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 2

Rheinland-Pfalz-Takt
Wir bewegen unser Land

150 Jahre Eisenbahn ... Teil 2

Triebfahrzeuge und Betriebswerke:

Wenn man zumindest in der jüngeren Geschichte eine Lokomotive als prägend für die Nahestrecke betrachten will, dann ist es die Diesellokbaureihe 218. Ob D-Zug, Nahverkehrszug, Truppenverkehr oder Regionalbahn; zwischen 1973 und 2006 war sie unentbehrlich. Sie sorgte endgültig für das Ende der Dampfloks, deren letzte Einsätze zu Beginn der 1970er Jahre sich, in Form Kaiserslauterer und Saarbrücker Maschinen vom Typ 50, nahezu komplett auf Militärzüge beschränkte.

Die über 100 Jahre währende Epoche der Dampfzüge detailliert aufzuarbeiten, muss an anderer Stelle geschehen. Es dürften weitgehend nur jene Loktypen planmäßig zum Einsatz gekommen sein, welche in den Betriebswerken (Bw) im Umfeld der Strecke beheimatet waren. Neben den Bw Saarbrükken, Mainz, Bingerbrück und Kaiserslautern sind die örtlichen Dienststellen Neunkirchen, St. Wendel und Kirn hervorzuheben. Bad Kreuznach als wichtiger Knoten- und Schnittpunkt hatte selbst nie ein Bw.

Das Bw Kirn beispielsweise verfügte, den vorliegenden Unterlagen zufolge, mindestens ab den 1930er Jahren, über G 10 (Baureihe 57) für den Güterverkehr. Die kleinen Tenderloks der Baureihe 70 dürften vor leichten Personenzügen Verwendung gefunden haben. Bis Anfang der 1950er Jahre waren auch die kräftigen Tenderloks der Baureihen 93 und 94 vorhanden.

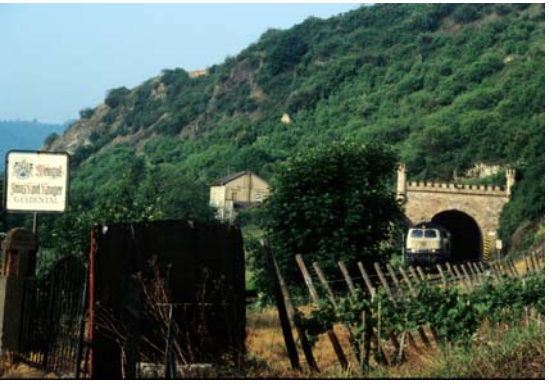
Nach Kriegsende gehörte das Bw Kirn zunächst zur Eisenbahndirektion Mainz und verfügte über insgesamt 32 Lokomotiven der Baureihen 38 (sechs Stück), 50 (zehn), 57 (13) und 94 (drei). Vier Jahre später war die Dienststelle, wie schon in den 1920er und 1930er Jahren, der Direktion Trier zugeordnet und hatte immerhin noch 26 Maschinen im Bestand, darunter auch vier der Baureihe 52 und zwei der Baureihe 94.2. Im Jahr 1952 war der Bestand deutlich geschrumpft und setzte sich aus fünf P 8, fünf Loks der Baureihe 50 und sechs der Baureihe 93.0 zusammen.

Seit Anfang der 1970er Jahre an der Nahe zu Hause: Die Diesellokbaureihe 218. An einem sonnigen Maiabend im Jahr 1986 rauschte 218 375 mit dem Schnellzug aus Paris an Staudernheim vorbei.
Das Bild auf Seite 2 zeigt eine Lok im Juni 1998 in der aktuellen Farbgebung bei Oberhausen/Nahe. Sie schob eine Regionalbahn nach Kirn.

