die Straßenbahn am ehemaligen Brückenbahnhof zwischen Ludwigshafen Hbf und Mundenheim vorläufig eingestellt werden. Bereits ab Mai 1932 waren die Gleise des Lokalbahnhofs mit Fahrleitung versehen worden. Während der 14tägigen Streckensperre verkehrten statt der Lokalbahnzüge Extrawagen der städtischen Straßenbahn zwischen Mundenheim Bf und Ludwigshafen Hbf. Die noch täglich anfallenden 18 Milchkannen wurden zwischen Schützenstraße und dem Hauptbahnhof in Extrawagen der Straßenbahn mitgenommen. In der Nacht vom 5. auf 6. September 1932 wurde die neue Gleisanlage provisorisch in Betrieb genommen. Fertiggestellt inklusive elektrischer Weichen wurde die Anlage bis zum 24. 10. und eingeweiht am 19. 11. 1932. Für die Lokalbahn endete damit der seit dem 9. 8. 1913 bestehende Gegenverkehr zu den von Mannheim kommenden Straßenbahnen zwischen Bleichstraße und dem Brückenbahnhof. Für die Lokalbahn hatte man in der Mundenheimer Straße eine Außenbogenweiche eingebaut. Einen Teil der Lokbahnstrecke in der Mundenheimer Straße hatte außerdem noch eine Fahrleitung bekommen, so daß auch Straßenbahnen hier gewendet werden konnten. Der elektrifizierte Teil in der Mundenheimer Straße war übrigens noch bis nach 1945 vorhanden. Nach dem Krieg wurden hier nach Aussagen von Zeitzeugen Straßenbahn-Güterwagen zur Schuttbeförderung aufgestellt.



Oben: Der alte Lokalbahnhof war dem Pfalzbau gewichen. Das kleine Gebäude im Vordergrund war der neue Bahnhof. Foto: Slg. Günter König

Mitte: Sogar Zugkreuzungen gab es hier noch. Im Vordergrund die 99 093 noch mit Petroleumlaternen mit ihrem Zug nach Meckenheim. Foto: Stadtarchiv Ludwigshafen

Unten: Ludwigshafen-Brücke im letzten Zustand als Bahnhof von 1928 bis August 1932. Die Zeichnung zeigt das bis Juni 1930 fertiggestellte Kaufhaus Tietz und die neu entstandene Jubiläumsstraße. M 1 : 2.000, Zeichnung: Günter König



1933 waren beim Bahnbetriebswerk Ludwigshafen die Lokomotiven 99 081, 090, 092, 093, 101, 102 und 103 beheimatet. Lok 99 086 und 087 waren 1931 bzw. 1930 nach Neustadt abgegeben worden. In den Jahren 1931–33 waren zeitweise auch die Loks 99 041, 044 und 045 in Ludwigshafen stationiert. 1932 war auch 99 091 aus Neustadt in Ludwigshafen im Einsatz.

Am 12. 6. 1933 wurde die Lokalbahn zwischen Ludwigshafen Hbf und Mundenheim eingestellt, so daß Reisende von und nach Meckenheim in Mundenheim auf Züge der Normalspurlinie Ludwigshafen – Kaiserslautern umsteigen mußten (7). Zwei Monate später gab es einen Nachruf, Neue Pfälzische Landes-Zeitung, 12. 8. 1933.

*Die Mundenheimer Straße – Die viel umstrittene Lokalbahn und andere Verkehrsprobleme – Erinnerungen. Die Mundenheimer Straße hat nach mehrwöchigen Erneuerungsarbeiten ein neues Gewand erhalten. Die Fahrbahn ist um einige Meter erweitert und mit einem Asphaltbelag versehen. Randsteine wurden gesetzt und eine Rinnenanlage*

*geschaffen. Es ist ja nichts besonderes, nichts Weltbewegendes, wenn eine Straße neu hergerichtet wird. Aber bei den Arbeiten an der Mundenheimer Straße wird man an oft viel umstrittene Verkehrsprobleme erinnert.*

*Die infolge des steigenden Verkehrs in den letzten Jahren nunmehr dringend notwendig gewordene Erweiterung wurde nur dadurch ermöglicht, daß die Reichsbahn den Lokbahnverkehr von Ludwigshafen nach Mundenheim ab 12. Juni eingestellt und das Reichsverkehrsministerium seine Einwilligung zur Beseitigung der Schienen gegeben hat. Bis dieses Ziel erreicht war, mußte hart gekämpft werden. Ja, die Lokalbahn hatte ihre 'besonderen Freunde'.*

*Ereignete sich auf der Mundenheimer Straße ein Unglück, wenn gerade die pustende Lokomotive sich ihren Anhängern langsam und vorsichtig daherschob, so hieß die Ursache des Unglücks: Nur die Lokalbahn!*

*Fuhr sie an belebten Nachmittagen, besonders an Samstagen, durch die Ludwigsstraße, so daß die*

*langsame Straßenbahn noch langsamer fahren mußte, da stimmten alle Fahrgäste in den Chor ein: Natürlich die 'vorsintflutliche' Lokalbahn – unwürdig für eine Stadt mit über 100.000 Einwohnern.*

*Stand die dampfende Lokomotive mit ihren 'Salonwagen' an der Station Ufa-Palast so sagten die Spötter: Ufa-Express – Bitte einsteigen! Nach der Großstadt Mundenheim und 'Bad Meckenheim am Dannstadter See'!"*

*Erschütterten beim Durchfahren der Straße die Häuser, so klagte der Hausbesitzer: 'Mein Haus wird durch die Lokalbahn ruiniert.'*

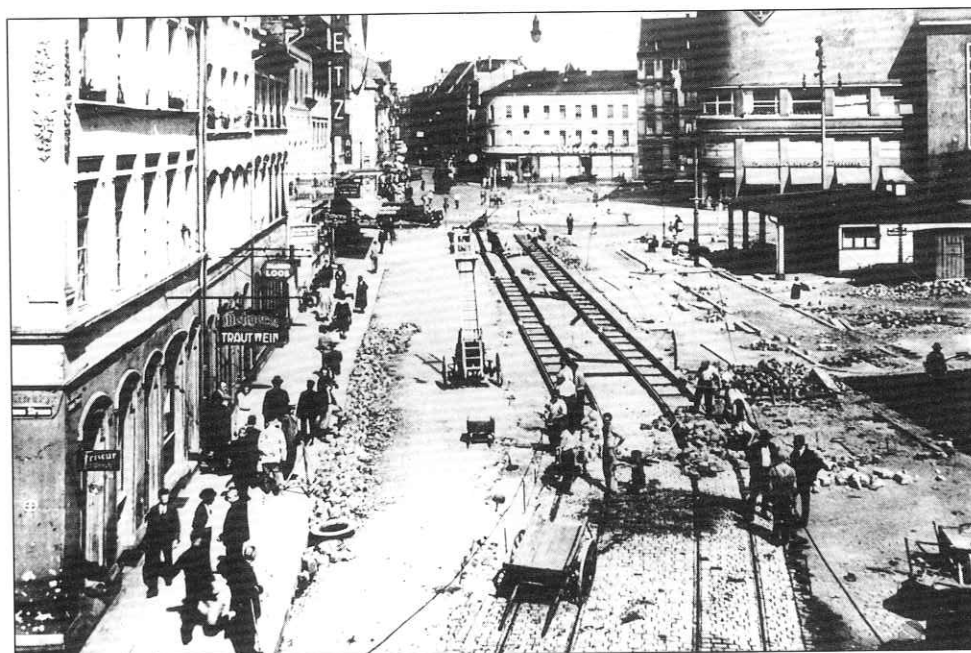
*Arme Lokalbahn! Was hattest du nicht alles den Ludwigshafener angetan und sie bei den Fremden noch blamiert?*

*Als Ludwigshafen noch scheinbar in Geld schwamm, als noch die stolzen Dollaronkels über dem 'großen Wasser' uns ihren offenen Geldbeutel unter die Nase hielten, da tagten Verkehrskonferenzen mit dem Ziel: Fort mit der Lokalbahn – her mit der elektrischen Rundbahn.*

*Es bildete sich eine sogenannte 'Vorderpfälzische Kleinbahngesellschaft', die der Öffentlichkeit große Pläne von einer Rundbahn vorlegte, um der Lokalbahn vollständig den Garaus zu machen. Es blieb aber bei den wohlgemeinten Plänen, und die Lokalbahn lebte weiter. Es war gut so, denn sonst hätten die Ludwigshafener zu ihren sonstigen Schulden jetzt auch noch Kapital und Zinsen der Vorderpfälzischen Kleinbahn zu tilgen, und die Spötter würden sich über die finanzielle Belastung sicherlich mehr aufregen, als damals über die Lokalbahn.*

*Bei all dem Kampf um den 'Ufa-Express' wurde doch ein Ziel erreicht. Die Lokalbahn ist aus dem Stadtkern Ludwigshafens verschwunden. Bereits am 15. Oktober 1930 wurde der Verkehr durch Ludwigshafen gedrosselt. Anlaß hierzu gab der noch viel mehr umstrittene Durchbruch von der Bismarckstraße zur Ludwigsstraße mit der Neuschaffung der Jubiläumsstraße oder wie der Volksmund sagt, mit der 'Lattengasse'. Es verkehrten nur noch zwei Zugpaare an Werktagen und ein Zugpaar an Sonntagen, bis schließlich am 12. Juni 1933 dieses Jahres der Lokalbahnbetrieb von Ludwigshafen nach Mundenheim vollständig eingestellt und der Weg zur Erneuerung der Mundenheimer Straße frei gegeben war. Die Fahrgäste der Strecke Meckenheim können bis Mundenheim die Hauptbahn benützen.*

*Auch der Lokalbahnverkehr von Ludwigshafen – Friesenheim nach Oppau wurde eingestellt. Dies war umso eher möglich, da es sich hier nur um Personenverkehr handelt, der seit der Errichtung der Straßenbahn nach Oppau leicht bewältigt wer-*



Oben: In der Zeit vom 22. 8. 1932 bis zum 6. 9. 1932 wurde die Gleisanlage am Bahnhof Ludwigshafen Brücke für den elektrischen Straßenbahnbetrieb hergerichtet. Das Foto wurde von der Normalspurüberführung in Richtung Mundenheim gemacht.

Unten: Auch in der Gegenrichtung wurden die Gleise neu verlegt. Noch stand das provisorische Bahnhofsgebäude.

den kann. Von Ludwigshafen nach Oppau und zurück verkehrt lediglich abends zwischen 9 und 10 Uhr noch ein Zugpaar und zwar aus betrieblichen Gründen.

Ein schwieriges Problem ist in allernächster Zeit noch zu lösen: Die Schaffung eines Ersatzes für die Lokalbahn Oppau – Frankenthal. Ein großes Verkehrshindernis bildet das Schienengleis, das auf der ganzen Strecke erhöht über der Straße liegt und die Fahrbahn dadurch recht eng macht. Dazu befindet sich diese Straße in einem sehr schlechten Zustand, so daß hier die Fahrzeuge einen außerordentlich schwierigen Weg passieren müssen, der durch zahlreiche Schlaglöcher schon mehr als einmal Verkehrsunfälle verursacht hat.

Wir zweifeln nicht, daß die hier in Betracht kommenden Behörden, insbesondere die Reichsbahn, den besten Willen haben, diese unhaltbaren Verkehrsverhältnisse zu beseitigen. Man kann an eine Postautoverbindung von Oppau nach Frankenthal und umgekehrt denken, da nur Personen- und kein Güterverkehr in Betracht kommt. Vielleicht findet man hier bald eine annehmbare Lösung, so daß die Strecke nach Oppau nach Frankenthal für den sich steigernden Verkehr entsprechend umgebaut werden kann.

Wenn man über die Lokalbahn spricht, so darf man nicht ungerecht sein, und sie in Bausch und Bogen verwerfen; denn sie hat zu gegebener Zeit auch ihre guten Seiten gehabt. Als am 15. Oktober 1890 die Strecke Ludwigshafen – Meckenheim eröffnet wurde, diente sie den wirtschaftlichen Verhältnissen der aufblühenden Stadt Ludwigshafen. Die Lokalbahn brachte täglich zahlreiche Arbeiter von der Dannstadter Höhe an die Arbeitsstätte in der Anilinfabrik und abends wieder zurück in ihren Wohnort. Außerdem diente sie dem Güterverkehr und hat auch noch heute, besonders im Herbst, für den Zuckerrübentransport ihre wirtschaftliche Bedeutung.

43 Jahre lang hat die Lokalbahn Ludwigshafen – Meckenheim getreulich ihre Pflicht erfüllt. Wenn sie nun infolge der sich ändernden Verhältnisse immer mehr in den Hintergrund gedrängt wurde, so war das nicht ihre Schuld. Vor 43 Jahren war man um die Lokalbahn recht froh, und so wollen wir ihrer in Ehren gedenken.“

Zeitungsmeldung, 14. 10. 1933:

„Die Lokalbahn ist verschwunden. Am 7. Oktober hat die Lokalbahn ihre letzte Fahrt durch unsere Stadt angetreten. Man kann heute nicht mehr glauben, daß dieses kleine, wackelnde Bähnchen, das mit unablässigem Gebimmel täglich einige Male seinen Weg durch die Hauptstraßen unserer Stadt nahm, einmal ein williger und fleißiger Helfer an ihrem Aufschwung und ihrer Größe war. Und doch ist es so.

