

# Inhaltsverzeichnis

## Brief Nr. 7

**Vorwort .....** ..... 5

**Das bayerische Lokalbahnwesen und seine Übertragung auf die Pfalz .....** 13

### **Teil 1: Die Bau- und Entstehungsgeschichte der Klingbachtalbahn**

<b>1</b>	<b>Die Verkehrsverhältnisse im oberen Klingbachtal vor dem Bau der Eisenbahn .....</b>	17
<b>2</b>	<b>Die rechtlichen und wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen für den Bau von Nebenbahnen .....</b>	22
2.1	Der Bau von Nebenbahnen als Mittel staatlicher Strukturpolitik – Das Sekundärbahngesetz von 1882 .....	22
2.2	Kostenreduzierung bei Nebenbahnen durch Vereinfachung der bautechnischen und betrieblichen Standards – Die „Beilage 55“ .....	28
2.3	Das Genehmigungsverfahren .....	32
<b>3</b>	<b>Das bayerische Lokalbahnwesen – Eine Erfolgsgeschichte, auch in der Pfalz .....</b>	34
<b>4</b>	<b>„Comités“ als Initiatoren und Förderer des Lokalbahnbaus .....</b>	37
<b>5</b>	<b>Herbst 1883: Ein Eisenbahnkomitee wird im Klingbachtal initiativ und argumentiert erfolgreich mit unrealistischen Zahlen .....</b>	39
<b>6</b>	<b>Die staatlichen Vorgaben zum Bau und Betrieb von Lokalbahnen („Beilage 55“) .....</b>	41
6.1	Lokalbahnen als „Saugwurzeln“ – Ihre Linienführung und Spurweite... 43	43
6.2	Das methodische Vorgehen bei der Prognostizierung der Rentabilität einer Lokalbahn, auch verglichen mit dem Völckerschen Gutachten zur Klingbachtalbahn .....	47
6.2.1	Die Ermittlung der Bau- und Einrichtungskosten .....	47
6.2.2	Die Berechnung der Rentabilität .....	61
6.2.2.1	Die Betriebseinnahmen .....	61
6.2.2.2	Die Betriebsausgaben .....	68
6.2.2.3	Gewinn und Rentabilität .....	73
<b>7</b>	<b>Vorbehalte in der Bevölkerung gegenüber dem neuen Nebenbahntyp „Lokalbahn“ – Erste Reaktion der Bahnverwaltung auf das Pfälzer Lokalbahn-Pilotprojekt .....</b>	73
<b>8</b>	<b>Die Projektierungskonzession .....</b>	77

<b>9</b>	<b>Das generelle Projekt – Strenges Anlehnern der Pfalzbahnen an die staatlichen Vorgaben zum Lokalbahnbau .....</b>	<b>79</b>
<b>10</b>	<b>Das Lokalbahuprojekt kommt aus der Krise – Die Beschlussfassung der Gemeinden zur Übernahme der Grunderwerbskosten .....</b>	<b>83</b>
<b>11</b>	<b>Das Sekundärbahngesetz und die Gemeinde des Anschlussbahnhofs – Das Komitee taktiert mit Rohrbach und mit Steinweiler .....</b>	<b>87</b>
<b>12</b>	<b>Die bayerische Lokalbahngesetzgebung, insbesondere das Lokalbahngesetz vom 26. April 1888 .....</b>	<b>90</b>
12.1	Lokalbahngesetz und Parlamentsvorbehalt .....	90
12.2	Irritationen um die Anwendbarkeit des Sekundärbahngesetzes auf die Pfalz – Wirtschafts-, sozial- und baopolitische Gründe sollen das Pfälzer Lokalbahn-Pilotprojekt trotz Unwirtschaftlichkeit rechtfertigen .....	92
12.3	Das Gesetzgebungsverfahren .....	97
12.3.1	Der Gesetzentwurf – Auch mit einer Lokalbahn von Ludwigshafen nach Großkarlbach .....	97
12.3.2	Die parlamentarische Befassung – Die „Kreisirrenanstalt“ dient als Rechtfertigung für den Bau der Klingbachtalbahn – Drittes Lokalbahuprojekt von Ludwigshafen zur Dannstadter Höhe kommt hinzu ..	100
12.4	Die weiteren „Pfälzer“ Lokalbahngesetze von 1892, 1896 und 1900 – Keine Benachteiligung der Pfalz gegenüber dem rechtsrheinischen Bayern beim Lokalbahnbau .....	105
<b>13</b>	<b>Das definitive Projekt .....</b>	<b>118</b>
13.1	Die Einwendungen der Gemeinden gegen das generelle Projekt – Konflikt zwischen Billigheim und Mühlhofen bahnt sich an .....	118
13.2	Das Prüfergebnis der Pfälzischen Eisenbahnen .....	122
13.3	Öffentliche Auslegung, die Erörterung der Einwendungen und die Beschlussfassung der Gemeinden .....	123
13.4	Zwangswise Vorgehen gegen Billigheim .....	126
13.5	Obergutachterliche Prüfung der Einwendungen durch die Regierung der Pfalz .....	128
13.6	Die Konfrontation Billigheims und Klingenmünsters mit unerwarteten Straßenprojekten verhärten die Fronten .....	130
13.7	Keine Beanstandungen des definitiven Projekts durch die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und dessen ministerielle Genehmigung .....	132
<b>14</b>	<b>Der Grunderwerb .....</b>	<b>134</b>
14.1	Billigheim bleibt in der Straßenfrage unnachgiebig .....	135
14.2	Die unrealistische Schätzung der Grunderwerbskosten durch die Pfalzbahnen führt zu Schwierigkeiten beim Grundankauf .....	137

