

Inhaltsverzeichnis

Brief Nr. 7

Vorwort	5
Das bayerische Lokalbahnwesen und seine Übertragung auf die Pfalz	13
Teil 1: Die Bau- und Entstehungsgeschichte der Klingbachtalbahn	
1 Die Verkehrsverhältnisse im oberen Klingbachtal vor dem Bau der Eisenbahn	17
2 Die rechtlichen und wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen für den Bau von Nebenbahnen	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
3 Das bayerische Lokalbahnwesen – Eine Erfolgsgeschichte, auch in der Pfalz	34
4 „Comités“ als Initiatoren und Förderer des Lokalbahnbaus	37
5 Herbst 1883: Ein Eisenbahnkomitee wird im Klingbachtal initiativ und argumentiert erfolgreich mit unrealistischen Zahlen	39
6 Die staatlichen Vorgaben zum Bau und Betrieb von Lokalbahnen („Beilage 55“)	41
6.1 Lokalbahnen als „Saugwurzeln“ – Ihre Linienführung und Spurweite...	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
7 Vorbehalte in der Bevölkerung gegenüber dem neuen Nebenbahntyp „Lokalbahn“ – Erste Reaktion der Bahnverwaltung auf das Pfälzer Lokalbahn-Pilotprojekt	73
8 Die Projektierungskonzession	77

9	Das generelle Projekt – Strenges Anlehnen der Pfalzbahnen an die staatlichen Vorgaben zum Lokalbahnbau	79
10	Das Lokalbahnprojekt kommt aus der Krise – Die Beschlussfassung der Gemeinden zur Übernahme der Grunderwerbskosten	83
11	Das Sekundärbahngesetz und die Gemeinde des Anschlussbahnhofs – Das Komitee taktiert mit Rohrbach und mit Steinweiler	87
12	Die bayerische Lokalbahngesetzgebung, insbesondere das Lokalbahngesetz vom 26. April 1888	90
12.1	Lokalbahngesetz und Parlamentsvorbehalt	90
12.2	Irritationen um die Anwendbarkeit des Sekundärbahngesetzes auf die Pfalz – Wirtschafts-, sozial- und baupolitische 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 Lokalbahnprojekt 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
13	Das definitive Projekt	118
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	Zwangsweises 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
14	Der Grunderwerb	134
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
15	Die Bau- und Betriebskonzession	159
16	Der Bahnbau	165
16.1	Weiterhin Streit zwischen Billigheim und dem Bezirksamt	165
16.2	Der Bahnbau beginnt – Einsatz italienischer Fremdarbeiter und erste wirtschaftliche Impulse durch das Lokalbahnprojekt	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
17	Die Bahneröffnung.....	180

Brief Nr. 8

Teil 2: Technisches zur Klingbachtalbahn

18	Bahnanlagen und Fahrzeuge der ersten normalspurigen Lokalbahn der Pfalz	201
18.1	Der Streckenverlauf – Extremer Krümmungsreichtum und unliebsame Folgen	201
18.2	Die Bahnhöfe	208
18.3	Die Erdbauwerke und die Kunstbauten – 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

19	Die Anfangsjahre: Großzügiges Zugangebot, Standardzugattung PmG und Fahrdienst	259
20	Die Klingbachtalbahn und ihre Rentabilität – Die schlechten Wirtschaftlichkeitsprognosen der Pfalzbahnen bestätigen sich	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
21	Keine „zweite Klingbachtalbahn“ Rohrbach – Herxheim	284
22	Konkurrenz durch Überlandstraßenbahnen	286
23	Unter Leitung der Bayerischen Staatseisenbahnen	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
24	Konkurrenz durch Straßenbusse schon in der Kaiser- und Weimarer Zeit	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
25	Modernisierung von Bahnanlagen und Triebfahrzeugen	334
26	Die Zeit der nationalsozialistischen Diktatur	339
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
27	Reföderalisierung der Eisenbahn nach dem Zweiten Weltkrieg – Weiterhin unterschiedliche Wertigkeiten im Nebenbahnnetz der südlichen Pfalz	366
28	Grundlegende Rationalisierung bei der Deutschen Bundesbahn....	369
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	Das Pfälzer Lokalbahn-Pilotprojekt: Als Mittel staatlicher Strukturförderung enttäuschend – Die wirtschaftliche Struktur des oberen Klingbachtals, auch im Vergleich mit Bergzabern, Herxheim und dem Wieslautertal	416
30	Die Gesamtstilllegung – Zu spätes Engagement der Landesregierung für die Eisenbahn	425
31	Rettungsversuche	431
32	Die Klingbachtalbahn: Erste und am ersten verschwundene normalspurige Lokalbahn der Pfalz – Folgen ihrer Stilllegung	434
Teil 4: Die Bergzaberner Vizinalbahn sowie die Herxheimer, Bundenthaler und Klingenmünsterer Lokalbahn in der Gegenwart.....		441
Teil 5: Schlussbetrachtung		459
Anhang: Festlied		465
Quellen- und Literaturverzeichnis		467
A. Archivalien		467
B. Bahnamtliche Unterlagen, Statistiken, Zeitschriften, Gutachten u. Ä. ..		468
C. Literatur		471
Internetseiten		486
Personenregister		487
Sachregister		493

Hinweis: Die historischen Dokumente wurden sprachlich unverändert abgedruckt und nicht der aktuellen Rechtschreibung angepasst.