Als am 15. Oktober 1890 die beiden Lokalbahnstrecken Ludwigshafen – Dannstadt und Ludwigs-

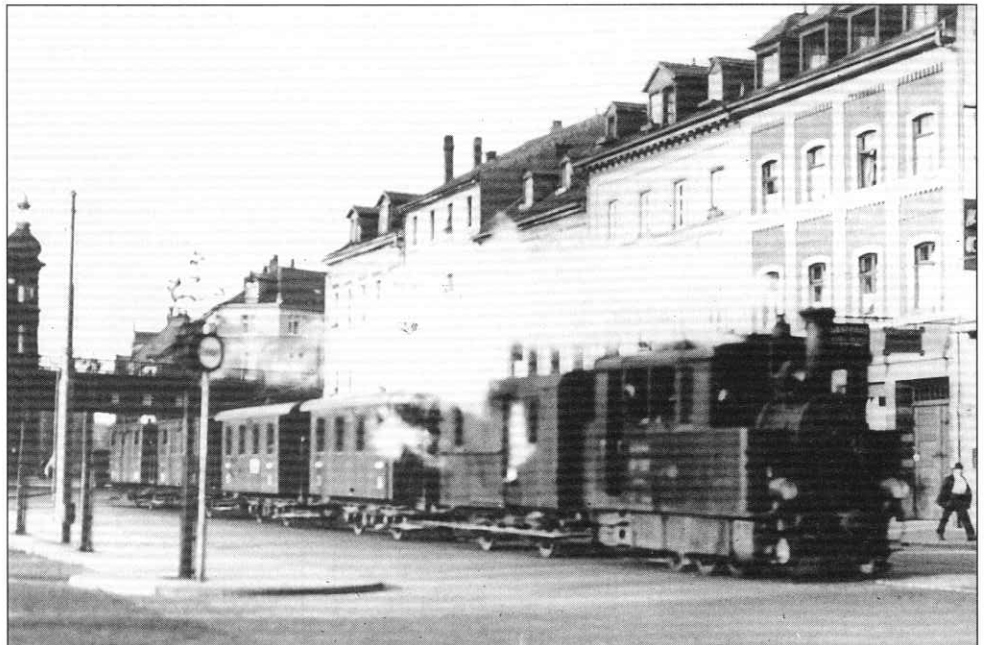
hafen – Frankenthal eröffnet wurden, hatte die Industrie unserer Stadt bereits einen bemerkenswerten Aufschwung genommen. Die im Jahre 1865 mit 60 Arbeitern eröffnete Anilinfabrik beschäftigte bereits 3.600. Andere große Unternehmungen, wie Sulzer, Knoll, Brechtel usw. waren in den 80er Jahren entstanden. Arbeiter aus den umliegenden Landgemeinden strömten in großer Zahl dem Industriezentrum Ludwigshafen – Mannheim zu. Dazu kamen die regelmäßig in Ludwigshafen abgehaltene Wochenmärkte, auf denen die Landbevölkerung ihre Erzeugnisse absetzte. Eine Straßenbahn gab es damals auch innerhalb der Stadt noch nicht. Der erste Straßenbahnwagen fuhr erst am 28. Mai 1902 über die Rheinbrücke. Auch das Zweirad war damals noch mehr Sportangelegenheit und hatte sich noch nicht zum Verkehrsmittel des ärmeren Mannes entwickelt. So nahm denn die Bahnverwaltung den Bau der Dampfstraßenbahn in die Hände.

Diese Kleinbahn hatte auch, wie statistisch nachgewiesen ist, in der Folge einen sehr großen Anteil an der sich stets mehrenden Verkehrssteigerung.

Dazu kam noch, daß sie durch Einführung der Arbeitertarife ein außerordentlich billiges Beförderungsmittel für die Arbeiterbevölkerung der umliegenden Landgemeinden darstellte.

Als die Straßenbahn später auch die inzwischen eingemeindeten Ortschaften Friesenheim und Mundenheim in ihre Netze zog, als später auch Rheingönheim und im vorigen Jahre Oppau an den Straßenbahnverkehr angeschlossen wurden, als endlich Ludwigshafen nach und nach nicht mehr allein als die 'Stadt voll Rauch und Ruß' angesehen sein wollte, sondern Wert auf ein gefälliges Straßensbild zu legen begann, mußte die Lokalbahn solchen Bestrebungen gegenüber natürlich ein Dorn im Auge sein. Man ärgerte sich über ihre Raucherentwicklung, über ihr Gebimmel, man fand ihre Geschwindigkeit von 15 km/h dem rascheren Tempo der modernen Zeit hinderlich und erfand den Spotnamen 'Ufa-Expresß' für sie.

Indessen war sie dem stets wachsenden Verkehr in unserer Stadt in der Tat nicht mehr gewachsen und wurde mehr und mehr zum Verkehrshindernis. Nun



Oben: Auch die Lok 99 102 von 1923 kam noch durch die Ludwigshafener Innenstadt.

Unten: Am 12. 6. 1933 zog Lok 99 090 einen der letzten Züge durch die Ludwigshafener Innenstadt. Blickrichtung Mundenheim.

setzte ein unablässiger Kampf um Beseitigung dieses 'vorsintflutlichen' Beförderungsmittels ein, der etappenweise zum Ziele führte. Am 15. Oktober 1930, genau am 40. Jahrestage ihrer Eröffnung wurde ihr Zugverkehr auf 2 Zugpaare an Werktagen und ein Zugpaar an Sonntagen beschränkt. Am 12. Juni 1933 wurde der Betrieb zwischen Ludwigshafen und Mundenheim eingestellt und anschließend die Mundenheimer Straße erneuert und verbreitert.

Der Lokalbahnverkehr nach Oppau war unterdessen auf ein Zugpaar beschränkt worden. Ab 7. Oktober ist nun der gesamte Verkehr zwischen Ludwigshafen und Frankenthal eingestellt. Wenn diese Bähnchen auch den Ansprüchen unserer Zeit nicht mehr genügt, so hat sein Verschwinden auch heute noch Lücken gerissen. Besonders Friesenheim, das nicht den Vorteil hat, an einer Hauptbahnstrecke zu liegen, ist hiervon nicht restlos befreit. Der Personenverkehr kann zwar durch die Straßenbahn bewältigt werden, etwas anderes ist es jedoch mit der Güterbeförderung. Friesenheim hatte seither keine eigene Güterabfertigung und bahnamtliche Rollführer, die die Güter auf kürzestem Wege verfrachten. Mit dem Herausreißen der Schienen müssen die Güter auf dem 3 km entfernten Hauptbahnhof aufgegeben werden. Hier müßte unbedingt ein Ausweg gefunden werden, damit dieser Vorort nicht allzusehr benachteiligt wird.

Wir sehen an diesem Beispiel, daß es auch jetzt noch Leute gibt, die dem Lokalbähnchen nachtrauern, und die Ehrlichkeit verlangte es, daß wir die Verdienste dieses Verkehrsmittels um unsere Stadt entsprechen würdigen.“

Zeitungsmeldung, 16. 10. 1933:

„Die Lokalbahn ist verschwunden. Anschließend an unseren Artikel in der Samstagnummer können wir heute mitteilen, daß der Güterverkehr zwischen Friesenheim und Ludwigshafen aufrecht erhalten bleibt und zwar durch bahnamtliche Lastwagen bewältigt, die regelmäßig zwischen beiden Bahnhöfen verkehren. Expres-, Eil- und Frachtgüter können daher nach wie vor beim Bahnhof Friesenheim aufgegeben werden und werden auch von dort zugestellt. Auch der Güterverkehr der Station Oppau-Edigheim erleidet keine Unterbrechung, da die Güter, wie teilweise schon bisher, über die Eisenbahnstrecke Oggersheim – Anilinfabrik laufen.“

Unmittelbar nach der Stilllegung des Bfs Ludwigshafen-Depot wurden die Schmalspurgleise entfernt. In den Lokschruppen der Lokalbahn zog die Brückenwerkstätte ein. Als Ersatz errichtete die Reichsbahn in Mundenheim einen zweistöckigen Lokschruppen für vier Lokomotiven. Während der Triebwagenschruppen einem Hochbunker weichen mußte, war der Lokschruppen noch bis weit in die neunziger Jahre vorhanden. Die Schmalspur-Gleisanlage wurde zum Lagerplatz der Brückenmeisterei. Die Gleise der Ausweiche hinter dem Hbf Ludwigshafen lagen noch mindestens bis 1935.

Im März 1937 war der Friesenheimer Güterschruppen nachweisbar noch vorhanden (3). Im Januar 1938 wurde das Lokalbahnhofgelände in Oppau an die Stadt Oppau verkauft. Die zuletzt dort noch stehenden Schuppen waren bereits bis 1937 abgebrochen worden.

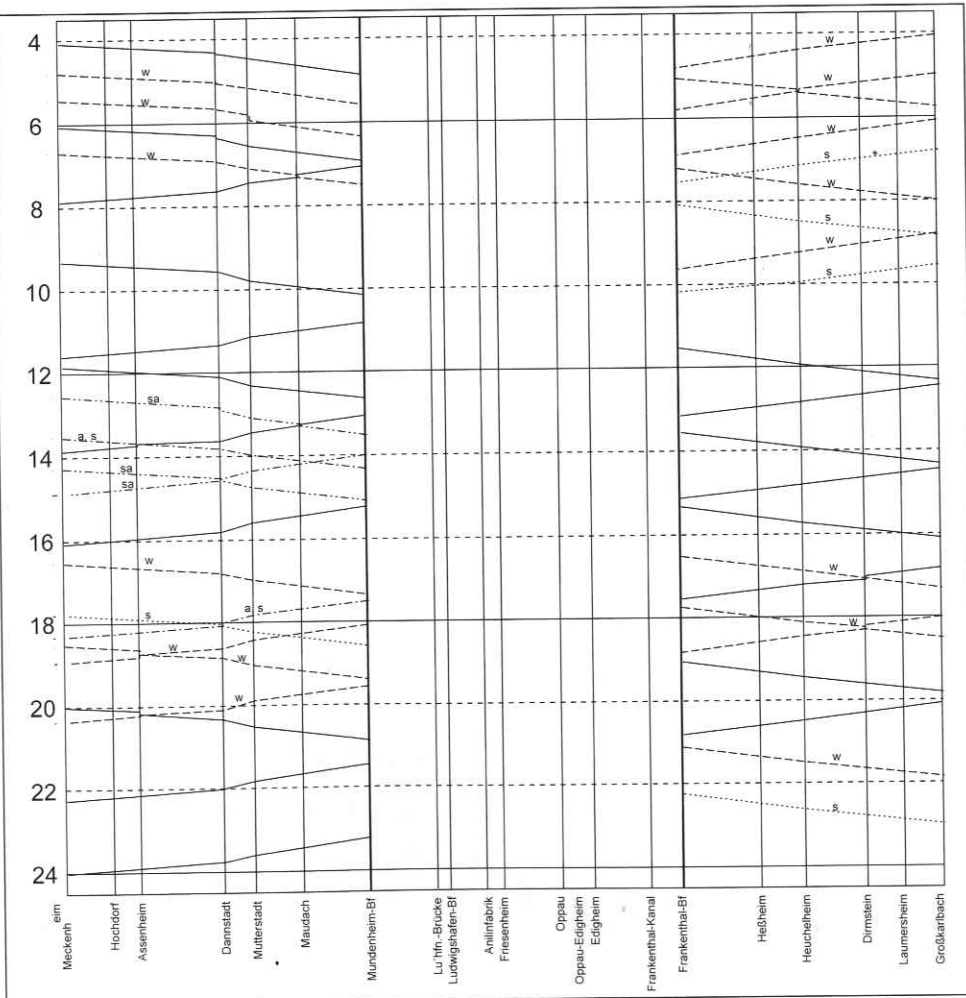
### Stilllegung der Nordstrecke

Nach der Innenstadtstrecke schien auch die Strecke Frankenthal – Großkarlbach Ende der dreißiger Jahre nicht mehr in die Zeit zu passen. Sie behinderte den anschwellenden Straßenverkehr und stand dem Straßenausbau störend entgegen.

Schon ein Jahrzehnt zuvor wurde die niedrige Beförderungsgeschwindigkeit in Teilbereichen der Nordstrecke kritisiert: Die Post für Heßheim und die anderen Landgemeinden brachte der Nachmittagszug von Frankenthal mit. Nachdem die Post in Heßheim um 15 Uhr eingetroffen war, wurde sie umgehend zugestellt. Der selbe Zug nahm auch die abgehende Post mit und brachte sie auf der Rückfahrt nach Frankenthal, wo sie sortiert und am nächsten Tag weitergeleitet wurde. Dies galt natürlich auch für Post von Heßheim nach den anderen Gemeinden in Richtung Großkarlbach. Da die Post in Großkarlbach so spät ankam, daß sie am selben Tag nicht mehr zugestellt werden konnte, war ein Brief von Heßheim nach Großkarlbach bisweilen zwei Tage unterwegs. Am 24. 7. 1925 formulierten die Bürgermeister der an der Linie liegenden Gemeinden ein Protestschreiben an die Oberpostdirektion in Speyer. Bereits am 8. 9. 1925 wurde der Zustand dahin gehend geändert, daß auch morgens ein Zug Post nach den betroffenen Gemeinden brachte (35).

Probleme bereitete die Ortsdurchfahrt in Heßheim. Der allgemeine Zustand war so schlecht, daß sich der Heßheimer Bürgermeister am 31. 5. 1933 an das Bezirksamt in Frankenthal wandte. Passiert ist daraufhin aber nicht viel. Die RBD Ludwigshafen wies am 26. 6. 1935 darauf hin, daß links und rechts des Gleises viele Schlaglöcher die Sicherheit gefährdeten. Vertraglich war allerdings die Eisenbahn für den Unterhalt der Gemeindestraße zuständig. Am 5. 3. 1937 wandte sich Heßheim wegen des schlechten Zustandes der Ortschaftsstraße an das Straßen- und Flußbauamt. Die DR scheint bebüßt auf Verschleiß gefahren zu sein, so daß man der geplanten Umstellung auf Omnibusbetrieb den Weg ebnen wollte. Mit Erfolg, wie sich noch zeigen sollte. Dies erklärt auch, daß die nach der Einstellung der Großkarlbacher Linie an die Walhalla-bahn abgegebenen Reisezugwagen in einem so schlechten Zustand waren, daß sie in Regensburg eigentlich nicht mehr in Betrieb genommen werden sollten. Lediglich der Krieg brachte die meisten Wagen dort wieder in Fahrt.