---

14.3	Billigheim verschärft die Probleme beim Grunderwerb und taktiert ....	141
14.4	Neue finanzielle Opfer der Gemeinden .....	143
14.5	Neuerliches zwangsweises Vorgehen gegen Billigheim .....	147
14.6	Das Enteignungsverfahren.....	148
14.6.1	Das Vorverfahren .....	148
14.6.2	Das Enteignungsverfahren im Allgemeinen .....	149
14.6.3	Die Enteignung im oberen Klingbachtal .....	150
14.7	Abschluss des Grunderwerbs und Eigentumswechsel .....	157
<b>15</b>	<b>Die Bau- und Betriebskonzession .....</b>	<b>159</b>
<b>16</b>	<b>Der Bahnbau .....</b>	<b>165</b>
16.1	Weiterhin Streit zwischen Billigheim und dem Bezirksamt .....	165
16.2	Der Bahnbau beginnt – Einsatz italienischer Fremdarbeiter und erste wirtschaftliche Impulse durch das Lokalbahuprojekt .....	166
16.3	Weiteres Ringen Billigheims mit den Behörden – Streitschlichtung durch das Ministerium .....	171
16.4	Unerfüllte Wünsche von Rohrbach und von Steinweiler – Der Bahnbau wird vollendet .....	176
<b>17</b>	<b>Die Bahneröffnung.....</b>	<b>180</b>

## **Brief Nr. 8**

---

### **Teil 2: Technisches zur Klingbachtalbahn**

<b>18</b>	<b>Bahnanlagen und Fahrzeuge der ersten normalspurigen Lokalbahn der Pfalz .....</b>	<b>201</b>
18.1	Der Streckenverlauf – Extremer Krümmungsreichtum und unliebsame Folgen .....	201
18.2	Die Bahnhöfe .....	208
18.3	Die Erdbauwerke und die Kunstdämmen – Nur mäßige Eingriffe in Natur und Landschaft .....	226
18.4	Der Oberbau .....	233
18.5	Die Bahnübergänge – Massiv gehäuft .....	237
18.6	Die Fahrzeuge – Einsatz von Altmaterial .....	246
18.7	Exkurs: Die Gesamtbaukosten im Vergleich mit den übrigen Lokal- bahnen der Pfalz und im rechtsrheinischen Bayern – Großzügigkeit der Pfälzischen Eisenbahnen beim Lokalbahnbau und Mahnung aus München – Pfälzer Lokalbahnen profitabler als rechtsrheinische .....	250

