Museumsbahn Kuckucksbähnel

Bahnlinie Lambrecht (Pfalz) - Elmstein

Bahnlinie Elmsteiner Tal

Dampfzug Kuckucksbähnel

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Elmstein, Esthal, Frankeneck, Kirrweiler (Pfalz), Lambrecht (Pfalz), Neustadt an der Weinstraße
Kreis(e): Bad Dürkheim, Neustadt an der Weinstraße, Südliche Weinstraße
Bundesland: Rheinland-Pfalz



Kuckucksbähnel im Elmsteiner Tal (2008)
Fotograf/Urheber: Reiner Frank



Seit 1909 besteht die Bahnlinie zwischen Lambrecht (Pfalz) und Elmstein. Die fast 13 Kilometer lange Strecke diente einst hauptsächlich dem Holztransport. Heute fährt auf ihr die Museumsbahn Kuckucksbähnel.

Seit mittlerweile fast vier Jahrzehnten wird die Nebenbahn von Lambrecht in der Pfalz nach Elmstein als so genannte „Museumsbahn“ betrieben. Sinn einer Museumsbahn ist es, das Reisegefühl zu vermitteln, wie es in früheren Zeiten war, wenn man eine Fahrt mit der Eisenbahn unternahm.

Ideal ist es dann, wie in diesem Falle, wenn sich eine Museumsbahn und ein dazu gehörendes Eisenbahnmuseum, das Eisenbahnmuseum der Pfalz in Neustadt an der Weinstraße, gegenseitig ergänzen. Man darf gerne den Vergleich der Verkehrsmittel mit Holzbänken in der 3. oder gar 4. Wagenklasse mit den gepolsterten und klimatisierten Reisezügen der Gegenwart machen. Angefangen vom Kauf der Fahrkarte an einem „Fahrkartenschalter“ oder beim Schaffner, oder im Vergleich dazu dem Erwerb eines „Tickets“ im Reisezentrum, Internet oder am Automaten bei der modernen Eisenbahn. Dem entsprechend werden auf dem „Kuckucksbähnel“ historische Dampflokomotiven und Reisezugwagen, alle durchweg 90 und mehr Jahre alt, eingesetzt. Im Zug selbst gibt es Zugführer und Schaffner, die unter anderem auch als Ansprechpartner für die Fahrgäste ihren Dienst tun.
Der Betrieb dieser Eisenbahn und des Eisenbahnmuseums der Pfalz, wird nach wie vor, von ehrenamtlich tätigen Mitgliedern der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. (DGEG), sichergestellt und durchgeführt.
Mitmachen kann dabei übrigens jede interessierte Person, die sich dazu eignet. Dabei zählen nicht nur die Tätigkeiten bei der Besetzung der Loks und den Zugbegleitern, sondern vor allem die umfangreichen Arbeiten in der Werkstatt für Reperaturen und Instandhaltung von Lokomotiven und Wagen, sowie an der Bahnstrecke im Elmsteiner Tal oder im Museum. Inzwischen gibt es eine ganze Reihe von Leuten, die über die Beschäftigung bei der Museumseisenbahn ihren Einstieg ins Berufsleben gefunden haben.

