



Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd

150 Jahre Eisenbahn zwischen Bad Kreuznach und Idar-Oberstein

*- die attraktive Regionalschnellverkehrslinie
entlang der Nahe hat Geburtstag*

*Ein kleiner historischer Rückblick
auf die Geschichte der Eisenbahn im Nahetal - Teil 1*





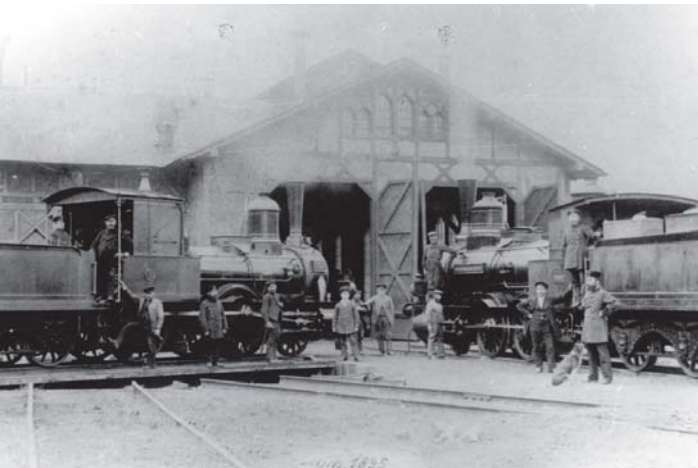
150 Jahre Eisenbahn zwischen Bad Kreuznach und Idar-Oberstein - die attraktive Regionalschnellverkehrslinie entlang der Nahe hat Geburtstag

Mit einem umfangreichen Sonderzugangebot feiern der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd) und der Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund am 20. September 2009 den 150. Geburtstag der Rhein-Nahe-Bahn zwischen Bad Kreuznach und Idar-Oberstein. Doch neben der obligatorischen nostalgischen Rückschau mit zahlreichen dampflokbespannten Zügen wird auch ein deutlicher Blick in die Zukunft geworfen: Der Regionalexpress- und Regionalbahnverkehr zwischen Mainz und Saarbrücken wird im Rahmen des Konzeptes Rheinland-Pfalz-Takt 2015 weiter aufgewertet, gleichzeitig erfährt die Zweigstrecke nach Baumholder eine Renaissance im Personenverkehr.

Die große Zeit der Expresszüge erlebte die Jubilarin nur am Rande, der überregionale Güterverkehr mied und meidet die Strecke wegen der topografischen Gegebenheiten. Die insgesamt 16 Tunnel, davon allein 13 entlang der 65 Kilometer zwischen Bad Münster und Neubrücke, sprechen eine deutliche Sprache und lassen gleichzeitig erahnen, warum sie als landschaftlich reizvolle Strecke gilt. Heute ist sie Teil der schnellen Regionalexpressverbindung Frankfurt/M – Saarbrücken und verbindet als unentbehrliche Verkehrsachse das Rhein/Main-Gebiet mit dem Saarland.

Weinberge und Steilwand – die Nahebahn in attraktivem landschaftlichem Umfeld

Die Strecke 3511 – so ihre bahninterne Nummer – startet eigentlich in Bingerbrück – der dortige Bahnhof wurde vor wenigen Jahren zum Binger Hauptbahnhof umbenannt. Der Abschnitt bis Bad Kreuznach führt weitgehend unspektaku-



Bei dieser Aufnahme des Kirmern Bahnbetriebswerk aus dem Jahre 1895 handelt es sich um die 1906/1907 abgerissenen Anlagen. Sie wurden auf „Ritters Wiese“ neu errichtet (Sammlung Stadtarchiv Kirm).