150 Jahre Eisenbahn ... Teil 2

Der Militärverkehr war die letzte Domäne der Dampfloks im Nahetal. Wolfram Däumel war häufig unterwegs und nutzte die Chancen für letzte historische Aufnahmen. Die Fotos zeigen die früher malerisch wirkende Einfahrt von Bad Münster mit der in Saarbrücken beheimateten Lok 050 200 und dem Fachwerkstellwerk, den Bahnhof Heimbach mit einem aus Baumholder einfahrenden Zug sowie die Vorbeifahrt Martinstein.

Im Sommer 1984 erreichte ein Nahverkehrszug den Bahnhof Staudernheim.



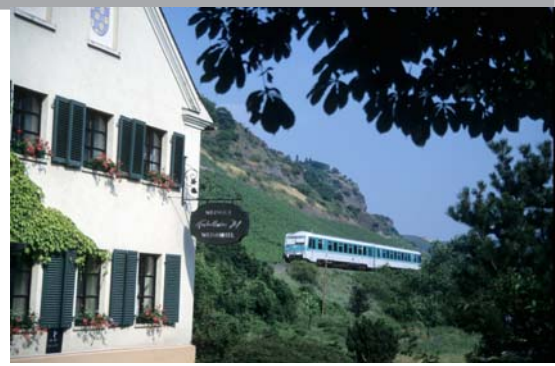
Den Norheimer Tunnel verlies im Sommer 1998 eine Lok der Baureihe 218 – die Weinwerbung aus Guldental richtete sich hingegen an die Autofahrer, die am Bahnübergang auf die Weiterfahrt warten mussten.

Mit dem D-Zug nach Paris war im März 1989 Lok 218 364 am Rotenfels unterwegs.

Im Schnell- und Eilzugverkehr ist zumindest für die Bundesbahnzeit der Einsatz der preussischen P 10 (Baureihe 39) sowie der Einheitsschnellzugdampfloks 01 und 03 dokumentiert. Aber auch die Personenzuglok P 8 wurde für die damals verkehrenden Eilzüge zwischen Baumholder und Frankfurt/M genutzt. Sie war über viele Jahre hinweg in Kirn stationiert und verließ das kleine Betriebswerk an der Nahe – es gehörte nun zur Bundesbahndirektion Saarbrücken – im Jahre 1964. Ersatz kam in Form von Dieselloks, aber auch von den Neubaudampfloks der Baureihe 23. Alle diese Fahrzeuge wurden aber nicht in Kirn beheimatet. Letzte Dampfloks bei Aufgabe deren Unterhaltung am 20.05.1965 waren die Güterzugmaschinen der Baureihe 50, welche aber problemlos vor Personenzügen Verwendung fanden. Die Auflösung des Bw Kirn bei gleichzeitiger Umwandlung in eine Außenstelle des Bw St. Wendel erfolgte zum 25. September 1966.

Bei den Dieselloks ist der Einsatz deutlich übersichtlicher. Die 218 wurde eingangs gewürdigt. Es bleiben, ab Mitte der 1960er Jahre, die legendäre V 200 mit Eil- und Schnellzügen sowie die Baureihe 216 des Bw Kaiserslautern, wie die V 200 bis Anfang der 1970 Jahre, mit mehreren Eilzügen. Mit einer Kleinlok Köf II, später einer Köf III, wurden bis Anfang der 1980er Jahre Bedienungsfahrten sogar bis ins Glantal unternommen. Alles andere fuhr die V 100. Ab der Zuteilung mehrerer Maschinen zum Betriebswerk St. Wendel im April 1965 (also fast gleichzeitig mit der Auflösung des Bw Kirn) zog die Lok mit ihrem markanten, in der Mitte des Lokkastens angeordneten Führerstand, Nahverkehrs- und Eilzüge, schob Truppenzüge nach und war, nach dem Dampfloken-de, unverzichtbar für die Abwicklung des lokalen Schienengüterverkehrsaufkommens mit Nahgüter- und Übergabezügen. Vor letzteren wurde sie dann Anfang der 1990er Jahre von der BR 218 abgelöst.

Eine V 100 mit den so genannten Silberlingen – das war der klassische Nahverkehrszug bis Anfang der 1990er Jahre (Aufnahme bei Oberhausen).