1938 begannen die Bauarbeiten der Reichsautobahn Mannheim – Saarbrücken. Um eine Autobahnbrücke bauen zu können, wurde die Lokalbahn zwischen Heßheim und Heuchelheim kurzerhand um das Brückenbauwerk auf eigenen Bahnkörper herumgeführt. Erst nach ihrer Einstellung begann die Schüttung des Autobahndamms.



Links: Bildfahrplan Sommer 1939

Neue Abend-Zeitung, 28. 7. 1938:

„Zuckerrüben-Expreß' a. D.; Die Lokalbahn Frankenthal – Großkarlbach verschwindet. Die schmalspurige Lokalbahn ..., bedeutsam vor allem wegen des Rübenversandgeschäfts im Herbst, wobei durchschnittlich 9.000 t Rüben in die Zuckerfabriken nach Offstein und Worms kommen, wird spätestens im Frühjahr nächsten Jahres einem Kraftwagenbetrieb der Reichsbahn Platz machen.

Die 12 km Gleise der Lokalbahn liegen 10 km lang auf der Landstraße, hindern also den Verkehr, und die Altertümlichkeit der Lokomotiven und des Wagenparks, die aus dem letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts stammen, lassen nur 'Geschwindigkeiten' bis 15 km/h zu.

Jetzt will die Reichsbahndirektion Mainz Kraftwagenlinien auf dieser Strecke einlegen, die durch Omnibusse den Berufsverkehr erfassen und erweitern, und durch Ringverkehr die Stückgüter aufnehmen. Für den Rübenversand wird ein Pendelverkehr eingerichtet, der das Verladegeschäft flüssiger gestalten wird. Erstrebt wird eine direkte Belieferung der Zuckerfabriken mit Kraftwagen, aber vorläufig fehlt es bei den Fabriken an den nötigen Anlagen.

Jedenfalls erhofft sich die Reichsbahn, wie aus einem ähnlichen Fall bei Kreuznach hervorgeht, eine weitgehende Verstärkung des Personen- und Güterverkehrs durch den Einsatz der Personenwagen und Lastkraftwagen auf dieser Strecke.“

Neue Abend-Zeitung, 3. 5. 1939:

„Der Dirmstein Expreß verschwindet. Die schmalspurige Lokalbahn ... wird am 15. Mai ihren Betrieb einstellen. Damit ist ein jahrzehntelanger Streit endgültig entschieden. Die Bahn, die früher und besonders während des Krieges wertvolle Dienste leistet hat, ist überholt und war gerade in den letzten Jahren ein dauerndes Verkehrshindernis, da sie die Straßen auf ungeschützten Übergängen mehrfach überquerte und dadurch besonders den Autoverkehr sehr gefährdete. Zahlreiche schwere Unfälle sind auf diese Lokalbahn, die direkt neben der Straße und durch die engen Gassen der Dörfer fährt, zurückzuführen. Auf der Strecke Frankenthal – Dirmstein – Großkarlbach werden ab 15. Mai Omnibusse eingesetzt werden. Die Abfahrtszeiten sind die gleichen wie bisher.“



Oben: Lok 99 093 (ehemals XXIX, Krauss 1911/6403) zog um 1935 einen gemischten Zug von Frankenthal nach Großkarlbach durch die Ortsstraße von Heßheim.

Mitte: Modern war nur der Opel auf der Ortsstraße von Heßheim. Die Lokalbahn war bereits altes Eisen. Der Abschiedszug fuhr am 15. 5. 1939 in Richtung Großkarlbach.

Unten: Abschiedszug in Heßheim. Der im Bild erkennbare Wagen 9280 war 1907 von Rastatt für die Strecke Neustadt – Speyer beschafft worden. 15. 5. 1939

3 Fotos: Slg. Manfred Halkenhäuser

Ein 1939 von einem Fachmann verfaßter Beitrag konnte wegen des Kriegsausbruchs nicht mehr veröffentlicht werden. Doch auch elf Jahre später erachtete die Redaktion der einschlägigen Zeitschrift die Aussagen noch – bzw. wieder – derart aktuell, daß sie das Manuskript sogar noch leicht ergänzt mit der Vorbemerkung veröffentlichte: „... daß die Frage des Ersatzes unwirtschaftlicher Schienenleistungen durch Kraftfahrbetriebe inzwischen wieder besonders zeitgemäß geworden ist...“. Reichsbahndirektor i. R. Immo Wendt aus Kulmbach-Priemershof in „Die Bundesbahn“ 1950:

„Die Umstellung der Reichsbahnstrecke Frankenthal – Großkarlbach auf Kraftwagenbetrieb.

Mit Einführung des Sommerfahrplans 1939 hatte die Reichsbahndirektion Mainz die reichsbahneigene Lokalbahn Frankenthal – Großkarlbach aufgelassen und den Personen- und Güterverkehr auf Kraftfahrbetriebe umgestellt.

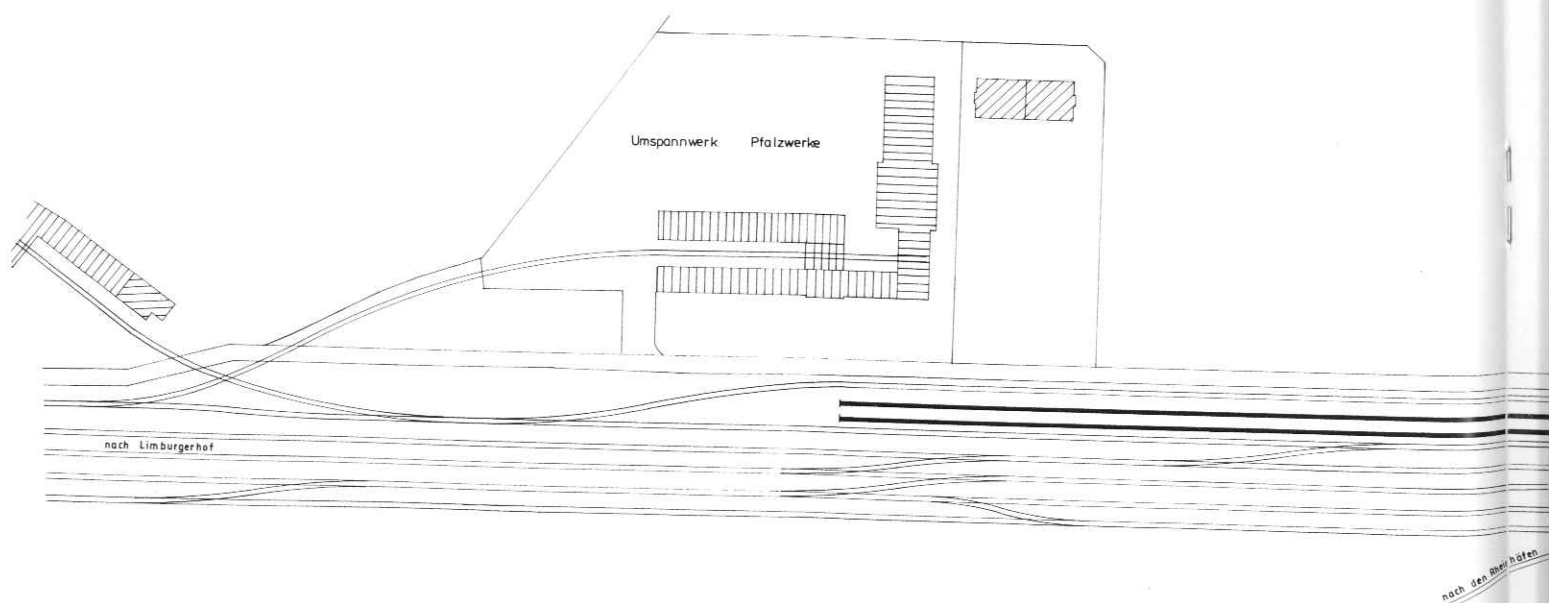
Die 12,6 km lange Strecke Frankenthal – Großkarlbach war bis zum Jahre 1933 ein Teil einer durchgehenden Schienenverbindung, die sich von Meckenheim (Pfalz) über Ludwigshafen – Oppau – Frankenthal bis Großkarlbach über insgesamt 42,4 km erstreckte. Diese in den Jahren 1890 bis 1892 von der Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaft mit einer Spurweite von 1 m gebaute Linie hatte die Aufgabe, das in höchster landwirtschaftlicher Kultur stehende Hinterland mit den Hauptplätzen Ludwigshafen und Frankenthal zu verbinden. Trotzdem

die Strecken einen bedeutenden Güter- und Personenverkehr aufwiesen, befriedigten die wirtschaftlichen Ergebnisse des Bahnbetriebes von Jahr zu Jahr weniger. Die Unterhaltung des Bahnkörpers, der auf große Strecken innerhalb des Straßenpflasters in Rillenschienen, im übrigen, von einigen Ortsumgehungen abgesehen, unmittelbar auf der Landstraße verlief, verursachte laufend hohe Unterhaltungskosten. Mit der Zunahme des Kraftwagenverkehrs wurden die betrieblichen Verhältnisse immer schwieriger. Die Zahl der Unfälle stieg ständig, und die Haftpflichtschäden erforderten stets höhere Ausgaben. Auch die Verkehrsbedienung ließ bei dem gesteigerten Kraftwagenwettbewerb immer mehr zu wünschen übrig.

Völlig unerträglich gestalteten sich die Verhältnisse im Stadtkern von Ludwigshafen, wo die Lokalbahn als ein besonders verkehrsstörendes Hindernis empfunden wurde. Die Herauslegung der Bahn aus dem Weichbild der Stadt war daher der erste Schritt zu ihrer völligen Beseitigung. Am 12. Juni 1933 wurde die Teilstrecke Ludwigshafen – Mundenheim und am 9. Oktober 1933 die Teilstrecke Ludwigshafen – Frankenthal aufgelassen. Die Beseitigung dieses Mittelstückes erforderte keine nennenswerten Ersatzmaßnahmen. Der Güterverkehr war in diesem Gebiet so zurückgegangen, daß eine Lastkraftwagenstückgutlinie für die Verkehrsbedienung ausreichte. Auf der Strecke Frankenthal – Oppau übernahm die Reichspost den Personenverkehr; von hier aus vermittelte die Straßenbahn

den Anschluß in die Stadt Ludwigshafen. Bereits damals gingen Bestrebungen dahin, die abgetrennten Strecken Mundenheim – Meckenheim und Frankenthal – Großkarlbach ebenfalls aufzulassen. Die Stärke des Berufsverkehrs und die Spitzenleistungen in der Zuckerrübenbeförderung ließen jedoch eine solche Maßnahme noch nicht zu. Für die Übernahme solch großer Verkehrsleistungen hielt man den Kraftwagen damals noch nicht für geeignet. Auch widersetzten sich die beteiligten Gemeinden einer solchen Umstellung. Sie befürchteten vor allem eine Beeinträchtigung in der Zuführung und Abholung ihrer Ladungsgüter, vor allem der Abbeförderung der Zuckerrüben.

Als die Reichsbahndirektion Mainz am 1. April 1937 das Gebiet übernahm, griff sie erneut den seit langem bestehenden Plan einer Umstellung der Lokalbahnen auf Kraftwagenbetriebe auf. Da die Strecke Frankenthal – Großkarlbach sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr etwa die Hälfte der Verkehrsstärke der Strecke Mundenheim – Meckenheim aufwies, lag es nahe, die Untersuchungen zunächst auf die Strecke Frankenthal – Großkarlbach zu erstrecken. Auch lagen hier die betrieblichen und verkehrlichen Verhältnisse ganz besonders ungünstig. Die Strecke nahm ihren Anfang auf dem Bahnhofsvorplatz der Stadt Frankenthal. Die Belästigung dieses Stadtviertels durch die Rauchplage führte wiederholt zu Beschwerden in der Presse. Besonders unerwünscht war die schienengleiche Kreuzung der Lokalbahn mit den Gleis-