lär am Ufer der Nahe entlang und wurde schon am 15. Juli 1858 in Betrieb genommen. Die massiven Stützmauern südlich des Bingerbrücker Bahnhofs und bei Münster-Sarmsheim sind die größten Kunstbauten. Der Weiterbau über Idar-Oberstein und St. Wendel nach Saarbrücken war schon ein anderes Kaliber. Gleich südlich des Stadtgebiets von Bad Kreuznach musste die Trasse zwischen Fluss und hohen Felsen eingepasst werden. Einst lagen hier zeitweise vier Gleise nebeneinander! Der Bahnhof Bad Münster wird über die erste von später zahlreichen Nahebriücken erreicht. Nachdem der Zug die Kurstadt am Zusammenfluss von Alsenz und Nahe verlassen hat, wird der erste landschaftliche Höhepunkt sichtbar: Der Rotenfels, mit einer (Fels-)Höhe von 202 Metern die höchste Steilwand nördlich der Alpen, ist allein durch die rötliche Färbung und die Länge von über 1000 Metern eine imposante Erscheinung. Den Ab-

schluss der Vorbeifahrt bilden die beiden Norheimer Tunnel. Anschließend tritt die Strecke ein in das bis etwa Bad Sobernheim vom Weinbau (zum Teil in Steillage) geprägte Nahetal.

Sehr attraktiv ist auch die Linienführung zwischen Idar-Oberstein und Türkismühle: Hier überquert die Bahn dann auf zahlreichen, zum Teil sehr schönen Sandsteinbrücken mehrfach die Nahe im bisweilen engen und felsigen Tal: Die Trasse ist bestens in die abschnittsweise wildromantische Landschaft integriert. Vor allem der Bau dieses Abschnitts stellte Ingenieure und die ausführenden Arbeiter vor eine anspruchsvolle Aufgabe.

Planung und Bau der Strecke

Erste Überlegungen zum Bau einer Eisenbahnstrecke von Bingen entlang der Nahe bis ins Saarland gab es schon 1839, doch bis zum Baubeginn bedurfte es



Stolz präsentieren sich die Bahnbediensteten vor über 100 Jahren dem Fotografen im Kirmern Bahnhof (Sammlung Stadtarchiv Kirm).



Auch in Staudernheim gab es einst ein Stellwerk nebst Fahrdienstleiter, denn der Zugverkehr ins Glantal musste geregelt werden. W. Löckel fotografierte Anfang der 1970er Jahre die Güterzuglok 050 690 bei der Einfahrt aus Richtung Bad Münster.

einer Einigung zwischen dem Königreich Preußen, der Landgrafschaft Hessen-Homburg und dem Fürstentum Oldenburg. Letzteres wollte eine – topografisch anspruchsvolle und somit teure – Linienführung über Birkenfeld erzwingen. Mit der unverhohlenen Drohung, stattdessen



Mit einem Schnellzug hielt die in Mainz stationierte 03 010 im kriegszerstörten Bahnhof von Bad Kreuznach (Aufnahme Sammlung W. Löckel).

über pfälzisch-bayerischen Gebiet durch das Glantal zu bauen, konnte der Widerstand gebrochen werden. Die Gesetzesammlung der Königlich Preußischen Staaten weist hierzu drei verschiedene Verträge sowohl mit den betroffenen Fürstentümern (7. Juni 1856 bzw. 1. April 1857) als auch mit dem Großherzogtum Hessen zwecks Anschluss an die hessische Ludwigsbahn durch die Nahebrücke in Bingen (10. Mai 1859) aus. Zuvor wurde noch mit Urkunde von 4. September 1856 die königliche Direktion als besondere Behörde eingesetzt.

Trotz der abschnittsweise aufwändigen Streckenführung konnte die private Rhein-Nahe Eisenbahn-Gesellschaft die Strecke in drei Abschnitten zwischen 1858 und 1860 eröffnen. Das diesjährige Geburtstagskind wurde am 15. Dezember 1859 in Betrieb genommen. Die hierfür nötige Konzession erteilte das Königreich Preußen schon 1856, behielt sich aber eine spätere Verstaatlichung vor. Die königliche Direktion der Rhein-Nahe-Bahn wurde zum 1. Juli 1859 aufgelöst, ihre Befugnisse gingen auf die Direktion der Saarbrücker Eisenbahn über. Mit vier Zugpaaren wurde im Jahre 1860,