Beim Niederthäler Hof fuhr am 01. Juli 1994 ein Regionalbahntriebwagen vom Typ Vt 628.4 als RSB 3437 nach Mainz.

Auch die Triebwageneinsätze beschränkten sich vor dem Auftauchen moderner Regionalbahnfahrzeuge auf Schienenbusse beider Bauarten (bis 1982) und, zwischen Kirn und Bingerbrück, auf Wormser Batterietriebwagen (BR 515). Mit der Einstellung des planmäßigen Personenverkehrs auf der Glantalbahn am 30.05.1986 endeten deren Fahrten westlich von Bad Münster, im November 1988 auch nördlich davon. Seit dieser Zeit kommen die Vt 628 des Bw Kaiserslautern ins Nahetal.

Heute gibt es, östlich von Türkismühle, planmäßig nur noch Dieseltriebwagen. Der unregelmäßig stattfindende Truppenverkehr nach Baumholder wird über Neunkirchen abgewickelt. Die in Heimbach/Nahe abzweigende Strecke gehört heute der Verbandsgemeinde und wird von der privaten RP-Eisenbahn betrieben, bedarfsweise kommen Loks vom Typ 232 (eine schwere Diesellok der früheren DDR-Reichsbahn russischer Herkunft) oder vom Typ 225 zum Einsatz. Diese ist aufgrund des Lokomotivkastens leicht mit der 218 zu verwechseln.

Im Regionalexpress-Verkehr wurden die, ab September 1996 eingesetzten anfälligen NeiTech-Triebwagen Vt 611 nach einer unglaublichen Pannenserie („Pannolino“) bis 1999 durch den Nachfolgetyp Vt 612

Am 17. Mai 1989 überquerte eine Lok der Baureihe 218 mit E 3354 die Nahebrücke unmittelbar vor dem Brämericher Tunnel östlich von Heimbach.

Kurz vor Idar-Oberstein verließ im Juli 1997 eine Doppeleinheit der Baureihe 611 den „Gefallener Fels-Tunnel".

ersetzt. In die neue Neigetechnik wurden viele Hoffnungen gesetzt, die Fahrzeit sollte, so schrieb die Bahn AG 1996 in das Werbebüchlein „Neigung und Tempo", um rund 20% reduziert werden – die starken Motoren ermöglichen nämlich auch eine enorme Beschleunigung. Doch die Testphase wurde in den regulären Fahrgastbetrieb verlagert, was als Folge der zahlreichen Ausfälle letztlich zu einem riesigen Imageschaden führte. Der Erfolg des Rheinland-Pfalz-Taktes war trotzdem nicht aufzuhalten: Insbesondere im Berufsverkehr zwingt die hohe Nachfrage zeitweise zum Einsatz der Vt 612 in Vierfachtraktion. Heute fährt auch er längst nicht mehr mit Neigetechnik. Sollte diese wieder betriebsbereit sein, werden die Fahrzeiten dennoch beim Status Quo belassen: Aus Gründen der Fahrplanstabilität und um weitere Risiken zu vermeiden.

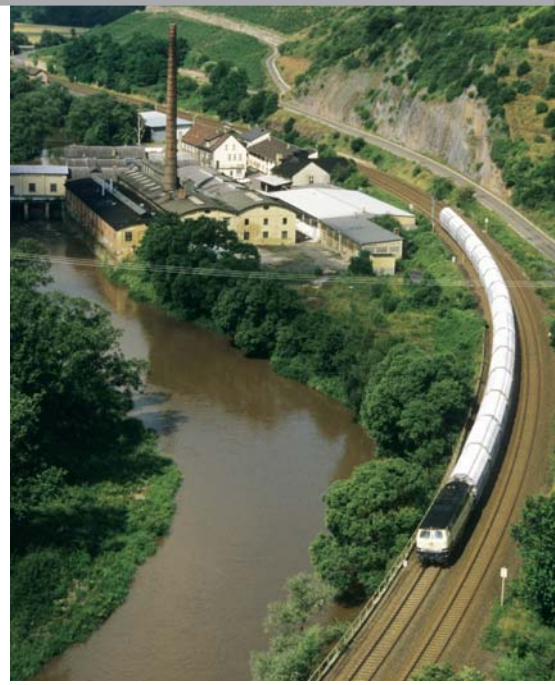
Schon bei der Premierenfahrt im September 1996 zeigten sich die Probleme des „Pannolino": Die Neigetechnik funktionierte nur im Stand. Dennoch wurde der Zug in Bad Sobernheim stolz der Öffentlichkeit präsentiert.

