

Bahnbetriebswerk Neustadt an der Weinstraße

Ehemalige Betriebswerkstatt Neustadt an der Haardt

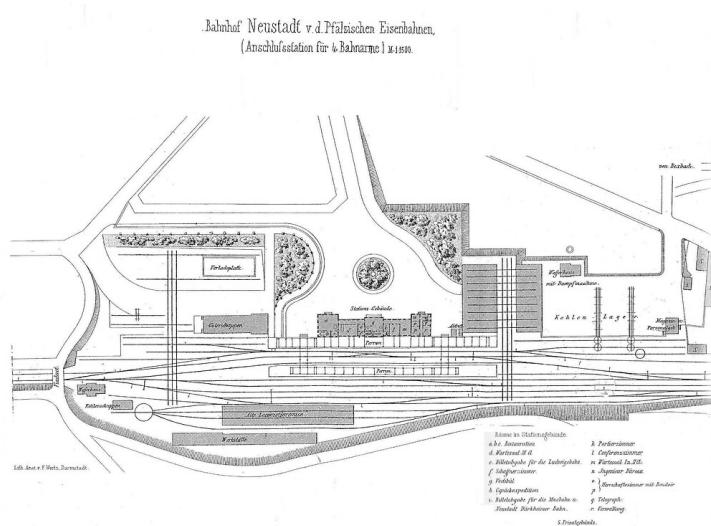
Schlagwörter: Bahnbetriebswerk, Lokomotivschuppen

Fachsicht(en): Landeskunde

Gemeinde(n): Neustadt an der Weinstraße

Kreis(e): Neustadt an der Weinstraße

Bundesland: Rheinland-Pfalz



Spurplan Neustadt an der Haardt 1870, westlich gelegener Bereich
Fotograf/Urheber: Sammlung Reiner Frank



Kartenhintergrund: © Terrestris.de 2026

Das Bahnbetriebswerk Neustadt an der Weinstraße, früher Betriebswerkstätte Neustadt an der Haardt, erfüllte zu Pfalzbahn-Zeiten eine zentrale Funktion und wurde von der Bundesbahn in den 1970er Jahren endgültig aufgegeben. Seitdem gehört das Areal dem Pfalzbahnmuseum, das dort die Fahrzeuge des Kuckucksbähnels wartet.

Baubeschreibung

Die Anlagen der Betriebswerkstätte Neustadt an der Haardt

Remisen zur Unterhaltung von Personenwagen

Die neue Betriebswerkstatt im Gleisdreieck

Lokbahnhöfe und Kraftomnibusse

Betriebswerkstatt für Omnibusse

Strukturwandel und Ende

Über die Lokomotiven

Betrieb mit elektrischer Energie

Neues Leben beginnt sich einzunisten

Quellen

Quellen

Im Eisenbahnnetz der Pfalz hat sich Neustadt an der Weinstraße bereits in der Frühzeit der Eisenbahn zu einem Kreuzungspunkt mit überregionaler Bedeutung entwickelt. Zunächst wurde Neustadt nur von der Linie der Pfälzischen Ludwigsbahn berührt. Am 11. Juni 1847 wurde die Verbindung von Ludwigshafen nach Neustadt an der Haardt und die Stichstrecke Schifferstadt - Speyer offiziell eingeweiht. Die Weiterführung zur Verbindung mit dem saarländische Bexbach ging am 25. August 1849 in Betrieb.

Rund sechs Jahre später, am 18. Juli 1855, wurde die Teilstrecke Neustadt - Landau der Pfälzischen Maximiliansbahn eröffnet, die bereits ab dem 26. November desselben Jahres bis ins elsässische Weißenburg weitergeführt wurde. (vgl. Sturm, 1967)

Die Strecke der Pfälzischen Nordbahnen entlang der Haardt reichte zunächst bis Dürkheim (ab 1904 Bad Dürkheim) und ging am

6. Mai 1865 in Betrieb.

Es folgte die Weiterführung nach Grünstadt und Monsheim, die 1873 eröffnet wurde. Eisenberg wurde am 24. Juni 1876 erreicht. Spätestens ab diesem Zeitpunkt war der Bahnhof Neustadt zu einem Bahnknoten geworden. (vgl. Sturm, 1967)

Es trafen in Neustadt die Strecken dreier Bahngesellschaften zusammen. Nämlich die „Pfälzische Ludwigsbahn“, die „Pfälzische Maximiliansbahn“ und die „Pfälzischen Nordbahnen“.