Gerne präsentierten sich die Lokführer vor ihren Maschinen – so auch in Kirn. Die obere Aufnahme zeigt den Führerstand der Bundesbahn P 8 mit der Nummer 38 1267. Die Lok war von 1953 bis zu ihrer Abstellung am 12. November 1962 in Kirn beheimatet. Die untere Aufnahme zeigt Lokführer und Heizer der Güterzuglok 55 186: Bis zur Eingliederung des Saarlandes und dessen Eisenbahnen gehörte die Nahestrecke zur Reichsbahndirektion Trier. Die Lok selbst wurde am 31. Oktober 1925 ausgemustert. (Sammlung Stadtarchiv Kirn).

unter Nutzung der längst fertig gestellten Linie von Saarbrücken nach Neunkirchen, der durchgehende Betrieb aufgenommen. Der vollständige zweigleisige Ausbau der Strecke erfolgte 1884, zuvor, mit Gesetz vom 28. März 1882, wurde sie verstaatlicht und die Bahngesellschaft anschließend aufgelöst.

zuvor erfolgte die Inbetriebnahme der Direktverbindung Bad Kreuznach – Gau Algesheim: Sie verkürzt die Fahrt von Saarbrücken bis Mainz deutlich. Dem ursprünglichen Verlauf der Rhein-Nahebahn folgt heute nur noch ein einziges Zugpaar, ansonsten nutzen alle Züge die Linie über den Abzweigbahnhof Gensingen-Horrweiler. Ihrer Inbetriebnahme ging ein bizarrer Streit

Kreuznach Gabelung – ein bizarrer Streit um den neuen Bahnhof der Kurstadt

Zug um Zug wurde die Nahebahn mit weiteren Strecken verknüpft. An vorderster Stelle steht die Alsenzbahn in Richtung Kaiserslautern. Sie wurde im Kriegsjahr 1871 durchgehend in Betrieb genommen. Die in Staudernheim abzweigende Glantalbahn wurde bis 1904 für militärische Zwecke ausgebaut und zwischen Odernheim/Glan und Bad Münster um eine Weiterführung am rechten Naheufer ergänzt. Zwei Jahre



Am 26. Oktober 1975 war 051 832 nochmals mit einem Sonderzug an der Nahe unterwegs, Wolfgang Löckel fotografierte den Zug in Hochstetten.



Eines der vielen Viadukte westlich von Idar Oberstein überquerte im Herbst 1974 eine Lok der Baureihe 50 mit einem Truppenzug nach Baumholder. (Aufnahme: Wolfram Däumel)

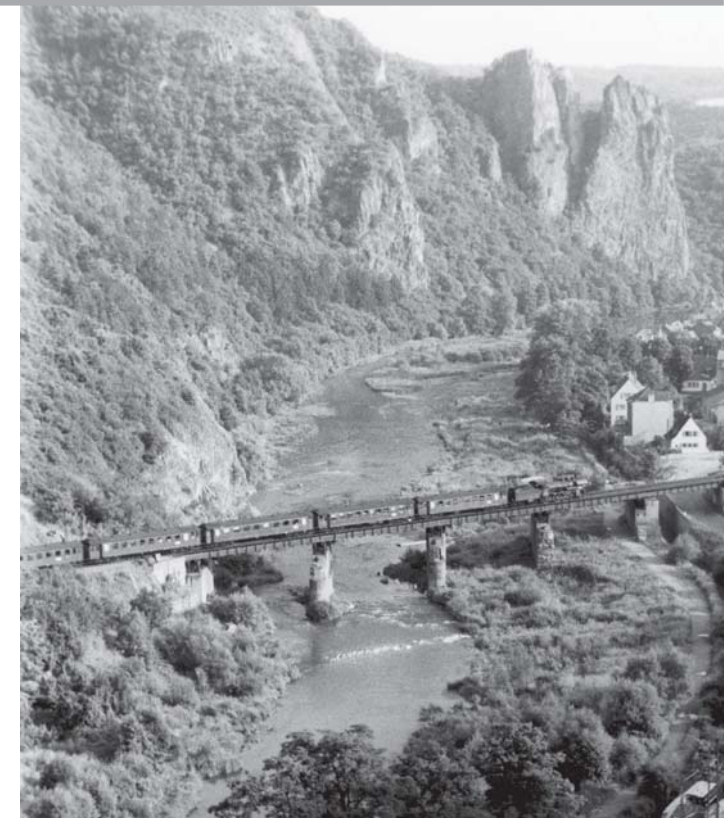
voraus: Die königliche Eisenbahndirektion wollte den, in Keilform angelegten, neuen Bahnhof entsprechend der betrieblichen Funktion zumindest vorübergehend „Kreuznach Gabelung“ nennen. Das wollte man dort nicht hinnehmen – weil dann in den einschlägigen Listen Bad Münster vorrücken und deshalb eine Abwanderung der Kurgäste in die Nachbarstadt erfolgen würde. Der unmögliche Name verschwand, der Zugführer des Eröffnungszuges verkündete kurzerhand den Stationsnamen „Bad Kreuznach“. Verschwunden sind mittlerweile auch die zwei weiteren Gleise im engen Nahetal, welche zur Bewältigung der