Wie kam es dazu, dass im Tal des Speyerbachs eine Eisenbahn gebaut wurde?
Bereits seit dem Mittelalter wurde aus den Wäldern um Elmstein Holz zur Verwendung als Baustoff, Brennholz, im Bergbau usw. geschlagen. Dazu genügte es anfänglich sich zum Transport der Pferdefuhrwerke und der Trift auf dem Speyerbach zu bedienen. Allerdings war dies nicht ganz unproblematisch und gerade bei der Nutzung der Wasserkraft kam es beim Triften mit den ortsansässigen Mühlen (um 1860 über 60 Mühlen!) häufig zu Konflikten. Auch ließ die Qualität der nicht befestigten Landstraßen für die Fuhrwerke sehr zu wünschen übrig.
Erste Bemühungen um den Bau einer Eisenbahn gab es deshalb bereits im Jahre 1874. Allerdings sollte es noch eine zeitlang dauern, bis es zum Bahnbau kam. Erst 1892 wurde bis zur Sattelmühle eine etwa 3,5 km lange Stichbahn eröffnet, um von dort aus die Verladung von Holz auf die Eisenbahn durchführen zu können.
Bis dorthin erfolgte die Beförderung von kürzeren Holzstämmen noch bis zum Jahr 1906 per Trift im Speyerbach. Eine Beförderung von Personen war zunächst nicht vorgesehen. Darauf musste die Bevölkerung noch bis zur Eröffnung der gesamten Strecke am 23. Januar 1909 warten. Die Elmsteiner Bahn war die erste Strecke, die unter der Verwaltung der Königlich Bayerischen Eisenbahn in Betrieb genommen wurde. Zum Jahresende 1908 war das Streckennetz der privaten Pfalzbahn an den bayerischen Staat übergegangen.
Schon bald nach der Eröffnung zeigte es sich aber, dass größerer Bedarf nach Fahrmöglichkeiten im Elmsteiner Tal bestand, als man angenommen hatte. Noch innerhalb des Eröffnungsjahres wurde der ursprüngliche Fahrplan mit jeweils drei Abfahrten je Tag und Richtung um ein zusätzliches Zugpaar erweitert. Ab 01. Mai 1909 verkehrten an Sonntagen sogar fünf Zugpaare, die gegenüber werktags sogar noch um zwei Wagen verstärkt wurden. (s. Abbildung „Lokomotive 98 652 des Kuckucksbähnels um 1930“ in der Mediengalerie)

Die Bahnlage wurde nach Baugrundsätzen der Königlich Bayerischen Staatsbahn gebaut; Bahnhofsgebäude lies die Verwaltung nur in Frankeneck und Elmstein in einer leichten Fachwerkbauweise erstellen. Zusätzlich gab es in Elmstein noch einen Lokomotivschuppen und Wohngebäude für die Bediensteten. In massiver Bauweise entstand in Frankeneck 1926 mit der Erweiterung des Güterbahnhofs noch eine Stückguthalle mit Wohngebäude als Güterabfertigung. (s. Abbildung „Bahnhofsgebäude Frankeneck“ und „Güterabfertigung in Frankeneck“ in der Mediengalerie)
Während das Bahnhofsgebäude in Frankeneck nach dessen Aufhebung in den 1970er Jahren niedergelegt wurde, blieben die Gebäude in Elmstein erhalten.
Ebenso die Güterabfertigung in Frankeneck. (s. Abbildung „Bahnhofsgebäude Elmstein“ in der Mediengalerie)
Aufgrund der einfachen Bauweise erwies sich das Bahnhofsgebäude in Elmstein nach rund 100 Jahren allmählich als hinfällig. Die zahlreichen Mängel aufgrund des Alters und Bauart waren schließlich Anlass das alte Gebäude durch einen zeitgemäßen Neubau in gleichem Aussehen wie das Original zu ersetzen. Gleichzeitig konnte der Bahnhof in der Form wieder mit Leben erfüllt werden, daß hier die örtliche Tourist-Info ihren Platz gefunden hat. (s. Abbildung „Neu errichtetes Bahnhofsgebäude in Elmstein“ in der Mediengalerie)