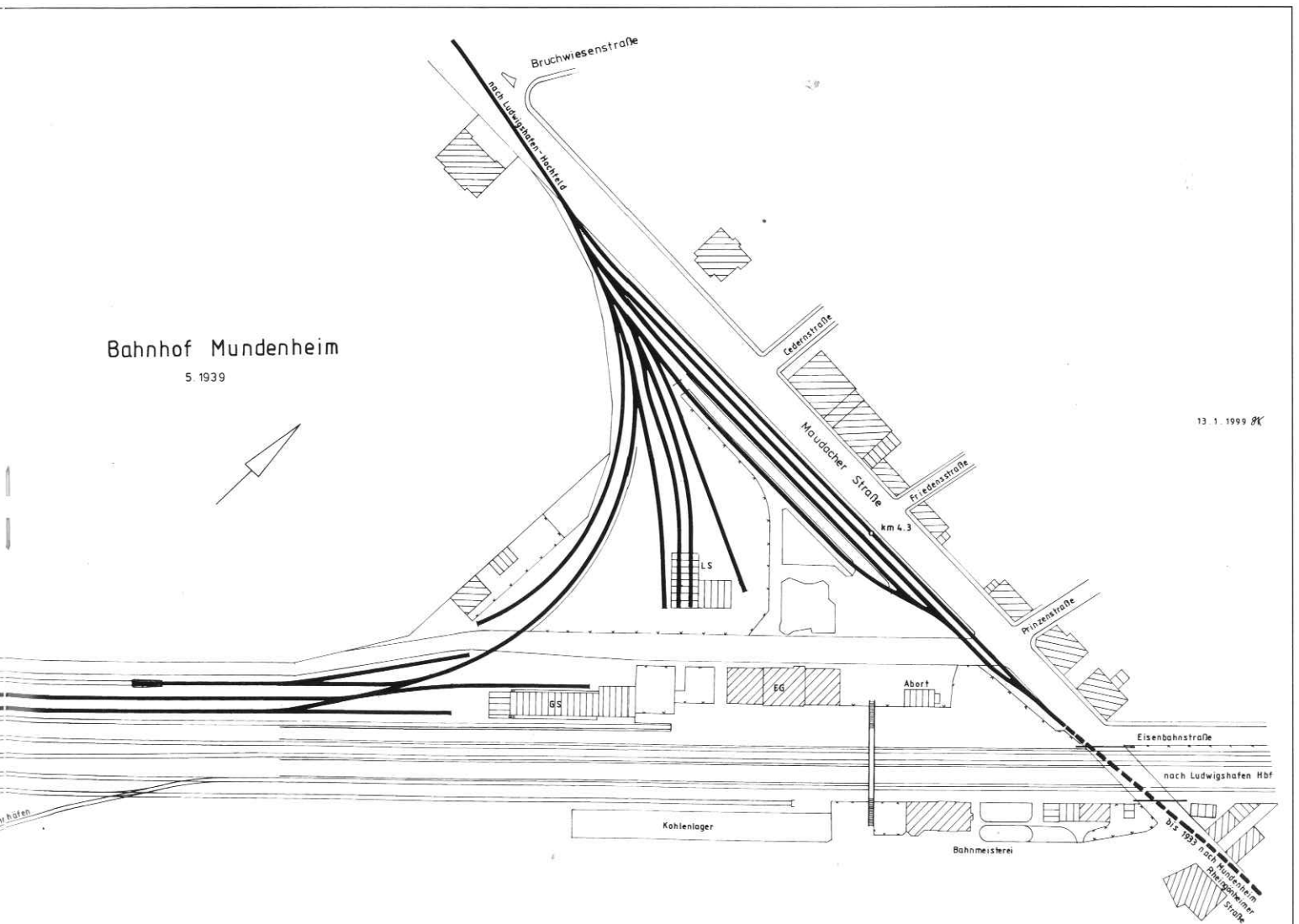


anlagen des Bahnhofs. Hier kreuzte die Bahn die beiden Hauptgleise der Strecke Mainz – Ludwigshafen und weitere vier Bahnhofsgleise. Wenn die Aufmerksamkeit der Bahnbediensteten auch Unfälle an dieser Stelle verhindert hat, so war dieser Zustand nicht länger haltbar, nachdem die Einführung des Schnelltriebwagenverkehrs auf der Hauptstrecke vorgesehen worden war. Der größte Gefahrenpunkt lag in der Durchfahrung des Dorfes Heßheim. Hier kreuzte die Bahn die Hauptstraße an mehreren Stellen, wobei sie von der rechten Seite auf die linke hinüberwechselte und dabei die Straße völlig sperrte. Trotz Anbringung besonderer Signale und Aufstellung eines Warnpostens häuften sich an diesen Stellen die Unfälle in erschreckendem Maße. Der Posten hatte die Aufgabe, vor dem Einbiegen der Lokalbahn in die Dorfstraße durch Winken mit einer roten Fahne die Fuhrwerke und Kraftwagen anzuhalten. Nach der Vorbeifahrt des Zuges bestieg er sein Fahrrad und überholte den haltenden Zug, um am Dorfausgang dieselbe Ver-



Rechts: Abschiedszug mit Lok 99 093 verläßt den Bahnhof Laumersheim in Richtung Frankenthal. 15. 5. 1939, Foto: Slg. Manfred Hälkenhäuser

Unten: Bahnhof Mundenheim, gezeichnet nach Katasterunterlagen und den Hansa-Luftbildern 15.294 und 15.397 vom Mai 1939. M 1 : 2.000, Zeichnung: Günter König





kehrsregelung vorzunehmen – ein Kleinbahnidyll aus der guten alten Zeit. Auch auf der Landstraße bildete die Bahn mit der Zunahme des Kraftwagenverkehrs ein immer größeres Hindernis, besonders, wenn der niederschlagende Rauch der Lokomotive jegliche Sicht nahm. Wie sehr sich die Lage zuspitzte hatte, geht daraus hervor, daß im Jahre 1929 die zuständige Straßenbaubehörde der Reichsbahn das Benutzungsrecht auf der Landstraße kündigte. Wenn auch dieser rechtlich kaum zu begründende Anspruch nicht weiterverfolgt wurde, so wirft der Vorgang doch ein bezeichnendes Licht auf die dortigen Verkehrsverhältnisse.

Vom Standpunkt der Reichsbahn aus war die vorrangigste Maßnahme die Beseitigung der schienengleichen Kreuzung mit der Hauptbahn. Wollte man die Lokalbahn bestehen lassen, so hätte sie auf der Westseite des Bahnhofs eingeführt werden müssen. Ganz abgesehen davon, daß der Grunderwerb wegen der auf der Westseite angesiedelten Industrien unverhältnismäßig hohe Kosten verursacht haben würde, hätten die Überführungsfahrten zu den auf der Ostseite des Bahnhofs gelegenen Güteranlagen den Betrieb in unerwünschtem Ausmaß belastet. Eine Umstellung der Lokalbahn auf elektrischen Betrieb hätte lediglich eine neuzeitlichere Verkehrsbedienung zur Folge gehabt, alle übrigen Nachteile aber unvermindert bestehen lassen. Ein Ausbau auf Vollspur konnte schon deshalb nicht in Frage kommen, weil die Verlegung auf eigenen Bahnkörper einen Kostenaufwand von weit über 1 Million RM erfordert hätte, wobei die erwähnten hohen Grunderwerbskosten noch nicht eingerechnet sind.

Um die Schwierigkeiten unter Aufwendung geringster Kosten zu beseitigen, kam nach Lage der Dinge nur die völlige Beseitigung der Schienenanlagen und ihr Ersatz durch Kraftfahrbetriebe in Frage. Hierfür lagen die Voraussetzungen durchaus günstig. Das von der Bahn durchgezogene Verkehrsgebiet umfaßt sechs Ortschaften mit etwa 6.500 Einwohnern, von denen zwei Drittel in der Landwirtschaft und ein Drittel in den Industrien von Ludwigshafen, Oppau und Frankenthal beschäftigt sind. Frankenthal selbst mit 22.000 Einwohnern ist Sitz der Behörden und Schulen. Der Reiseverkehr wurde werktags von 18 und sonntags 12 Personenzügen bedient, deren Besetzung zwischen 7 und 90 in der verkehrsschwachen und 12 bis 220 Personen in der verkehrsstarken Zeit schwankte. Der Stückgutverkehr betrug wenig über 1.000 t im Jahr, die höchste Tagesleistung 2 bis 3 t, der Ladungsverkehr etwa 10.000 t mit bis zu 8 Wagenladungen täglich. Ein Güterzugpaar diente der Abwicklung dieses Verkehrs. Besondere Maßnahmen erforderte der Zuckerrübenverkehr, wobei in 44 Arbeitstagen etwa 10.000 t – Höchstleistung 322 t am Tag – in Frankenthal umgeschlagen werden mußten. Die Umladung der Ladungsgüter von Schmalspur auf Vollspur und umgekehrt besorgte ein Unternehmer. Die Sendungen wurden hierfür mit 4 Rpf/100 kg belastet. Einer Gesamteinnahme der Bahn im Personen- und Güterverkehr von 65.000 RM im Jahre 1937 standen etwa 125.000 RM Ausgaben einschl. aller Zuschläge gegenüber.

Eingehende Untersuchungen ergaben, daß dieser Fehlbetrag von rd. 60.000 RM im Jahr bei einer Umstellung auf Kraftwagenbetriebe vorraussichtlich fast völlig beseitigt werden könnte, wobei noch folgende weiteren Vorteile zu berücksichtigen waren:

1. Freiwerden des unverhältnismäßig großen Fahrzeugparks, der nicht weniger als 2 Lokomotiven, 27 Personenwagen, 5 Gepäckwagen, 14 gedeckte, 24 offene und 5 sonstige Güterwagen umfaßte, während der Kraftfahrbetrieb lediglich 5 Omnibusse (nach Ausbau der Straße 3 Omnibusse mit Anhängern), 1 bis 2 Einachsanhänger für Gepäck, Expresßgut und Eilgut und eine Zugmaschine mit 7 Anhängern erfordert, wozu während der Rübenkampagne 2 bis 3 weitere Zugmaschinen mit je 6 Anhängern hinzutreten.
2. Freiwerden des Oberbaus, dessen Unterhaltung und Erneuerung auf Jahre hinaus etwa 24.000 Reichsmark jährlich erfordert hätte. Der Altwert der gewonnenen Oberbaustoffe, etwa 29.000 m nebst Weichen, betrug rd. 112.000 RM. Etwa die Hälfte dieses Betrages war für den Ausbau der Gleise und Weichen sowie die Wiederherstellung der Straße aufzuwenden.
3. Personalsparnis: Für den Unterhalt der Strecke war ein Oberbautrupp (bestehend aus 1 Rotenführer, 8 Bahnunterhaltungsarbeitern und 1 Streckenläufer) eingesetzt, der für andere Zwecke freigemacht werden konnte.
4. Ersparnis von 50.000 bis 60.000 RM aus allgemeinen Reichsmitteln. Hiermit hat es folgende Bewandnis: Die Lokalbahnstrecke wurde an zwei Stellen von der Reichsautobahn Frankfurt (Main) – Saarbrücken gekreuzt. Die beiden Überführungsbauwerke waren bereits in einer lichten Weite von 14 m entworfen, von denen 10 m auf die Straße und 4 m auf den Bahnkörper entfielen. Der bevorstehende Wegfall der Lokalbahn ließ es zu, die lichte Weite auf 10 m herabzusetzen und die Baukosten entsprechend zu verringern.

Nach wiederholten Besprechungen mit Stadt und Kreis Frankenthal, mit den beteiligten Gemeinden, dem Straßen- und Flußbauamt Speyer, der Reichspostdirektion und der Industrie- und Handelskammer war die Betriebsumstellung zum 15. Mai 1939 in Aussicht genommen.

Nicht ganz einfach gestaltete sich die Regelung der Beförderungspreise. Hierbei war zu berücksichtigen, daß die bisherigen Tarifbahnhöfe der Lokalbahn in Güternebenstellen umgewandelt werden mußten und somit aus dem System der direkten Tarife auszuschneiden hatten. Es waren besondere Beförderungspreise für die Kraftfahrstrecke nach den hierfür geltenden Richtlinien sowohl für den Binnen- wie den Anstoßverkehr aufzustellen. Die Schwierigkeit lag vor allem darin, diese Beförderungspreise einmal der Wirtschaftlichkeit der Kraftfahrbetriebe anzupassen, andererseits aber zu vermeiden, daß sich der Verkehr für den Benutzer gegenüber den bisherigen durchgehenden Tarifen über Gebühr verteuerte. Der Personenverkehr erledigte sich für Einzelfahrkarten mit seinem Kilometertarif verhältnismäßig einfach. Der Landstraßentarif von 5 Rpf/km brachte im Grundsatz zwar eine Verteuerung um 25 %. Die Einführung von Tagesrückfahrkarten mit 20 % Ermäßigung, die bei der weitaus größten Zahl der Einzelfahrkarten gelöst werden konnten, hob diesen Nachteil praktisch nicht nur wieder auf, sondern brachte in gewissen Verbindungen sogar geringfügige Verbilligungen. Daneben wurden Sonntagsrückfahrkarten mit 33 1/3 % Ermäßigung aufgelegt. Bei dem starken Arbeiter- und Schülerverkehr bedurfte die Aufstellung der Zeitkartenpreise besonders sorgfältiger

Regelung. Hier ließ es sich ermöglichen, die Verteuerung im Binnenverkehr nicht über 10 % hinausgehen zu lassen, was für die Wochenkarten in keinem Fall einen höheren Betrag als 20 Rpf ausmacht. Im Übergangsverkehr, für den getrennte Fahrkarten gelöst werden mußten, z. B. im Verkehr von der Kraftfahrstrecke nach Ludwigshafen, brachte wegen der fallenden Staffel der Zeitkarten die gebrochene Tarifierung eine stärkere Verteuerung. Die fallende Staffel wirkte sich ganz besonders bei den Gütertarifen aus, da in gewissen Entfernungen von und nach Frankenthal im durchgehenden Schienentarif der Frachtbetrag derselbe ist wie von und nach Tarifbahnhöfen der bisherigen Lokalbahn. Hier brachten die für die Kraftfahrstrecke neu aufgestellten Zuschlagfrachten im Übergangsverkehr naturgemäß in fast allen Fällen eine Verteuerung gegen früher. Diese Anstoßfrachten mit einer Mindestgebühr von 20 Rpf für 100 kg Stückgut und 3 RM für die Wagenladung von 15 t waren jedoch unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit des Kraftfahrbetriebes so niedrig festgesetzt, daß die Verteuerung gegenüber den früher durchgerechneten Tarifen durchaus tragbar war. Zu berücksichtigen ist hierbei, daß die Möglichkeit des Haus-Haus-Verkehrs den Verfrachtern erhöhte Annehmlichkeiten bringt, wobei die Hauszuschläge und die ermäßigten Gebühren für Schüttgüter zur Förderung dieser neuen Verkehrsart niedrig angesetzt wurden.