militärischen Anforderungen an die Strecken rund um Bad Kreuznach gebaut wurden. Denn als letztes Streckenpaket ging 1915 die Hindenburgbrücke über den Rhein, nebst der großzügig ausgestalteten Zufahrten aus allen Richtungen, in Betrieb. Damit fand, bezogen auf den heutigen rheinland-pfälzischen Abschnitt, der Streckenausbau rund um die Nahestrecke ein Ende. Zumindest erwähnt werden sollen die Zweigstrecken nach Baumholder (eröffnet im Jahre 1912), Hermeskeil und Birkenfeld – weitere gab und gibt es im Bereich des heutigen Saarlandes. Der reguläre Personenverkehr nach Baumholder fand am 31. Mai 1981 ein

Ende, es blieben jedoch die Truppenzüge als Überlebensgarantie der Strecke und damit Basis für die nun greifbare Reaktivierung des SPNV. Die Strecke nach Birkenfeld wurde 1880 eröffnet, ein letzter Sonderzug fuhr im März 1991. Die Schieneninfrastruktur zwischen Türkismühle und Hermeskeil dürfte dank des Engagements der Hochwaldbahn im Bestand gesichert bleiben, wenn auch die Wiedereinführung des regulären Personenverkehrs wohl nicht zu erwarten ist.

Idar-Oberstein Paris: Umsteigefrei und mit Klimaanlage

Ihn umgab Mitte der 1980er die Aura eines Luxuszuges, vier Jahre lang war dieser eine tägliche Erscheinung: Mit den klimatisierten Corail-Wagen boten DB und SNCF Fernverkehr vom Feinsten. Das namenlose Zugpaar D 254/255 wurde Ende Mai 1985 von der pfälzischen Ludwigsbahn



Noch heute bietet das Nahetal mit seinen Felsformationen wunderschöne Aussichten – nicht nur für die Eisenbahnfotografie. Mit einem Eilzug erreichte eine Lok der Baureihe 38 Ende der 1950er Jahre den Bahnhof von Bad Münster. (Aufnahme Sammlung W. Löckel)

abgezogen und fortan über St. Wendel und Idar-Oberstein geschickt. Und wiederbelebte zumindest kurzfristig eine vergangene Epoche. Gleichzeitig gab es ein zuschlagfreies Zugpaar Göttingen – Saarbrücken mit Bundesbahnwagen. Selbstverständlich ohne Klimaanlage.

D-Züge von Paris nach Frankfurt/M gab es zwar recht bald nach der Inbetriebnahme. Exotische Zugläufe wie Wiesbaden – Calais (in der Gegenrichtung nutzte dieser mit Speise – und Schlafwagen ausgestattete Zug sogar die benachbarte



Ein trauriger Höhepunkt in der Streckengeschichte, aber dennoch einzigartige Bilddokumente zeigen den entgleisten Schnellzug 243 im Januar 1918 bei Kirn. Zu erkennen sind sowohl Abteilwagen als auch Durchgangswagen – woher sich übrigens die Bezeichnung 'D-Zug' herleitet. (Sammlung Stadtarchiv Kirn).