Nachkriegszeit
Das Fahrplanangebot mit täglich ca. fünf Zugpaaren hielt sich jahrzehntelang, ausser in Krisenzeiten, auf diesem Niveau und änderte sich erst nach dem Zweiten Weltkrieg (1939-1945), als es in den 1950er Jahren breiteren Kreisen der Bevölkerung möglich wurde, ein eigenes Auto zu unterhalten.
In der Folge nahmen die Fahrgastzahlen durch ab. Es gilt auch zu bedenken, dass die mit Dampflok bespannten Züge immer noch mit den gleichen Personenwagen aus der Entstehungszeit der Bahnstrecke, also aus dem Jahre 1909, gebildet waren und damit alles andere als ein attraktives Verkehrsmittel darstellten. Selbst die während der letzten Jahre ab 1954 bis zur Stilllegung am 29. Mai 1960 eingesetzten, modernen Schienenbusse vermochten den Niedergang nicht aufzuhalten. Zudem hatte man den Verkehr an den Wochenenden zeitweise ganz auf die Straße verlagert. Der letzte mit Dampflok bespannte Personenzug verkehrte am 21.08.1954.
Größere Unterhaltungsarbeiten der Anlagen unterblieben und die Strecke wurde nur noch auf Verschleiß abgefahren. Erst nach dem Ende des Personenzugverkehrs wurden nochmals geringe Mittel zur Vereinfachung der Gleisanlagen investiert. (s. Abbildungen „Letzter Personenzug mit Dampflokomotive“ und „Schienenbusse der Baureihe VT 95“ in der Mediengalerie)

Auch der Güterverkehr ging im Laufe der Jahre immer weiter zurück. Auf den Verladeplätzen und Freiladegleisen an den Bahnhöfen wurde es allmählich ruhiger. Dazu kamen Umstrukturierungen in Technik und Industrie. Aber immerhin konnte sich der Güterverkehr auf dem Kuckucksbähnel noch bis 1977 behaupten.
Damit hatte die Eisenbahn im Elmsteiner Tal ihren Zweck eigentlich verloren, die gesamte Anlage lag brach und begann allmählich zu verfallen. (s. Abbildungen „Dieselloks übernehmen den Gütertransport“, „Güterzug in Erfenstein“ und „Moderner Güterzug in Frankeneck“ in der Mediengalerie)

Allerdings gab es jemanden, der das Verschwinden der Bahn nicht ganz ohne Widerstand akzeptieren wollte. Walter Bernius aus

Lambrecht betrieb zu dieser Zeit an mehreren Standorten im Tal Fabrikbetriebe zur Filzherstellung. Quasi aus Liebhaberei hatte er den vakanten Lokomotivschuppen in Elmstein erworben, renoviert und zu einem weithin bekannten Restaurant gemacht. Die ideale Ergänzung dazu wäre nach seiner Vorstellung in eine Museumseisenbahn gewesen. Ein Gedanke, der etwa Mitte der 1960er Jahre aus dem Mutterland der Eisenbahn, England, auf den Kontinent übergesprungen war. Leider blieben seine Bemühungen um dieses Projekt erfolglos und Walter Bernius verstarb 1981 ohne in dieser Sache erfolgreich geworden zu sein. Allerdings war es ihm gelungen, dass es nicht, wie andernorts, zum Rückbau der Gleisanlagen kam.
Diesem Umstand ist es letztlich zu verdanken, dass sich eine Gruppe von Interessenten in der Region bildete, die eine Wiederaufnahme des Betriebs auf dem „Kuckucksbähnel“ als Museumsbahn anstrebte. Federführend war seinerzeit Werner Schreiner aus Neustadt, der später als Mitbegründer des Rheinland-Pfalz-Taktes und des integrierten Taktfahrplanes national und international zu einer anerkannten Größe wurde.
Mit dem sich seit Anfang der 1970er Jahre in Neustadt etablierten Standort der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. (Eisenbahnmuseum der Pfalz in Neustadt an der Weinstraße) und seinen, großteils einzigartigen, Ausstellungsstücken, waren die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Museumsbahn günstig, auch wenn sich der Museumsbahngedanke allgemein noch in den Anfängen befand. Aber schließlich konnte die Lokalpolitik weitgehend überzeugt werden, auch wenn es einige skeptische Stimmen gab.