Nachdem das Anzeigeverfahren durchgeführt und die erforderlichen Fahrzeuge angeliefert worden waren, konnten die Kraftfahrlinien für den Personen- und Güterverkehr planmäßig mit der Einführung des Sommerfahrplans 1939 in Betrieb genommen werden. Der neue Fahrplan der Kraftomnibuslinien sah 22 statt der bisherigen 18 Fahrten vor, wobei die Fahrzeit nicht unerheblich herabgesetzt werden konnte. Dem Umstand, daß der Verkehr nach dem Endpunkt der Linie Großkarlbach hin stark abnimmt, wurde dadurch Rechnung getragen, daß bei Berufsfahrten, bei denen drei bis vier Omnibusse eingesetzt werden mußten, Staffeln gebildet wurden, so daß nur ein Wagen bis zum Endpunkt durchfuhr, die übrigen bis zu Zwischenorten verkehrten. Auf der verkehrsstärksten Strecke Frankenthal – Heßheim wurde der Verkehr durch Einlegung von Doppelfahrten aufgelockert. Ständige Verkehrsbeobachtung und jeweilige Anpassung waren hier unerlässlich, um den Verkehr wirtschaftlich, aber auch ausreichend zu bedienen. Nach Beseitigung des Bahnkörpers und Verbreiterung der Straße auf eine Kronenbreite von 6 m Fahrbahn war beabsichtigt, die Omnibusse mit Anhängern zu fahren, um die Bedienung des Personenverkehrs noch wirtschaftlicher zu gestalten. Mit der beabsichtigten Verlängerung der Linie von Dirmstein nach Grünstadt sollte die Kraftwagenstrecke als ein wichtiges Bindeglied zwischen Frankenthal und den Orten der nördlichen Weinstraße Bedeutung für den Durchgangsverkehr erhalten.

Im Güterverkehr wurde eine Stückgutlinie eingerichtet, die auf der Hinfahrt die Empfangsgüter ausfährt und auf der Rückfahrt die Versandgüter abholt. Stückgüter mit einem Gewicht von 300 kg aufwärts können im Hausverkehr zugestellt werden gegen Berechnung der bahnamtlichen Rollgebühr nach dem Sondertarif IV. Die Wagenladungsgüter wurden wie bisher in Frankenthal umgeschlagen; die Gebühr von 4 Rpf/100 kg wurde zunächst beibehalten. Um bis zu sechs Ladungen von 15 t täg-

lich auf möglichst wirtschaftliche Weise befördern zu können, wurde eine Zugmaschine mit sechs Anhängern zu je 7,5 t eingesetzt, die jeweils zwei Anhänger zustellt und auf der Rückfahrt die in der Zwischenzeit be- und entladenen Anhänger abholt. Die Möglichkeit der Hausbedienung ließ eine Hebung dieser Verkehrsart erwarten.

Besondere Vorbereitungen waren für die Abwicklung der Zuckerrübentransporte getroffen. Da die beiden in Frage kommenden Zuckerfabriken in Worms und Neu-Offstein nach ihren Anlagen im wesentlichen auf Bahnzufuhr eingestellt und für den Fuhrverkehr wenig aufnahmefähig waren, war ursprünglich in Aussicht genommen worden, die gesamte Ernte wie bisher den Fabriken auf der Schiene zuzuführen, wobei lediglich zur Abkürzung der Entfernungen der Verkehr nach Neu-Offstein statt in Frankenthal in Grünstadt umgeschlagen werden sollte. Bereits im Jahre 1938 waren Versuche mit Kraftwagenbeförderungen angestellt worden, wobei die Zuckerrüben von den Anhängern auf der Rampe in Eisenbahnwagen abgekippt wurden. Da jedoch bei den verhältnismäßig kurzen Landstraßenentfernungen – im Durchschnitt nach Worms 15, nach Offstein 10 km – ein Umschlag von Lastkraftwagen auf die Schiene im Interesse der O-Wagensparnis nicht erwünscht ist, sollte die unmittelbare Kraftwagenbeförderung zu den Fabriken gegenüber der gebrochenen Beförderung Kraftwagen/Schiene frachtllich günstiger gestellt werden, was bei der erheblich kürzeren Entfernung auf der Landstraße durchaus gerechtfertigt ist.

Nachdem die Betriebsumstellung von der Schiene auf den Kraftwagen sich reibungslos vollzogen und auch der Ausbruch des Krieges der Entwicklung zunächst keine besonderen Schwierigkeiten entgegen gestellt hatte, verlangte im Jahre 1942 die Reichspost auf Grund des Bahn-/Post-Abkommens die Abtretung des Personenverkehrs als Zubringerlinie. Der Reichsverkehrsminister entschied zugunsten der Reichspost, die jetzt den Verkehr mit dem bei Kraftlinien allgemein üblichen Grundtarif von 6 Pfg/km und dem 6 fachen Preis für Wochenkarten bedient. Es ist zu hoffen, daß diesem Entscheid keine grundsätzliche Bedeutung zukommt, da es sonst der Eisenbahn unmöglich gemacht würde, einen veralteten Betrieb zu modernisieren und wirtschaftlich zu gestalten.

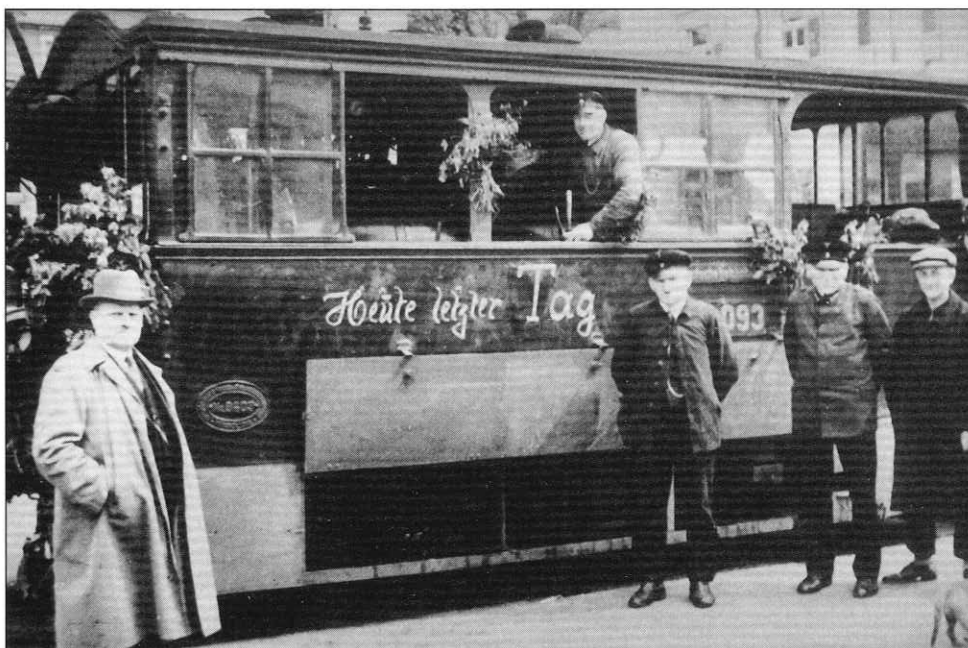
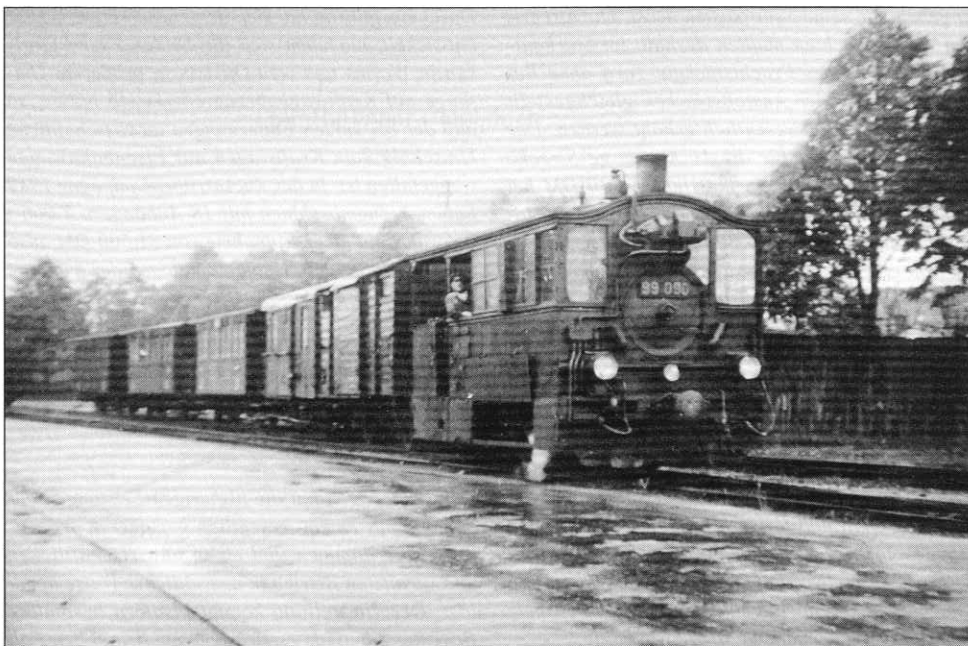
Mit dem Wegfall des Personenverkehrs – die Kraftfahrlinie, die mit 3 Kraftomnibussen nebst Anhängern bedient wird, ist eine der wirtschaftlichen des ganzen Bezirks – war dem Verkehr die finanzielle Grundlage entzogen, und es blieb nichts anderes übrig, als dem Güterverkehr eine Tarifgestaltung

Oben: Lok 99 090 (ex XXI „Edigheim“, Krauss 1899/4213) war die zweite Stammlok nach 1933 auf der Strecke Frankenthal – Großkarlbach. Im Bahnhof Heßheim hatte sie einen Güterwagen abgehängt und setzte ihre Fahrt nach Großkarlbach fort. Deutlich ist das zu einem unbekanntem Zeitpunkt verlegte Güterverkehrsgleis zu erkennen. In der Heßheimer Bevölkerung hieß der Bahnhof zur Unterscheidung zu der „Haltestelle“ wegen des hier ansässigen Brennstoffhändlers mit seinen Vorräten nur „Kohlenbahnhof“.

Mitte: Der selbe Zug im Bahnhof Heuchelheim.

Unten: Im Bf. Frankenthal wartete Lok 99 093 auf die Abfahrt für den Abschiedszug nach Großkarlbach, 15. 5. 1939.

3 Fotos: Slg. Manfred Halkenhäuser



zu geben, die seine Selbstkosten deckt. Die bisherigen Anstoßfrachten mußten deshalb im Stückgutverkehr denen des Frachtstückgut-Tarif ohne Berücksichtigung der Anstoßstrecken gleichgestellt und infolgedessen wesentlich erhöht werden. Der Tarif beträgt jetzt für die 10 km lange Strecke Frankenthal – Dirmstein für 100 kg 1,30 DM bei einer Mindestfracht von 1,20 DM. Bei einem Monatsaufkommen von rund 30 t Stückgut deckt somit der von einem 3-t-Lkw bediente Verkehr seine Unkosten. In demselben Maßstabe mußten die Anstoßfrachten für die Wagenladungen von 36 Pf für 10 km bei einer Mindestfracht von 36 DM für 5 t, 41 DM für 10 t und 47 DM für 15 t erhöht werden, womit auch dieser Verkehr sich selbst trägt, wenn auch im Normalverkehr 10 Ladungen im Monat selten überschritten werden. Ein weiteres Ansteigen des Verkehrs ist kaum zu erwarten, da die Landwirtschaft und Gewerbe sich in zunehmenden Maße motorisieren und den größten Teil ihrer Güter bis nach Ludwigshafen mit eigenen Fahrzeugen bringen und von dort abholen. Aus diesem Grunde entfällt der Binnenverkehr so gut wie völlig.

Durchaus günstig hat sich der Zuckerrübenverkehr entwickelt, nachdem sich die beiden Zuckerfabriken in Worms und Neu-Offstein in größerem Umfange auf Kraftwagenbezug eingestellt haben, so daß der bei kurzen Entfernungen unwirtschaftliche Umschlag vom Kraftwagen auf Eisenbahnwagen weggefallen ist. In der Zuckerrübenkampagne 1949 haben 3 Zugmaschinen mit 18 Anhängern 7.000 t befördert mit einer Einnahme von 31.500 DM, also fast der Hälfte der Gesamteinnahmen der früheren Schmalspurbahn.

Trotzdem der wichtigste Teil der Verkehrsbedienun- gung inzwischen der Post zugefallen ist, muß das finanzielle Ergebnis, gemessen an den früheren Verhältnissen, als zufriedenstellend bezeichnet werden.