## Teil 3: Der Betrieb der Klingbachtalbahn

<b>19</b>	<b>Die Anfangsjahre: Großzügiges Zugangebot, Standardzuggattung PmG und Fahrdienst .....</b>	259
<b>20</b>	<b>Die Klingbachtalbahn und ihre Rentabilität – Die schlechten Wirtschaftlichkeitsprognosen der Pfalzbahnen bestätigen sich .....</b>	263
20.1	Nur „befriedigendes“ Verkehrsaufkommen im Jahr nach der Betriebseröffnung .....	265
20.2	Geringe Verkehrszuwächse bis zur Jahrhundertwende – Problem der Landflucht .....	268
20.3	Kurze Blütezeit im frühen 20. Jahrhundert durch den Transport von Sandstein .....	271
20.4	Erweiterung der Bahnanlagen und Einsatz neuer Triebfahrzeuge .....	279
<b>21</b>	<b>Keine „zweite Klingbachtalbahn“ Rohrbach – Herxheim .....</b>	284
<b>22</b>	<b>Konkurrenz durch Überlandstraßenbahnen .....</b>	286
<b>23</b>	<b>Unter Leitung der Bayerischen Staatseisenbahnen .....</b>	289
23.1	Großzügiges Zugangebot auch nach der Verstaatlichung – „Bestandsschutz“ für den Fahrplan alter Pfalzbahnstrecken .....	289
23.2	Erster Weltkrieg – Vom Taktfahrplan zum Minimalangebot .....	293
23.3	Das Projekt der „Pfälzerwaldbahn“ .....	295
23.4	Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens und die Rentabilität im Vergleich mit den anderen Lokalbahnen der Pfalz .....	299
23.4.1	Weiterhin keine Zahlen zur Rentabilität der Pfälzer Lokalbahnen im Jahr der Verstaatlichung (1909) .....	299
23.4.2	Die Pfälzer Lokalbahnen unterliegen erstmals den Rentabilitätsberechnungen der Staatsbahnen (1910) .....	301
23.4.3	Weg aus dem Defizit durch Personaleinsparung (1911–1916) .....	308
23.4.4	Vermutlich rentable Betriebsführung in den letzten Jahren als Länderbahn (1917–1919) .....	317
<b>24</b>	<b>Konkurrenz durch Straßenbusse schon in der Kaiser- und Weimarer Zeit .....</b>	319
24.1	Konkurrenzierung bereits im Vorkraftpostzeitalter .....	319
24.2	Vorreiter in der Pfalz: Die Motorbuslinie Landau – Eschbach .....	320
24.3	Motorpostlinien als neue „Saugwurzeln“ .....	321
24.3.1	Die erste Hälfte der zwanziger Jahre: Zugangebot auf Kriegsniveau, Stillstand durch „passiven Widerstand“ und wachsende Konkurrenz durch den Straßenverkehr .....	321
24.3.2	Zäsur im Jahr 1927: Der Straßenmotorbus erzielt seinen Durchbruch – Ungleicher Wettbewerb zwischen Schiene und Straße – Die Lokalbahn wird etwas moderner .....	324