Beginn der Museumsbahn
Jedenfalls bekam die Entwicklung des Projektes im Jahre 1983 allmählich Fahrt und erste Arbeiten konnten ins Auge gefasst werden. Wichtig war vor allem der Erwerb des Bahngeländes. Zu diesem Zweck erfolgte am 14. Februar die Gründung der Kuckucksbähnel Bahnbetriebs GmbH, Neustadt. Wenige Wochen später starteten die umfangreichen Arbeiten zur Wiederinbetriebnahme. Zuvor waren noch viele, unüberwindlich scheinende, Hindernisse zu bewältigen. Angefangen von der Wiederanlage der Bahnsteige, Instandsetzung der Gleise, Brücke und Bahndämme, bis zur Aufstellung von Eisenbahnsignalen, Beschilderungen an den Bahnübergängen und vielem anderen mehr. Gleichzeitig erfolgten bei der DGEG im Eisenbahnmuseum letzte Arbeiten an Lokomotiven und Wagen, um für den ersten Einsatz der Museumsbahn fit zu sein.
Schließlich konnte das „Kuckucksbähnel“ am 2. Juni 1984 als erste Museumseisenbahn in Rheinland-Pfalz den Betrieb aufnehmen. (s. Abbildungen „Eröffnungszug des Kuckucksbähnels“ und „Eröffnungszug des Kuckucksbähnels in Elmstein“ in der Mediengalerie)

Von Anfang an erwies sich die Museumsbahn als eine Erfolgsgeschichte. Nutzen doch seitdem jährlich ca. 25 000 bis 30 000 Fahrgäste diese nostalgische Reisemöglichkeit, um in den Pfälzerwald nach Elmstein zu gelangen und stellen damit in der eher strukturschwachen Region einen gewissen Wirtschaftsfaktor dar. (s. Abbildungen „Kuckucksbähnel mit der preußischen T3“, „ Dampflok “Speyerbach„ zieht das Kuckucksbähnel“ und „Seit 2022 zieht eine Österreicherin das Kuckucksbähnel“ in der Mediengalerie)

Die alljährliche Fahrsaison startet am 01 Mai und endet Mitte Oktober eines Jahres.
Dabei verkehren an den im Fahrplan bekannt gegebenen Sonntagen jeweils vier Züge - je zwei nach Elmstein bzw. von Elmstein. Dabei halten die Züge an den Unterwegsstationen in Erfenstein, Breitenstein und Helmbach, wo sie zu einem der zahlreichen Wanderziele aufbrechen, oder zur Rückfahrt wieder einsteigen.

Zusätzlich werden in beschränkter Anzahl beliebte „Eventfahrten“ angeboten, wie z.B. im Sommer die „Rollende Weinprobe“, oder in der Adventszeit die „Nikolausfahrten“.

Übrigens
Der Name „Kuckucksbähnel“ entspringt nicht der Gedankenwelt moderner Marketingstrategen, sondern stammt noch aus der so genannten „guten, alten Zeit“ als die Bahnstrecke entstand.

(Reiner Frank, Neustadt an der Weinstraße, 2023)

Internet
eisenbahnmuseum-neustadt.de: Geschichte der Museumsbahn (abgerufen 16.04.2024)
www.foerderverein-kuckucksbaehnel.de: Förderverein Kuckucsbähnel: Chronik der Elmsteiner Thalbahn (abgerufen 16.04.2024)
de.wikipedia.org: Kuckucksbähnel (abgerufen 16.04.2024)

Museumsbahn Kuckucksbähnel

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke

Fachsicht(en): Landeskunde

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Vor Ort Dokumentation, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger

Historischer Zeitraum: Beginn 1909

Koordinate WGS84: 49° 22 29,48 N: 8° 03 20,53 O / 49,37486°N: 8,0557°O

Koordinate UTM: 32.431.452,08 m: 5.469.556,87 m

Koordinate Gauss/Krüger: 3.431.500,09 m: 5.471.305,65 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Reiner Frank, „Museumsbahn Kuckucksbähnel“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-344730 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**