Der Kraftwagen hat die bisherigen Leistungen der Schiene mit einem wesentlich geringeren Wagenraum übernommen und einen unwirtschaftlichen und veralteten Betrieb in neuzeitlicher Weise abgelöst. Der Umstellung kommt insofern besondere Bedeutung bei, als es sich hier um den ersten Fall

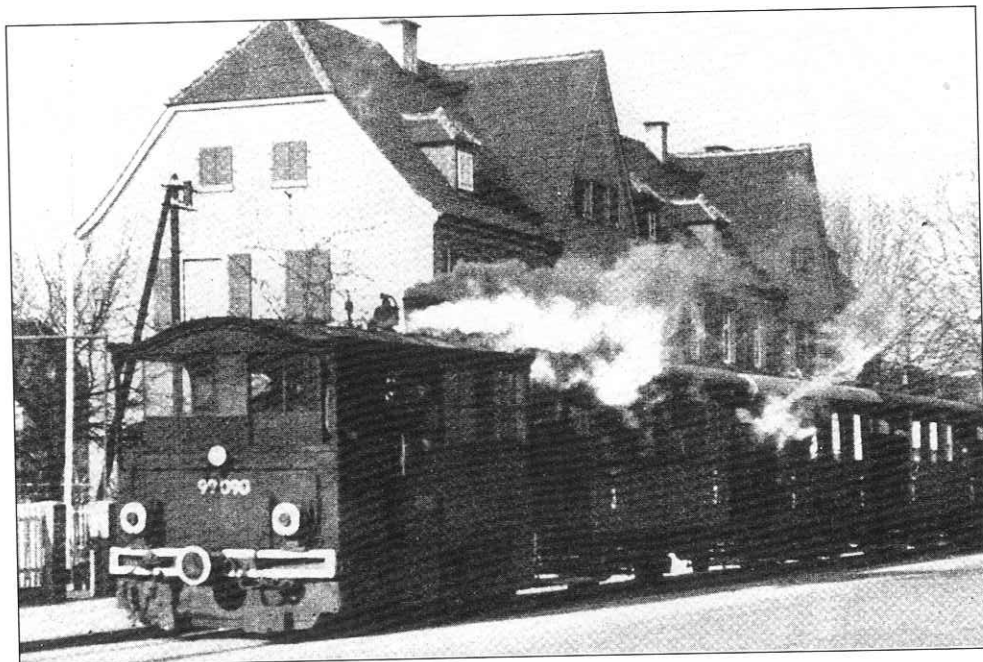
handelt, wenn man von der Verkraftung der nur 3,5 km langen Schmalspurstrecke Alsenz – Obermoschel in der Pfalz absieht, in dem eine Reichsbahnstrecke aufgelassen worden ist und dem neuzeitlichen Verkehrsmittel des Kraftwagens Platz machen müssen.“

Ganz so reibungslos wie von Wendt beschrieben scheint die Umstellung auf Busverkehr denn doch nicht gewesen zu sein. Aus einem Protokoll der Ratssitzung der Gemeinde Heßheim vom 31. 5. 1939 geht hervor, daß sich Klagen über überfüllte und verspätete Busse häuften. Auch regte man sich über die saftige Fahrpreiserhöhungen auf. Statt bisher 80 Rpf kostete die Wochenkarten nach Frankenthal nun 1,20 RM ohne jedoch wie bisher auch Sonntags zu gelten. Offenbar verhallten die Proteste jedoch ergebnislos (35).

Erstaunlich ist auch die Einstellung des Reichsbahnvertreters. Er kam offensichtlich noch nicht einmal auf die Idee, den veralteten Eisenbahnverkehr zu modernisieren, beispielsweise mit Triebwagen oder mit zumindestens teilweiser Verlegung auf eigenen Bahnkörper. Es fällt auch auf, daß man die Linie nach Großkarlbach nach der Abtrennung vom restlichen Netz mit Personenwagen förmlich zugestellt hatte. Brauchte man im Normalverkehr zuletzt noch gut 10 Personenwagen am Tag, so standen dem 17 Reservewagen gegenüber, die selbstverständlich auch unterhalten werden mußten und somit Kosten verursachten. Die Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf hatte zur selben Zeit bei einer mehr als 3mal größeren Streckenlänge gerade mal zwei Triebwagen und 10 Personenwagen.

Nach der Einstellung der Großkarlbacher Linie wurden noch 1939 von Mundenheim Lok 99 081 sowie 4 Ow nach Wangeroohe abgegeben. Ihnen folgten im Februar 1940 die Gw 9401 – 9405 sowie die Ow 9435 – 9437 und 9439. Die Personenwagen 4281, 4282 (beide 1936 ex Alsenz – Obermoschel), 9276, 9298, 9300, 9309, 9392, 9393, 9395, 9396 sowie der PwPost 9398 kamen zur Walhallabahn. Außerdem wurden von Mundenheim die Loks 99 087 und 99 091 zur Schmalspurbahn Speyer – Neustadt umgesetzt. Die beiden zuletzt auf der Großkarlbacher Linie eingesetzten Lokomotiven 99 090 und 99 093 kamen als Ersatz nach Mundenheim, wobei Lok 99 090 zusammen mit 99 089 aber bereits kurz danach ausgemustert wurden. Zum 1. 1. 1940 (20) waren beim Bw Ludwigshafen in Mundenheim die Loks 99 089, 090, 092, 093 und 101 – 103 beheimatet.

Das letzte Kapitel der Strecke Ludwigshafen – Frankenthal wurde 1954 geschrieben. Nachdem bis spätestens Ende 1953 der Friesenheimer Güterschuppen abgebrochen wurde, kamen das Bahnhofsgelände und die Trasse bis zur Oppauer Straße (heute: Friedrich-Profit-Straße) im Tausch an die Stadt Ludwigshafen (4).



Oben: Selten sind Bilder mit Güterzügen. Foto in der Maudacher Straße nach dem Krieg. Foto: Abramcic, Slg. Weinacht

Unten: Personenzug 1941 mit der 99 090 auf seiner Fahrt nach Meckenheim. Foto: Stadtarchiv Ludwigshafen

## Stilllegung der Südstrecke

Die Strecke Ludwigshafen-Mundenheim – Meckenheim wurde nicht mehr in den dreißiger Jahren stillgelegt. Ob sie durch ihre z. T. unabhängige Trassierung bzw. geringeren Straßenverkehr weniger störte oder aber aufgrund fehlender Alternativen bzw. höheren Verkehrsaufkommens mehr benötigt wurde, ist nicht bekannt. Im und nach dem Zweiten Weltkrieg wurde den Neben- und Kleinbahnen große Leistungen abverlangt, sicher auch von der Lokalbahn nach Meckenheim. Doch sehr bald nach dem Krieg wurde an die Stilllegungspolitik der Vorkriegszeit angeknüpft.

Der Sommerfahrplan von 1947 zeigte bereits deutliche Einschränkungen im Bahnverkehr. Mit einem solchen Fahrplan und zum Teil längeren Fahrzeiten als vor dem Kriege, war es nur noch eine Frage der Zeit bis zum endgültigen Aus.

Zum 1. 6. 1948 (21) war der Lokbestand beim Bw Ludwigshafen auf die Lokomotiven 99 092, 093, 101, 102 und 103 zusammengeschrumpft. Die DB beschaffte zwar 1953 noch drei Diesellokomotiven, hielt jedoch den Niedergang nicht auf. Mit Eintreffen der Dieselloks wurde 99 103 Anfang 1953 nach Neustadt abgegeben und ab 13. 3. 1953 dort eingesetzt. Nachdem die Dieselloks die Bewährungsprobe bestanden hatten, wurde 99 092 am 10. 7. 1954 abgestellt.

Rheinpfalz vom 20. 7. 1954:

*„Rund eine halbe Million Defizit; Stellungnahme der Bundesbahn und der Gemeinden des Landkreises – Strecke vernachlässigt*

*Bei der Auseinandersetzung für und wider die Lokalbahn Mundenheim – Meckenheim, über die wir am Wochenende bereits berichteten, spielte eine ausführliche Stellungnahme der Bundesbahn eine beachtliche Rolle. Von der Aussprache zwischen den Vertretern der verschiedenen beteiligten und betroffenen Stellen, die auf die Einladung von Landrat Becker-Marx stattfand, ist weiter nachzutragen, daß inzwischen auf Initiative der Gemeinde Meckenheim eine Interessengemeinschaft gebildet wurde, die sich ebenfalls nachdrücklich für die Erhaltung des Feurigen Elias einsetzen will.*

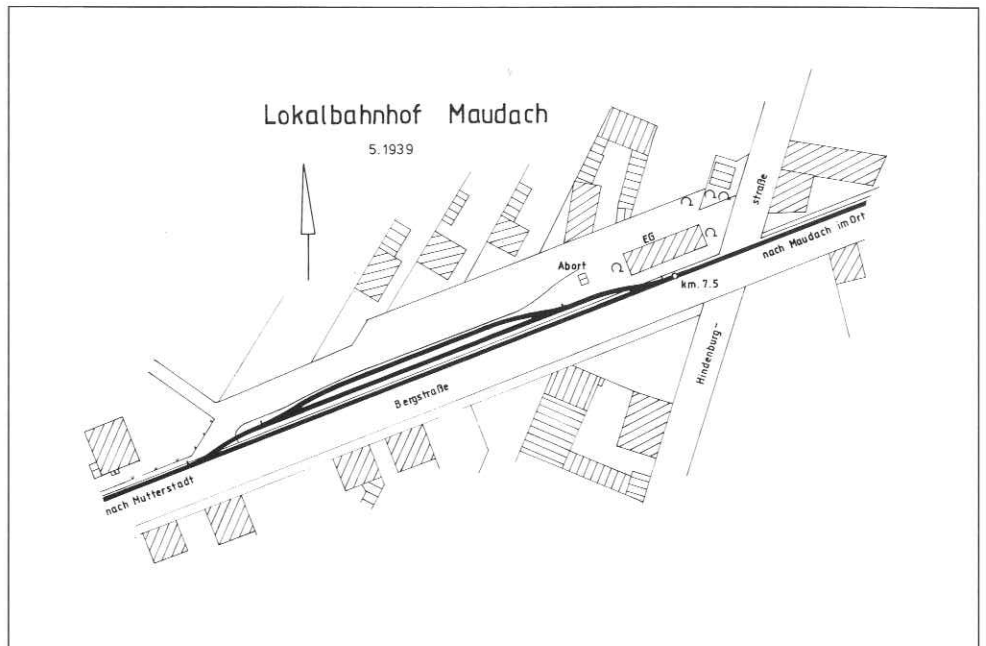
*In der Stellungnahme der Bundesbahn wird erklärt, daß die ungünstigen Streckenverhältnisse der Lokalbahn in den letzten Jahren 81 Unfälle mit Personenschäden verursachten, obwohl die Reisegeschwindigkeit in den bebauten Ortsteilen lediglich 15 km/h betrage. Eine wesentliche Verbesserung des Lokalbahnverkehrs sei auch durch die Einschaltung von Diesellokomotive nicht erzielt worden.*

*Oben: Lokalbahnstation Maudach, gezeichnet nach Katasterunterlagen und dem Hansa-Luftbild Nr. 15.292 im Mai 1939. Das Streckengleis war als Rillenschienengleis im Straßenpflaster eingebettet. M 1 : 2.000 Zeichnung: Günter König*

*Mitte: Blick auf den Bahnhof Maudach um 1914. Foto: Stadtarchiv Ludwigshafen*

*Unten: In Maudach ging es eng her. Der Pkw-Kühler auf Lok 99 093 sollte den Abdampf mindern helfen. Der Erfolg war offenbar nicht sonderlich groß.*

*Foto: Schäfer, Stadtarchiv Ludwigshafen*



Die Unterhaltung des Wagenparkes, so fuhr die Bahn fort, mache einen erheblichen Kostenaufwand erforderlich. Zum Fahrpark des 'feurigen Elias' gehören u. a. drei Diesellokomotiven, 34 Personenwagen, fünf Packwagen und 74 Güterwagen, die fast das ganze Jahr über leerstehen und lediglich in der Zuckerrübenkampagne restlos eingesetzt sind. Den Personalbestand der Lokalbahn Mundenheim – Meckenheim bilden 33 Angestellte und Arbeiter.

Die Unrentabilität der Nebenbahn werde dadurch unterstrichen, daß die Zahl der Reisenden ständig zurückgehe und von früher 4.000 jetzt auf 1.800 im Tagesdurchschnitt abgesunken sei. Der Güterverkehr sei um über 80 % zurückgegangen – zwei Tatsachen also, die in einem jährlichen Defizit von über 444.000 DM ihren Niederschlag finden und nahelegen, die Bahn einzustellen und den Betrieb durch Omnibusse und Lastzüge weiterzuführen.

Eine Umfrage bei den Gemeinden der Kreise Ludwigshafen und Neustadt hat die Forderung ergeben, den Personenverkehr nicht nur zu beschleuni-

gen, sondern auch zu verdichten. Diesem Wunsch schloß sich die Kreisverwaltung schon deshalb an, weil mehr als 30 % der gesamten Kreisbevölkerung ständig nach Ludwigshafen fahre. Die durch die Umstellung auf Omnibusbetrieb zwangsläufig eintretende Fahrpreiserhöhung wirke sich jedoch ungünstig aus. Während eine Wochenkarte der Lokalbahn von Hochdorf nach Ludwigshafen 3,90 DM koste, müssen die Arbeiter für die Omnibusfahrt 6,60 DM bezahlen. Die Preise für Monatskarten betragen 19,80 DM (Lokalbahn) und 28,60 DM für die Fahrten mit dem Omnibus.

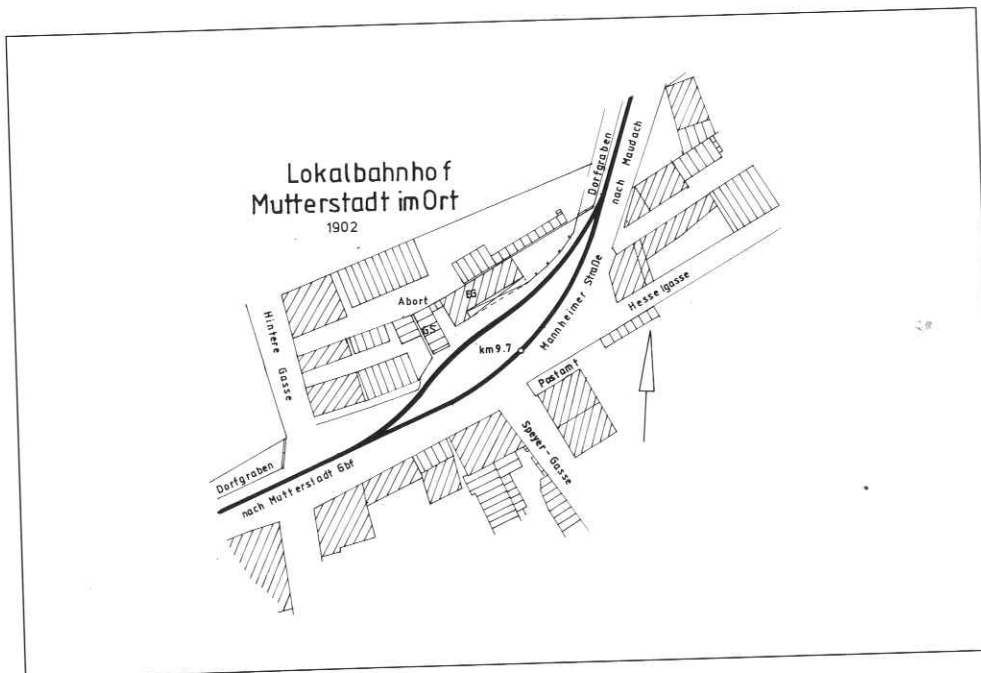
Die Umfrage bei den Kreisgemeinden ergab aber auch gleichzeitig, daß vor allem die Berufspendler diese höheren Preise schon bisher in Kauf nahmen, weil sie mindestens eine Stunde früher vom Arbeitsplatz zur Wohngemeinde gelangen können. Von Hochdorf bis Ludwigshafen war man seither mit der Lokalbahn 66 Minuten unterwegs, während der Bus diese Entfernung in 35 Minuten schaffte, von Mutterstadt nach Ludwigshafen beträgt die Kleinbahnfahrzeit 45 Minuten, mit dem Bus braucht man aber nur 22 Minuten.