Glantalbahn!) waren jedoch die Ausnahme. Fotos eines dieser Züge verdanken wir dem traurigen Umstand, dass am 16. Januar 1918 ein Nahehochwasser den Bahndamm zwei Kilometer östlich von Kirn unterspülte und den D-Zug 243 von Metz nach Berlin zum Entgleisen brachte. Über 20 Menschen starben, die Überlebenden mussten zum Teil mit Äxten aus den Wagen befreit werden. Die Zeit der internationalen Expresszüge endete kurz nach dem Zweiten Weltkrieg.

Es blieben zunächst einzelne Zugläufe von und nach Koblenz und vor allem die klassische Route Frankfurt/M. – Saarbrücken. Noch im Jahre 1951 gab es wenigstens eine Kurswagenverbindung Koblenz – Paris über Bad Kreuznach – Idar-Oberstein. Für die Bedürfnisse der amerikanischen Truppen fuhr (zuschlagpflichtige) Eilzüge - mit Halten in Nahbollenbach und Fischbach-Weierbach! Baumholder war mit mehreren umsteigefreien, so genannten Städteschnellverkehrszügen mit Mainz und Frankfurt/M verbunden.

Mit D 617 hielt sich bis Ende der 1960er Jahre ein letzter morgendlicher D-Zug, er kam einst, als D 217, aus Paris. Zumindest optisch unterschied er sich in seinen späten Jahren kaum von den zahllosen Eilzügen, welche die gleichen Halte bedienten. 1977 verlies an Sonntagen ein Eilzug Idar-Oberstein mit Ziel Dortmund. Er blieb eine kurze Episode.



Kurz vor der Einfahrt in den Norheimer Tunnel fuhr in den 1960er Jahren ein klassischer Schnellzug am noch handbedienten Bahnübergang am Rotenfels vorbei. Aufnahme Peter Lösel, Archiv W. Löckel.

Mit dem 1985 eingeführten Luxus war es ab dem Sommerfahrplan 1989 aber auch schon wieder vorbei: Die Corail-Wagen fuhr fortan als EuroCity über Mannheim. Der Zug nach Göttingen hielt sich noch bis Mai 1992, zuletzt jedoch nur als Eilzug.

Kalk- und Militärzüge – Güterverkehr entlang der Nahe

Sollte die Rhein-Nahe-Bahn einst dem Kohletransport dienen, prägten jahrzehntelang die schweren Militärzüge zum Truppenübungsplatz Baumholder das Bild des Güterverkehrs. Zunächst natürlich mit Dampfloks, ab 1975 fast ausschließlich mit den 218 des Bw Kaiserslautern. Der klassische Durchgangsgüterzug mied und meidet die Nahe: Respektable Steigungen und

fehlender Fahrdrat erschweren die Führung von Güterzügen. Bis Ende der 1990er Jahre gab es mit den Kalkzügen von Stromberg/Hunsrück zu den saarländischen Montanbetrieben dennoch regelmäßige durchgehende Güterzüge, auch die Kirner Hartsteinwerke verschickten bisweilen Schotter in Ganzzügen. Die zahlreichen Anschließer mit zum Teil eigenen Anschlussgleisen – zu nennen sind beispielsweise die Kirner Simonawerke und die dortige Brauerei mit eigenen Bierwaggons – kehrten der Bahn sukzessive den Rücken zu, schon länger Geschichte ist das Containerumschlagterminal in Fischbach-Weierbach.

Im Jahre 1987 gab es noch in Bad Kreuznach, Waldböckelheim, Staudernheim, Sobernheim, Monzingen, Martinstein, Kirn,

Fischbach-Weierbach, Idar-Oberstein und Kronweiler den so genannten Einzelwagenladungsverkehr. Dieses Aufkommen wurde, gemeinsam mit den Güterwagen der Bahnhöfe Odernheim und Meisenheim von der Glantalbahn, in Kirn bzw. Bad Kreuznach gesammelt und mit Nahgüterzügen nach Bingerbrück gebracht. Die Güterwagen aus der Kreisstadt Birkenfeld kamen über die gleichnamige private Eisenbahn nach Neubrücke und wurden, im Verbund mit dem Aufkommen aus Heimbach, Hoppstädten und Baumholder sowie den saarlän-

dischen Kunden im Bereich der Nahe zum Weitertransport zum Saarbrücker Rangierbahnhof gefahren. Damals wurden nur fünf der genannten Stationen als unwirtschaftlich bezeichnet – außerdem konnte an mehreren der Güterverladestationen auch noch Stück- und Expressgut aufgegeben werden.