Bei den Regionalbahnen kommen derzeit nahezu ausschließlich die Vt 628.4 des Werks Kaiserslautern auf die Strecke, lediglich in der Ausflugszugsaison fährt mit dem Nahetal-Express ein 643 (Talent) des gleiches Werkes bis Türkismühle.

Weil auf Bestreben des zuständigen SPNV-Aufgabenträgers die Nahestrecke zwischenzeitlich komplett für Doppelstockzüge freigegeben worden ist, sind bei Sonderveranstaltungen auch wieder 218-Wendezüge zu beobachten.

Rückbau und Modernisierung der Infrastruktur

Nach dem Ende der Dampflokzeit ging die Bundesbahn auch daran, die Streckeninfrastruktur zu vereinfachen. Dabei wurden nicht nur die mechanischen Signalanlagen in Staudernheim, Waldböckelheim, Niederhausen und allen voran Bad Münster mit seinem wunderschönen Fachwerkstellwerksgebäude durch modernere Technik ersetzt. Auch die Freileitungen mit zum Teil doppelten Masten verschwanden. Bis Anfang der 1980er Jahre wurden dann zahlreiche Stationen vollständig aufgegeben, zu nennen sind Niederhausen, Waldböckelheim, Enzweiler und Sonnenberg. Die seit der 1960er Jahren immer wieder geforderte durchgehende Elektrifizierung der Strecke (der saarländische Abschnitt ging im September 1969 ans Netz) scheiterte, wegen der vielen Tunnel, an den hohen Kosten – und letztlich auch an der Verlagerung der Verkehrsströme. Die Landesregierung bezifferte in ihrer Antwort auf eine parlamentarische Anfrage die Kosten zuletzt im Jahr 1992 auf umgerechnet ca. 100 Mio. Euro. Der Verwaltungsrat der früheren Bundesbahn hatte die Elektrifizierung übrigens schon Mitte der 1970er Jahre



Als Gdg 58559 war an einem Julisamstag des Jahres 1988 der Kalkzug von Dillingen nach Stromberg unterwegs, als er am ehemaligen Drahtwerk am Bahnhof Waldböckelheim vorbeifuhr.

genehmigt. Gleichzeitig forderte das staatliche Unternehmen aber zeitweise den abschnittsweisen Rückbau auf ein Gleis – dieser wurde glücklicherweise nie umgesetzt.

In den vergangen Jahren investierte DB Netz hingegen mehrere Millionen Euro zur Verbesserung des Oberbaus. So gibt es auch zumindest kürzere Abschnitte, die auch ohne Neigetechnik mit 160 km/h befahren werden können. Die Sanierung von Jähroder- und Mausenmühle-Tunnel zwischen 2006 und 2008 erfolgte unter vollem Zugverkehr, mit einem speziellen Tunnelvor-

Bei Oberhausen waren am 06. September 1992 die Loks 218 369+367 mit dem Militärzug Dgmt 91950 nach Baumholder unterwegs.

Lok 218 376 zog im Februar 1990 einen Panzerzug zum Truppenübungsplatz.