Zum 1. Januar 1870 hatten sich die drei Bahngesellschaften zusammengeschlossen und wurden zu den Pfälzischen Eisenbahnen. Kurz: „Pfalzbahn“ - mit dem Sitz der Direktion in Ludwigshafen am Rhein. (vgl. Sturm, 1967)

Im Jahr 1862 wurde in Neustadt eine eigene Betriebswerkstatt eingerichtet, die von einem Werkmeister geleitet wurde (Mühl, 1982). Die Einrichtung in Neustadt/Haardt wurde südlich des Bahnhofsgeländes zwischen den Bahnsteigen und dem Viehberg angelegt. Der Umfang der Anlage war zunächst bescheiden und bestand im Wesentlichen aus einem zweigleisigen Langhaus sowie zwei weiteren Betriebsgebäuden, die zum Viehberg/Schillerstraße hin gelegen waren, einem Kohlenschuppen und Wasserhaus. Es gibt Anhaltspunkte, als habe das Langhaus zunächst nur aus dem heutigen Mittelteil (= ca. ein Drittel der heutigen Gebäudelänge) bestanden und erst später durch Anbauten an der Ost- und Westseite seine heutige Länge erhalten. Westlich des Langhauses befand sich eine Drehscheibe (\varnothing 16 m), mit welcher die drei Gleise der Anlage miteinander verbunden waren und von der aus auch eine Anbindung zum Gleis 5 des (Haupt-) Bahnhofs bestand. Die Lage der Drehscheibe kann im Museumsgelände heute noch anhand der Ausrundung der Stützmauer zum Berghang hin und dem im Boden erkennbaren Fundament bestimmt werden.

Die östliche Gleisanbindung des Geländes existiert heute noch und wird als Anschlussgleis des Museums zum Bahnhof genutzt. Die Weichenverbindung liegt etwa in der Mitte des Bahnsteiggleises 5. (s. Spurplan des Bahnhofs Neustadt an der Haardt von 1870 in der Mediengalerie sowie „Postkarte Blick auf den Hauptbahnhof und der alten Betriebswerkstatt“ von 1925 und „Lok 89 119“).

Diese erste Werkstatt genügte nur zu Anfang des Eisenbahnzeitalters den Ansprüchen. Mit dem Zuwachs an Beförderungsleistungen und der Größe des Streckennetzes wurde es bald erforderlich, die Einrichtung zu vergrößern und an eine besser geeignete Stelle des Bahnhofs zu verlegen.

Zu sehr war man in den schmalen Raum zwischen der Gleisanlage des Hauptbahnhofs und zum Berg hin eingeeckt und damit nahezu jeder Möglichkeit für eine Erweiterung beraubt.

Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofs Neustadt verlegte man einen Teil der Betriebswerkstatt noch vor 1870 in den Bereich östlich des Hauptbahnhofs. Trotzdem erfolgte kein Abbruch der Werkstattgebäude aus der Anfangszeit, die zu dieser Zeit erst wenig mehr als zwei Jahrzehnte alt waren. Es ist mehrfach belegt, dass diese Werkstatt, auch nach mehr als einem halben Jahrhundert, in den 1920er Jahren immer noch in Betrieb war. (s. Abbildung „Güterzugdampflok 55 5905“)

Im März 1945 erfuhr Neustadt einen Bombenangriff durch alliierte Flieger, die unter anderem auch umfangreiche Zerstörungen des Betriebswerks im Gleisdreieck mit sich brachten. So war man gezwungen, das inzwischen nun schon ca. 100 Jahre alte Gebäude wieder als Werkstatt zu nutzen. Erst nach der Beseitigung der Kriegsschäden wurde das Gelände außer Betrieb genommen.