---

24.3.3	Trotz Angebotsverbesserungen auf der Schiene etabliert sich die Kraftpost.....	329
24.4	Das Verkehrsaufkommen in der Weimarer Zeit – Stagnation der Bevölkerungszahlen, beginnende Konkurrenz durch den Individualverkehr und weiterhin ausbleibende industrielle Entwicklung.....	332
<b>25</b>	<b>Modernisierung von Bahnanlagen und Triebfahrzeugen .....</b>	<b>334</b>
<b>26</b>	<b>Die Zeit der nationalsozialistischen Diktatur .....</b>	<b>339</b>
26.1	Weitere Rationalisierungsmaßnahmen: Einsatz von Triebwagen und Einrichtung von Agenturen.....	339
26.2	Die Nebenbahnen im Süden der Pfalz als Stützen des Ausflugsverkehrs.....	342
26.3	Das Verkehrsaufkommen der drei Südpfälzer Nebenbahnen und der Wieslauterbahn – Angebotsoffensive der Reichsbahn und das Verhältnis zur Kraftpost.....	344
26.4	Wachsende Bedeutung der Bergzaberner Vizinalbahn und der Wieslauterbahn .....	354
26.5	Zweiter Weltkrieg .....	357
26.5.1	Noch einmal „im Dienst“ der Heil- und Pflegeanstalt Klingenmünster..	357
26.5.2	Kein Anlass zum Feiern: Die erste Regelspur-Lokalbahn der Pfalz wird 50 Jahre alt.....	359
26.5.3	Ohne strategische Bedeutung und dennoch unterbrochen.....	363
<b>27</b>	<b>Reföderalisierung der Eisenbahn nach dem Zweiten Weltkrieg – Weiterhin unterschiedliche Wertigkeiten im Nebenbahnenetz der südlichen Pfalz .....</b>	<b>366</b>
<b>28</b>	<b>Grundlegende Rationalisierung bei der Deutschen Bundesbahn....</b>	<b>369</b>
28.1	Weiterhin teurer Dampfbetrieb und altes Wagenmaterial.....	369
28.2	Erstmals seit 1916 wieder Zahlen zur Rentabilität: Desaströses Ergebnis bei nach wie vor hohem Reisendenaufkommen – Die drei Verkehrsprojekte des ersten „Pfälzer“ Lokalbahngesetzes waren unglücklich gewählt – Desinteresse der Bundesbahn am Personenverkehr und offenbleibende Fragen .....	374
28.3	Renaissance lokalbahntypischer Sparsamkeit durch den Einsatz von Schienenbussen.....	378
28.4	Rationalisierung bei Nebenbahnen hat auch Grenzen: Moderne Bahnübergangssicherungstechnik aus Gründen der Verkehrssicherheit ..	382
28.5	Die Einstellung des Schienenpersonenverkehrs .....	385
28.5.1	Die Kraftpost nach dem Zweiten Weltkrieg – Großzügige Konzessionsvergabe durch den Staat und weitere Konkurrenzierung der Eisenbahn.....	385
28.5.2	Die Bundesbahn sucht Verantwortliche .....	388

28.5.3	Keine staatliche Unterstützung der Lokalbahn – Unglückliches Agieren des rheinland-pfälzischen Verkehrsministeriums im Stilllegungsverfahren .....	392
28.6	Geringes Frachtaufkommen und drastische Rationalisierung – Minimalbetrieb und Rückkehr zu alten Lokalbahnprinzipien auch beim Güterverkehr .....	396
28.7	Unzufriedenheit mit dem Bahnbus – Beendigung eines wirtschaftlich unsinnigen Wettbewerbs zwischen Bahn und Post und neue Linienkonzepte .....	413
29	<b>Das Pfälzer Lokalbahn-Pilotprojekt: Als Mittel staatlicher Strukturförderung enttäuschend – Die wirtschaftliche Struktur des oberen Klingbachtals, auch im Vergleich mit Bergzabern, Herxheim und dem Wieslautertal .....</b>	416
30	<b>Die Gesamtstilllegung – Zu spätes Engagement der Landesregierung für die Eisenbahn .....</b>	425
31	<b>Rettungsversuche .....</b>	431
32	<b>Die Klingbachtalbahn: Erste und am ersten verschwundene normalspurige Lokalbahn der Pfalz – Folgen ihrer Stilllegung.....</b>	434
	<b>Teil 4: Die Bergzabernter Vizinalbahn sowie die Herxheimer, Bundenthaler und Klingenmünsterer Lokalbahn in der Gegenwart.....</b>	441
	<b>Teil 5: Schlussbetrachtung .....</b>	459
	<b>Anhang: Festlied .....</b>	465
	<b>Quellen- und Literaturverzeichnis .....</b>	467
	A. Archivalien .....	467
	B. Bahnamtliche Unterlagen, Statistiken, Zeitschriften, Gutachten u. Ä. ..	468
	C. Literatur .....	471
	<b>Internetseiten .....</b>	486
	<b>Personenregister .....</b>	487
	<b>Sachregister .....</b>	493
	<i>Hinweis: Die historischen Dokumente wurden sprachlich unverändert abgedruckt und nicht der aktuellen Rechtschreibung angepasst.</i>	