150 Jahre Eisenbahn ... Teil 2

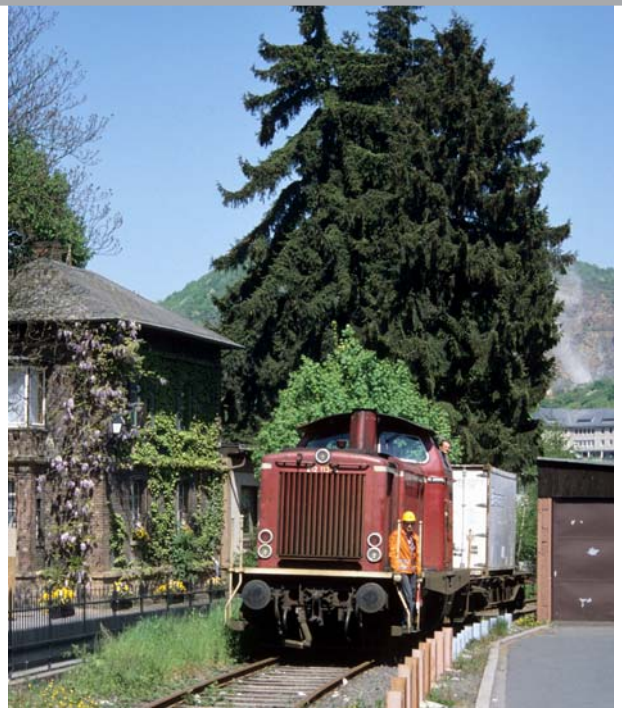
Über 25 Jahre prägten Schienenbusse den Nahverkehr (nicht nur) an der Nahe. Mit einem Sonderzug von Heidelberg nach Bad Sobernheim brummte im September 1992 der Museumstriebwagern 795 240 nebst Beiwagen am Rotenfels vorbei.

Nicht nur die Mosel ist ein beliebtes Ziel der Wochenend-ausflügler aus dem Ruhrgebiet. Vollbesetzt machte sich am 11. September 1987 ein Nahverkehrstriebwagen der Baureihe 624 als Dt 26803 auf die Rückreise von der Nahe in Richtung Dortmund, hier bei Oberhausen.

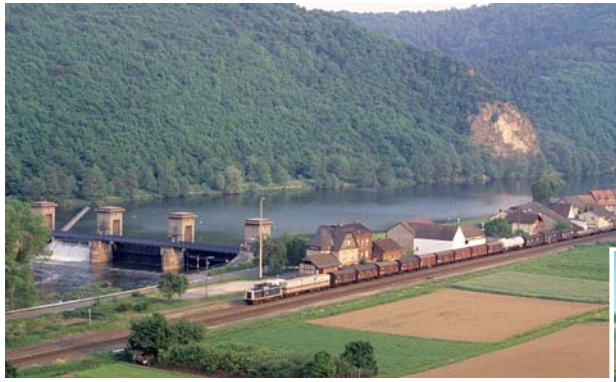
Auch die Bundesbahn schickte einst Dampfloks auf Sonderfahrt. Der „Schinderhannes-Express“ mit der Schnellzug-dampflok 01 118 an der Spitze fuhr im September 1989 in die Norheimer Tunnel ein.

Zum Jubiläum der Deutschen Eisenbahnen im Jahre 1985 feierte die Bundesbahn auch an der Nahe. Der berühmte TEE-Triebwagen Vt 601 pendelte zwischen Idar-Oberstein und Bad Kreuznach.

triebportal. Weitere Tunnelsanierungen stehen an, so der 406 m lange Frauenberger und der 226 m lange Kupferheck Tunnel, beide zwischen Kronweiler und Idar-Oberstein. Doch auch im Jahr 2009 drohen noch vereinzelte Rückbauten: So soll der Bahnhof Kronweiler die östlichen Weichen verlieren, wodurch bei immer wieder vorkommenden Störungen, ausgelöst beispielsweise durch Hangrutsche, der Zugverkehr wegen fehlender Überleitmöglichkeit auf das Nachbargleis eingeschränkt werden muss.