Während sich also für die Personenbeförderung leicht eine Neuregelung finden läßt – vorausgesetzt jedoch, daß es der Bundesbahn gelingen wird, die sehr große Zahl der Berufspendler reibungslos zu befördern – stößt die Neugestaltung des Güterverkehrs auf außerordentliche Schwierigkeiten. Der Vorschlag der Bundesbahn, in den einzelnen Gemeinden Güterannahmestellen einzurichten und den Stückgutverkehr zweimal täglich vorzunehmen, im übrigen jedoch den Güterversand auf die Hauptbahnlinie zu verlagern, fand wenig Gegenliebe.

Abgesehen vom Zuckerrübentransport, so argumentierten die Gemeinden, laufe der Güterverkehr, vor allem der Massenverkehr, zu einem erheblichen Prozentsatz über die Nebenstrecken. 'Wer kann uns Garantie dafür geben, daß die benötigten Mengen an Kohle, Düngewaren und Futtermittel ausreichend und ohne wesentliche Mehraufwendungen an Zeit und Geld zu uns gebracht werden?' fragten die Gemeinden. Landrat Becker-Marx versicherte, eine mit der Bundesbahn erzielte Einigung über den Transport dieser Massengüter sei die Voraussetzung für die Zustimmung des Kreises zur beabsichtigten Stilllegung der Lokalbahn.

Die größte Sorge bereitet jedoch nach wie vor der Abtransport der 12.000 t Zuckerrüben im Herbst. Ein Vertreter des Zuckerrübenkontors Worms meinte, man könne zwar die Hälfte dieser Erntemenge vorerst auf Lager nehmen. Um diese 6.000 t jedoch mit Lastzügen abzutransportieren, seien 2.000 Lastwagen erforderlich. Sie würden die Straßen aber schon in einer Saison 'in Grund' fahren. Die weitere Folge des mangelnden Abtransportes werde darin bestehen, daß die Zuckerrübenbaufläche ständig zurückgehe, weil die Landwirtschaft verständlicherweise an einem 'Minusgeschäft' nicht interessiert ist.

Abschließend meinte die Bundesbahn, die Lokalbahnstrecke sei in den letzten Jahren vernachlässigt worden. Die notwendige Modernisierung mache einen Aufwand von mehreren Millionen Mark erforderlich und werde sich genau so wenig verwirklichen lassen, wie die vorgeschlagene Umstellung auf elektrischen O-Bus Betrieb. Diese Maßnahme müsse mit 5 Mio DM veranschlagt werden – ihr stehe aber keine wirtschaftlich vertretbare Auslastung gegenüber."



Oben: 1902 erhielt Mutterstadt im Ort eine Ausweiche mit Empfangsgebäude, Güterschuppen und Abort. Alle Gleise waren als Rillenschienen üblich nur mit Weicheneisen stellen. Die Zeichnung entstand nach Katasterunterlagen und dem Hansa-Luftbild Nr. 15.293 vom Mai 1939. Zeichnung: König

Unten: Aus der Haltestelle Mutterstadt ausfahrender Zug Richtung Mundenheim. Foto: Stadarchiv Ludwigshafen

Nächste Seite:

Oben: Bildfahrplan Sommer 1947

Mitte: Lokalbahn-Damstadt nach der Inbetriebnahme der Verlängerung nach Meckenheim 1911.

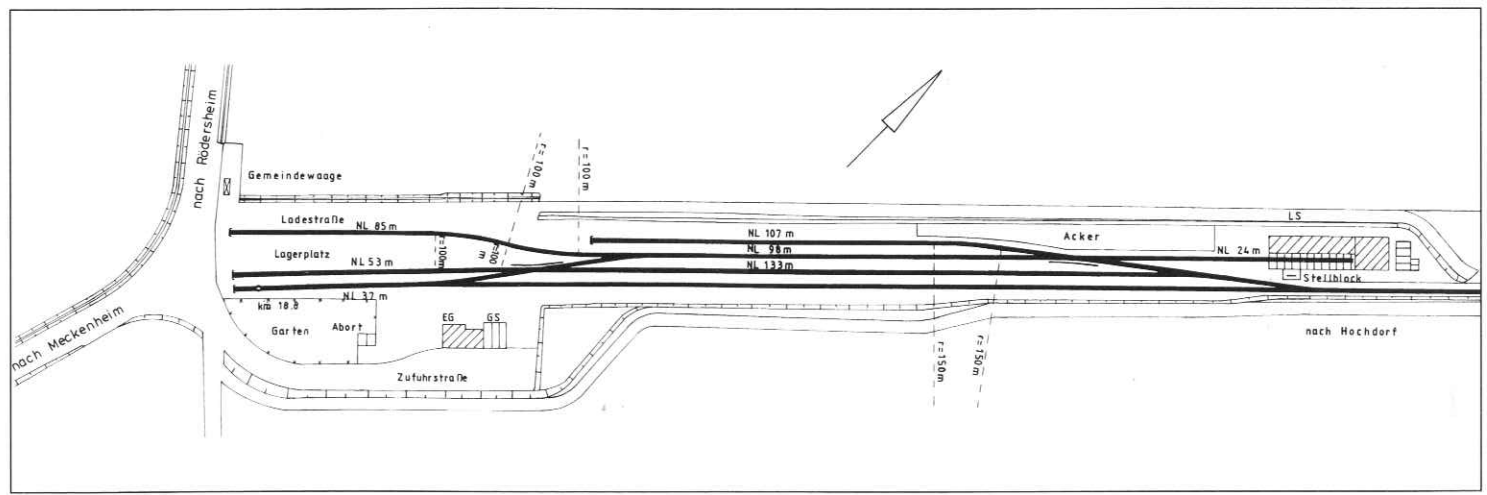
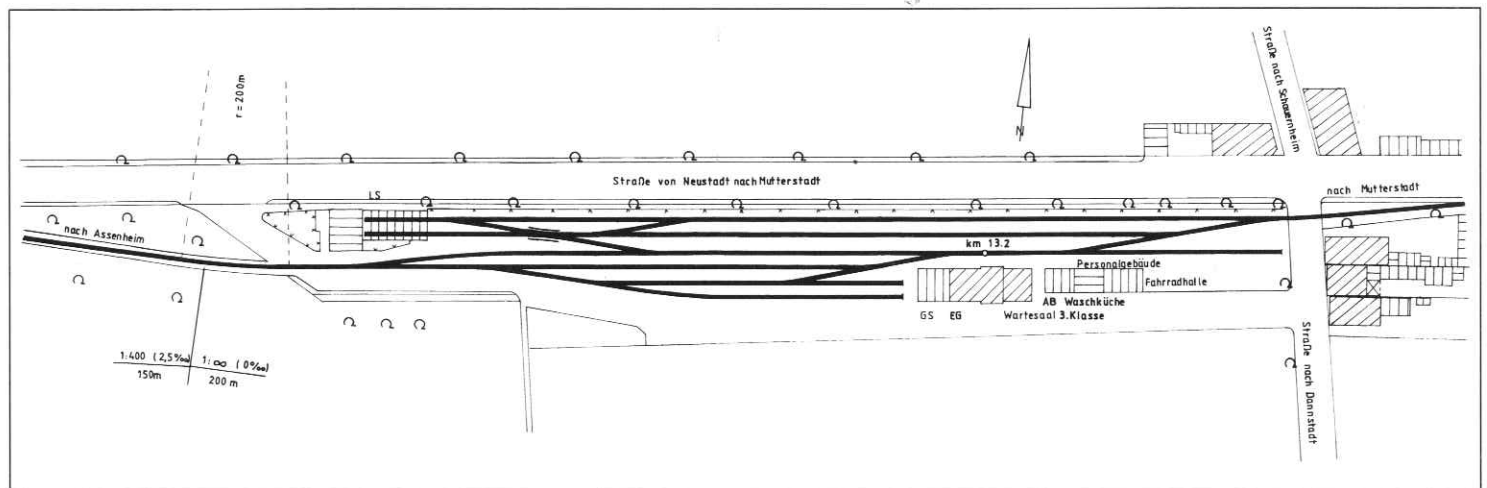
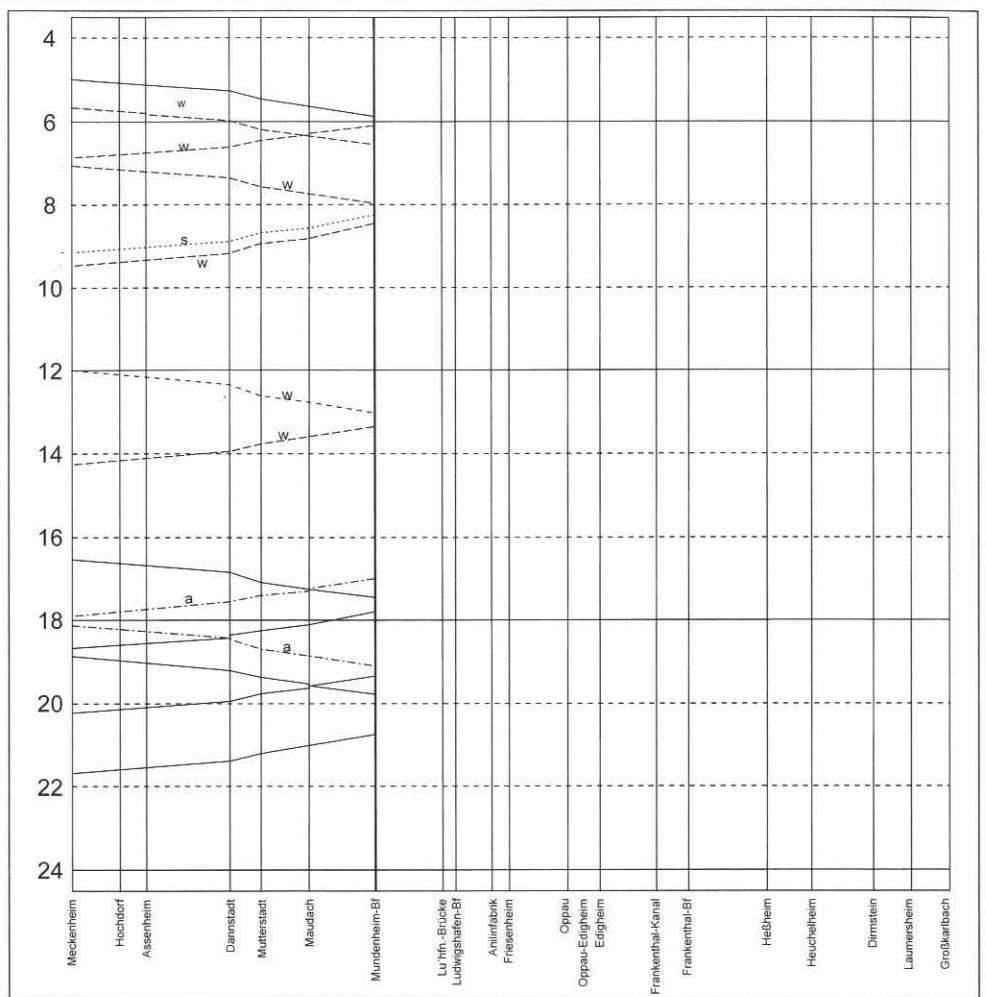
Unten: Endbahnhof Meckenheim, 1955