Die letzten Kunden vergraulte die Bahn AG dann zum Jahresende 2001 mit dem Rationalisierungskonzept MORA C – seither ist der planmäßige Schienengüterverkehr in der Region Geschichte.

Lesen Sie weiter in Teil 2



Mit einem kurzen Nahgüterzug nach Kirn war 051 832 im September 1974 bei Niederhausen unterwegs, als sie von Wolfgang Löckel abgelichtet wurde.

Quellenangaben/Literatur:

R. Brumm – Die Rhein-Nahe-Bahn, Bad Kreuznach 1984

<http://www.dilibri.de> -Denschrift über die Anlage einer Eisenbahn von Bingen nach Neunkirchen zum Anschlusse an die Pariser Bahn durch das Nahe- und Bliesthal (Nahe-Eisenbahn [...] Kreuznach [u.a.] : Pütz, [1855])

Gesetzessammlung der Königlich Preußischen Staaten, Hauptregister 1806 - 1883

Diverse Baureihenbücher und Ausgaben 'DB vor 25 Jahren' des Eisenbahn-Kurier Verlages Kursbücher, Umlaufpläne und weitere innerdienstliche Unterlagen der Deutschen Bundesbahn aus der Sammlung des Verfassers.

Private Homepage: www.nahebahn.de

Impressum:

Titelbild: Nahezu alle Details dieser Aufnahme sind Eisenbahngeschichte: Mechanische Signale gibt es im Nahetal nicht mehr, den dazugehörigen Bahnhof Waldböckelheim hat die Bundesbahn längst stillgelegt. Die doppelten Telegrafenmasten verschwanden ebenso vor über 30 Jahren wie letztlich auch die Dampflok vor dem Sonderzug aus Anlass ihrer Abstellung. Aufnahme Norbert Schmitt am 12. Oktober 1975 nahe Boos.

Seite 2: Auch zur Dampflokzeit immer wieder faszinierend: Der Rotenfels. Wolfram Däumel war Anfang

der 1970er Jahre unterwegs und fotografierte den Militärverkehr nach Baumholder.

Rückseite: Auch beim Wasserfassen in Kirn war Wolfram Däumel zur Stelle. Die Bahnanlagen machten einen aufgeräumten Eindruck, das rechts gerade noch erkennbare Fachwerkstellwerk war noch in Betrieb und wurde erst viele Jahre später abgerissen.

Text : Fritz Engbarth für den ZSPNV Süd

Eine Kurzfassung des Textes wurde in der Fachzeitschrift „Eisenbahn-Kurier“ (Ausgabe 10-2009, Freiburg i. Breisgau) veröffentlicht.

Wir danken Herr Wolfgang Löckel und Herrn Paul Hornemann vom Stadtarchiv Kirn für die rasche und unbürokratische Bereitstellung historischer Aufnahmen.

Layout: typomeyer - Werbeagentur Meyer in Bad Bergzabern

Zum kostenlosen Download unter www.der-takt.de bzw. www.zspnv-sued.de.

Das Werk einschließlich seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt.

Kaiserslautern im September 2009





Die Eisenbahnstrecke von Neubrücke nach Bad Kreuznach entlang der Nahe ist sicher eine der schönsten Bahnstrecken in Rheinland-Pfalz. Anlässlich des 150. Geburtstags des Abschnitts Idar-Oberstein - Bad Kreuznach hat der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd sowohl Dampfloks als auch moderne Züge auf die Reise geschickt und daneben eine kurze Darstellung der Geschichte der Strecke zusammengestellt.