Am 9.Mai 1989 rangierte die Diesellok 212 113 im Kirner Anschlussgleis der Firma Simona.



Oben: Der abendliche Güterzug von Kirn nach Bingerbrück wies mitunter beachtliche Längen auf. In Niederhausen war am 17. Mai 1989 Lok 212 131 mit Üg 66257 unterwegs.

Rechts: Am 21. September 1991 fuhr eine 212 mit einem Schotterzug am Bahnhofsgebäude Niederhausen vorbei.

150 Jahre Eisenbahn ... Teil 2

Gemeinsam mit dem RNN fit für die Zukunft – das Konzept Rheinland-Pfalz-Takt 2015

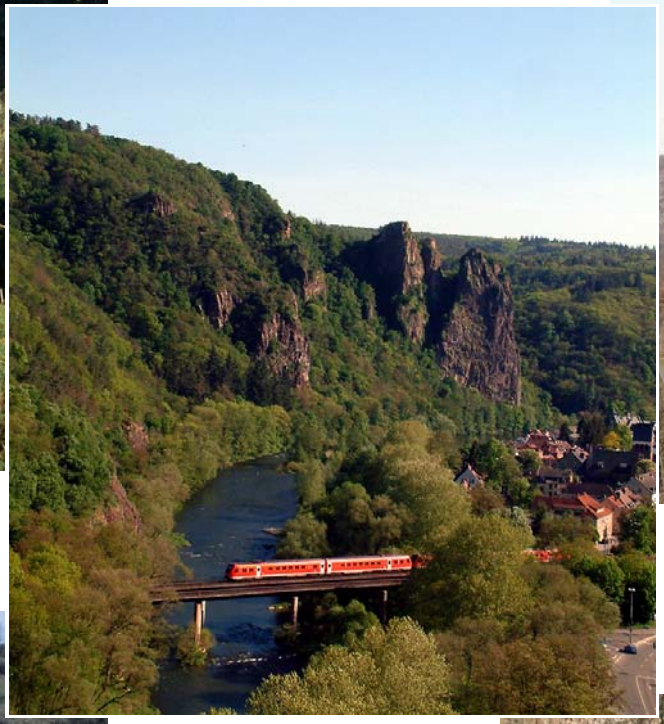
Taktverdichtungen bei den Regionalexpresszügen, die verbesserte Anbindung der Glantalgemeinden durch die Busregiolinien und die Gründung des Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbundes (RNN) im Jahre 1999 mit seinen attraktiven Tarifangeboten haben zu einer weiteren deutlichen Steigerung der Nachfrage geführt. So wurden beispielsweise im Bahnhof Kirn im Sonner 1999 an Werktagen täglich 480 Einsteiger gezählt - im Jahr 2008 hat sich deren Zahl auf rund 870 erhöht. Es ist das Ziel des ZSPNV Süd, in bewährter Kooperation mit dem RNN die Angebote noch attraktiver auszugestalten.

Mit der Verabschiedung des Konzeptes Rheinland-Pfalz Takt 2015 im Juni 2008 haben deshalb Land und der ZSPNV Süd als verantwortlicher Aufgabenträger die Weichen für eine weitere Verbesserung des Schienenangebotes entlang der Nahe gestellt. Der gesamte SPNV auf dem rheinland-pfälzischen Teil der Nahebahn zwischen Türkismühle und Mainz wird als Teil des Paketes „Dieselnetze Südwest“ ausgeschrieben. Dabei wird die Linie nach Baumholder in die Regionalbahnlinie nach Mainz integriert. Es bleiben die bewährten schnellen Regionalexpresszüge mit, gegenüber heute, zusätzlichen Angeboten in der Tagesrandlage. Mehrere mögliche zusätzliche Stationen wurden geprüft, verwirklicht werden nach derzeitigem Stand zusätzliche Regionalbahnhalte in Bad Kreuznach Rheingrafenstraße, Niederhausen, Idar-Oberstein-Gewerbegebiet und Idar-Oberstein-Globus. Weil Kosten und die zu erwartende Nachfrage nicht in einem wirtschaftlich vertretbaren Verhältnis stehen, werden die untersuchten Standorte Oberhausen,

Ein „ICE des Nahverkehrs“, ein Talenttriebwagen der Firma Bombardier kommt aktuell als Ausflugszug „Nahetal-Express“ in unsere Region.