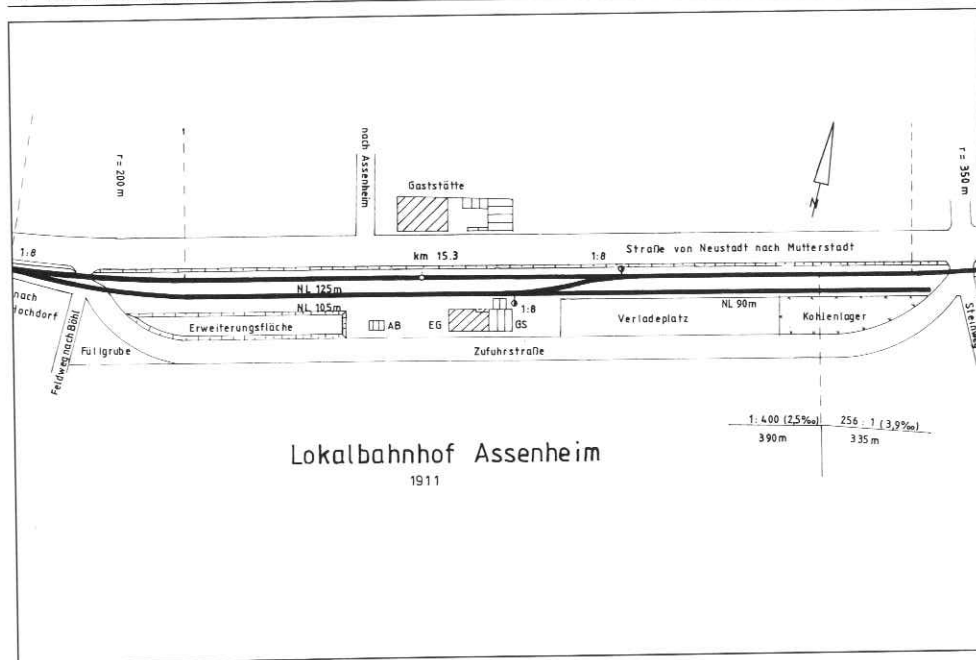
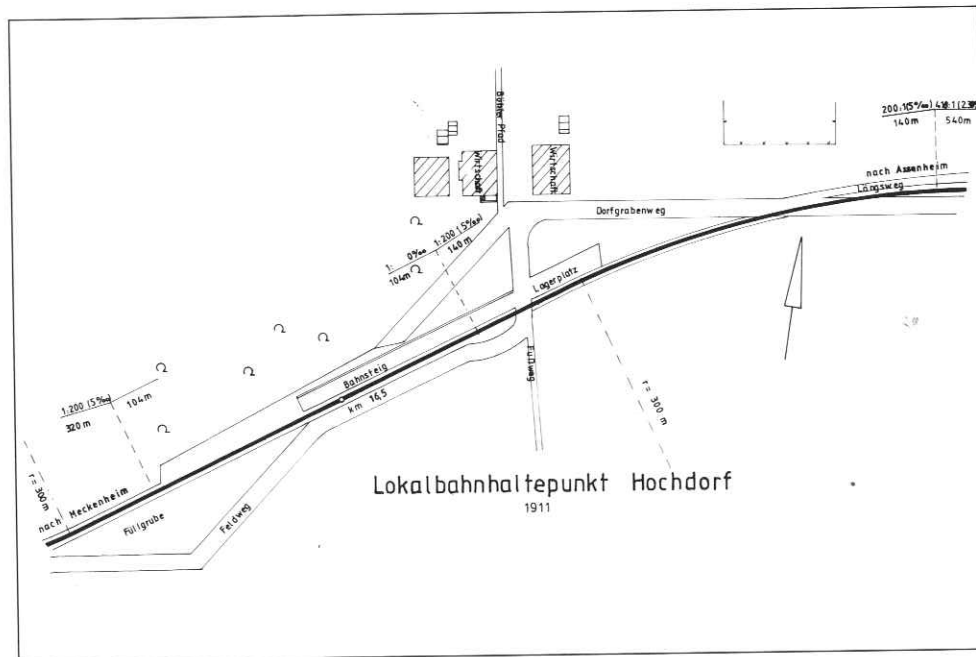
M 1 : 2.000, Zeichnung: Günter König

Die Stellungnahme zeigt, welcher fatalen Weg die DB eingeschlagen hatte. Schon die Reichsbahn hatte es versäumt, die Linie von der Straße weg weitgehend auf eigenen Bahnkörper zu verlegen. Noch in den dreißiger Jahren wäre dies auf großen Streckenabschnitten möglich gewesen. Auch hatte man es im Gegensatz zu Nichtbundeseigenen Eisenbahnen versäumt, die Betriebsmittel rechtzeitig zu erneuern. Die DB hatte zwar noch überlegt, einen neuerlichen Akkutriebwagen-Verkehr aufzuziehen (16), doch kam dieser über Planungen nicht hinaus. Bei näherer Betrachtung erwiesen sich diese Überlegungen als scheinheilig, hatten doch die geplanten Triebwagen nur 32 feste Sitzplätze. Für die Arbeiterzüge wären bis zu 10 Triebwagen pro Zug notwendig gewesen. Da man Scharfenbergkupplungen vorsah, hätte man keine der vorhandenen Personenwagen mitnehmen können.

Auch auf die Idee, sich aus den Programmen der Waggonfabriken Fuchs, Talbot oder Uerdingen bereits für andere Bahnen gebaute oder geplante Trieb- oder Schlepptriebwagen zu beschaffen, kam man wohl nicht. Mit neuen Triebwagen hätte man dem Fahrgast eine spürbare Verbesserung bieten und damit dem Fahrgastenschwund etwas entgegenzusetzen können.

Somit war auch die Beschaffung der drei Diesellokomotiven V 29 letztendlich eine Fehlinvestition. Wegen fehlender Zugheizungen mußten weiterhin Dampflokomotiven vorgehalten werden. Und für den Fahrgast brachten sie auch keine Verbesserung, mußte er sich doch auch weiterhin mit mindestens 30 Jahre alten Personenwagen und Lattenbänken zufrieden geben.



Lokalbahnhof Assenheim  
1911Lokalbahnhaltepunkt Hochdorf  
1911

Im Gegensatz zu den meisten anderen von der DB zu diesem Zeitpunkt noch betriebenen Schmalspurbahnen, die sich fast alle im ländlichen Raum befanden, hatte die Linie Mundenheim – Meckenheim noch eine außerordentlich hohe Passagierzahl und hätte sie bis heute noch zu befördern. Außerdem hätte man durch konsequente Rationalisierung die Betriebskosten spürbar und somit die Defizite senken können. Aber daran hatte wohl die DB kein Interesse mehr. Daß sich die Bahn dann auch noch durch ihre eigenen Omnibusse Konkurrenz machte, belegt das Desinteresse nur noch stärker. Heute ist das Fahrgastaufkommen auf der Linie 6730 immerhin so hoch, daß der Busverkehr Rhein-Neckar bis Mutterstadt teilweise Gelenkbusse einsetzen.

Der Personenverkehr wurde mit Ende des Sommerfahrplans 1955 am 1. 10. 1955 eingestellt. Der Güterverkehr folgte nach der Rübensaison am 24. 12. 1955.

Offenbar war Lok V 29 951 noch vor der Einstellung der Lokalbahn zusammen mit einem Dampfspeicherwagen zur Lokalbahn Speyer – Neustadt gekommen, doch ist ihr Einsatz dort fraglich. Nach der Stilllegung kamen Loks 00 093, 101 und 103 nach Neustadt. Dort wurde aber nur noch Lok 99 102 am 17. 3. 1956 in Betrieb genommen. Die anderen blieben abgestellt. Lok V 29 951 wurde zur Walhallabahn umgesetzt, und V 29 952 war nach Anpassungsarbeiten im AW Opladen für die Nebenbahn Nagold – Altensteig bestimmt. V 29 953 und die drei Dampfspeicherwagen 7030 bis 7032 kamen von Ludwigshafen zur Walhallabahn und die Personenwagen 033 und 034 (ex 9309 und 9393) sowie die moderneren Reisezugwagen 29701 und 29705 zur Inselbahn Wangerooze. Die restlichen Wagen wurden in Mundenheim verschrottet.

Oben: Lokalbahnstation Assenheim 1911. Zeichnung König  
Mitte: Die Haltestelle Hochdorf im Jahre 1911. Bis zuletzt gab es hier keine Gütergleise.

M 1 : 2.000, 2 Zeichnungen: Günter König

## Quellenangaben

- 1) Frankenthaler Zeitung, mehrere Jahrgänge (1886 – 1910).
- 2) Katasteramt Ludwigshafen, FR 740 Friesenheim.
- 3) Katasteramt Ludwigshafen, FR 2254 Friesenheim.
- 4) Katasteramt Ludwigshafen, FR 2678 Friesenheim.
- 5) Katasteramt Ludwigshafen, FR 47 1/2 alt Friesenheim.
- 6) Mühl, Die Pfälzischen Triebwagen in Lok Magazin 99/1979 Seite 448 – 454.
- 7) Betriebsgeschichte der Mannheimer Verkehrs AG, der Verkehrsbetriebe Ludwigshafen und der Rhein Haardt Bahn, Mannheim 1979.
- 8) Fauck, Geschichte der Stadt Ludwigshafen a. Rh. in Daten, Ludwigshafen 1989.
- 9) Katasteramt Ludwigshafen, FR 3387 Ludwigshafen.
- 10) Katasteramt Ludwigshafen, FR 3881 Ludwigshafen.
- 11) Neuer Pfälzischer Kurier, mehrere Jahrgänge, Stadtarchiv Ludwigshafen
- 12) Geschichte der Stadt Ludwigshafen 1853 bis 1903
- 13) Verkehrshandbuch der K. B. Rheinpfalz, nach amtlichen Quellen bearbeitet von Heinrich Paul, königlicher Postadjunkt in Kaiserslautern, Selbstverlag 1893
- 14) Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Band 1 Rheinland-Pfalz, Freiburg 1989
- 15) Akten des Stadtarchivs Ludwigshafen a. Rhein
- 16) Troche, Akkumulatoren Triebwagen, Freiburg 1997
- 17) RHB Archiv, Rubrik Bahnanlagen, Erweiterung des Bauprogramms hier Ankauf u Elektrisierung pfälz. Nebenbahnlinien 17/1971/160
- 18) RHB Archiv, Rubrik Bahnanlagen, Erweiterung des Bauprogramms hier Ankauf u Elektrisierung pfälz. Nebenbahnlinien 17/1971/259
- 19) RHB Archiv, Rubrik I Allgemeine Verwaltung; Gründung der vorderpfälzischen Eisenbahngesellschaft betr. 17/1971/021
- 20) as auf schienen, Heft 9 1970
- 21) Wenzel, Die Südwestdeutschen Eisenbahn in der französischen Zone SWDE, Freiburg 1976
- 22) Katasteramt Ludwigshafen, FR Dannstadt 150 alt,
- 23) Katasteramt Ludwigshafen, FR Dannstadt 170 alt,
- 24) Heimatjahrbuch des Landkreis Ludwigshafen Band 13, 1996, darin auf den Seiten 93 – 100, Klaus Harthausen, Das Gäu- oder Pfefferminzbahnel
- 25) Katasteramt Ludwigshafen, Operat 1891/24 Heuchelheim
- 26) Katasteramt Ludwigshafen, Handriß (5), 58alt und 191 Heßheim
- 27) Katasteramt Ludwigshafen, Messungsverzeichnisse Assenheim 250/1911, Hochdorf 37/1911 und 251/1911 Hochdorf
- 28) Katasteramt Ludwigshafen, FR Edigheim 20 alt
- 29) Katasteramt Ludwigshafen, FR Edigheim 99
- 30) Mühl, die Pfalzbahn, Stuttgart 1982
- 31) Elektrische Schienenfahrzeuge in Glasers Annalen 1879 – 1908, Berlin 1990
- 32) Katasteramt Ludwigshafen, FR 669 alt, 670 alt, 671 alt Mundenheim sowie 640 Mundenheim
- 33) Katasteramt Grünstadt, Operat 1891/115 Großkarlbach, FR 353 Großkarlbach; Operat 1897/076 Laumersheim, Operat 1903/103 Laumersheim, MesV. 1908/083 Laumersheim, FR 218 Laumersheim, FR 322 Laumersheim, Operat 1891/108 Dirmstein, Operat 1892/109 Dirmstein, Operat 1904/188 Dirmstein
- 34) Katasteramt Neustadt an der Weinstraße, FR 280 Meckenheim, FR 339 Meckenheim, FR 1447 Meckenheim
- 35) Schnell und Nestler, Heßheim, Geschichte eines Pfälzischen Dorfes Band II

1958 wurde das Meckenheimer Bahnhofsgelände teilweise verkauft. Das Stationsgebäude und der Lokschuppen mit dem Wohnhaus wurden an privat verkauft. Außerdem richtete die DB zwei Lagerplätze ein und errichtete eine 12,2 x 25 m große Omnibushalle (34). Das Stationsgebäude und der Lokschuppen sind stark umgebaut aber noch erhalten, sogar Teile einer Weiche liegen noch in einem Weinberg herum. Die Omnibushalle ist nicht mehr vorhanden. Das ganze Gelände ist überbaut. Die heutige Großgasse entspricht in etwa dem ehemaligen nördlichen Begrenzungsfeldweg, bzw der La-destraße.

Das Stationsgebäude in Mutterstadt wurde 1973 abgebrochen. Heute befindet sich dort das neue Rathaus.

Auch der zuletzt noch erhaltene Lokschuppen in Mundenheim mußte im Februar 1999 einem Einkaufsmarkt weichen. Lediglich der um 1940 neben dem Lokschuppen gebaute Bunker überlebt.

Bedanken möchte ich mich bei Herrn Dr. Mörz und seinen Mitarbeitern vom Stadtarchiv Ludwigshafen, Holger Blaul, Werner Bremer, Karl Heinz Görtz, Manfred Halkenhäuser, Franz Kauth, Artur Maurer, Peter Schilling, Günter Steioff, Hans-Jürgen Wenzel, Friedrich Zell, sowie den Herren Grünert, Renzland und Sander von der Stadtverwaltung Ludwigshafen, Sparte Stadtvermessung für die freundliche Unterstützung.



*Oben: Lok 99 102 am Lokschuppen, Bf. Mundenheim*

*Mitte: Langsam setzte Lok 99 102 vom Bw-Bereich um zum Bahnsteiggleis.*

*Unten: Lok 99 102 vor einem Personenzug nach Meckenheim. Das Dach hinter der Lok gehört zum heute noch vorhandenen Bahnhofsgelände von Ludwigshafen-Mundenheim. Heute befindet sich auf dem Gelände des Lokalbahnhofs der William-Dieterle-Platz.*

*Bf. Mundenheim, 22. 6. 1952, 3 Fotos: Theodor Alt*