150 Jahre Eisenbahn ... Teil 2

Zuverlässig, aber nicht mehr zeitgemäß: Die Nahverkehrstriebwagen der Baureihe 628 werden zwischen Bad Münster und Türkismühle spätestens Ende 2014 aus dem regulären Regionalbahnbetrieb ausscheiden.



Die Behelfsbrücke in Bad Münster (siehe Teil 1, Seite 9) ist ersetzt und statt Dampfzügen fahren klimatisierte Dieseltriebwagen. Eine Doppeleinheit Vt 612 fuhr am 12. Mai 2005 als Regionalexpress nach Mainz.

Auf Initiative des zuständigen Aufgabenträgers im SPNV wurde im Frühjahr 2009 erfolgreich geprüft, ob die Strecke für Doppelstockwagen geeignet ist.

Mit einem Schotterzug war eine private V 200 im März 2005 an der Nahe unterwegs. Wegen Bauarbeiten war die Strecke zwischen Bad Münster und Türkismühle in den vergangenen Jahren häufiger gesperrt – die damit verbundene Runderneuerung ist aber unverzichtbar.

Mit einem Regionalexpress fuhr im März 1998 eine 218 des Bw Kaiserslautern an Martinstein vorbei.

In rasanter Kurvenfahrt war ein 611 im Sommer 1998 bei Niederhausen unterwegs.

Boos, Bad Sobernheim Schulzentrum, Nahbollenbach und Enzweiler nicht eingerichtet. Nahezu fertig gestellt ist die Verlegung der Bahnsteige in Fischbach-Weierbach.

Weil die Regionalbahnen durch die Anbindung von Baumholder nur noch im Schüler- und Berufsverkehr nach Türkismühle fahren, soll der Abschnitt von dort bis Neubrücke elektrifiziert werden. Die RB aus dem Saarland würden dann bis zu dem rheinland-pfälzischen Hochschulstandort (Umweltcampus Neubrücke) durchgebunden.

Der Vt 612 stellt heute – trotz abgeschalteter Neigetechnik –das unverzichtbare Rückgrat für den Regional-Expressverkehr zwischen Mainz und Saarbrücken dar. Beim früheren Bahnhof Waldböckelheim fahren die Züge direkt an der Nahe entlang.

Auch bei den Zügen selbst wird sich etwas tun. Der barrierefreie Zugang wird die Nutzung der Bahnangebote deutlich erleichtern, klimatisierte Fahrgasträume werden eine Selbstverständlichkeit sein. Damit die erwarteten Fahrgaststeigerungen nicht zu überfüllten Zügen führen, ist vor allem für den Schüler- und Berufsverkehr eine deutliche Erhöhung der verfügbaren Sitzpätze geplant.

So wird die Nahestrecke fit für die Zukunft und kann ihrer Rolle als unverzichtbare Verkehrsachse zwischen Saar und Rhein noch besser gerecht werden.

150 Jahre Eisenbahn ... Teil 2

Quellenangaben/Literatur:

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

http://www.dilibri.de -_Denkschrift 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: Starzug der Nahestrecke war in den 1980er Jahren der Schnellzug von und nach Paris. Am 9. Mai 1989 verlies Lok 218 377 mit D 254 den Jähroder Tunnel bei Heimbach

Rückseite: Unterhalb des Rotenfels fuhr im Mai 1989 der schicke TUI-Ferienexpress an Ebernburg und der Nahe zum Zielbahnhof Dortmund vorbei.

Text und Aufnahmen (ausser Seite 4 u. 5): 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 zuusammengestellt.

Rheinland-Pfalz-Takt
Wir bewegen unser Land