Zu Beginn der 1970er Jahre fiel das verlassene Areal mit seinen vernachlässigten und teilweise baufälligen Gebäuden Mitgliedern der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. (DGEG) ins Auge, um zunächst eine provisorische Unterstellmöglichkeit für Ausstellungsstücke zu haben. Aber es kam aus einer ganzen Reihe von Gründen ganz anders, wie sich noch zeigen sollte. Nachdem die DGEG das Gelände in Neustadt zuerst nur gepachtet hatte, begann eine mehr als zwei Jahrzehnte dauernde Renovierungs- und Instandsetzungsphase der Gebäude und auf dem zugehörigen Gelände. Erste Fahrzeuge konnten im Jahr 1973 hier untergebracht werden. Und im Jahre 1981 wurde auf dem Gelände das Pfalzbahnmuseum der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. eröffnet und seiner Bestimmung übergeben werden.

Mittlerweile zieht es alljährlich mehrere tausend Besucher an.

Nach wie vor wird das Museum von den ehrenamtlich tätigen Mitgliedern der DGEG betrieben, die für ihre leidenschaftliche Freizeitbeschäftigung auch aus weiterer Entfernung nach Neustadt anreisen und sich hier einbringen.

War die Betriebswerkstatt Neustadt neben Gleis 5 der Bahnsteiganlage der Unterhaltung der hier beheimateten Lokomotiven gewidmet, standen für die Instandhaltung der Personenwagen unmittelbar nördlich der Bahnsteiganlagen und zwei Remisen zur Verfügung. (s. Abbildung „Ansicht auf den Bahnsteig und die Wagenremisen Ansicht von Süden (ca. 1925)“)

Die Wagen wurden von den Gleisen des Bahnhofs mittels einer Schiebebühne seitlich verfahren und konnten so in die Abstell- und Reparaturgleise der Remisen verschoben werden. Die Wagenremisen überdauerten die Zeiten noch weit über ihren ursprünglichen Nutzungszweck hinaus, auch als sie nicht mehr ihrem ursprünglichen Zweck dienten, und wurden erst um ca. 1960 zur Schaffung von Parkraum für abgebrochen.

Die Neuanlage der Betriebswerkstätte Neustadt bestand zu Anfang aus einem Rundlokschuppen mit insgesamt neun Gleisen. Ungewöhnlich war, dass das Gebäude nur mit sechs Gleisen über eine Drehscheibe angebunden war. Die übrigen drei Gleise wurden um die Drehscheibe herum geführt.

Gleichzeitig ist im Spurplan aus dem Jahre 1870 für das zweigleisige Maschinenhaus auf Höhe des Empfangsgebäudes die Bezeichnung „alte Locomotivremise“ eingetragen und man erkennt die neue Anlage im Gleisdreieck zwischen den auseinanderstrebenden Gleisen der Bahnstrecken nach Ludwigshafen und Landau. (s. Spurplan Neustadt an der Haardt 1870, östlich gelegener Bereich) Man erweiterte die Anlage noch vor der Wende zum 20. Jahrhundert. Man errichtete einen Rundlokschuppen mit insgesamt 15 Schuppenständen, der direkt an die Winzinger Straße angrenzte. (s. Abbildung „Ansicht des Ringlokschuppens mit 15 Ständen“)

Die 15 Stände des Schuppens konnten über eine Drehscheibe, zuletzt mit einem Durchmesser von 23 Metern und 320 Tonnen Tragkraft, erreicht werden. Auch nach dieser Erweiterung bestand die Besonderheit der Anlage darin, dass zwischen der Drehscheibe und dem Lokschuppen ein relativ großer Abstand liegt. Die Abgänge von der Drehscheibe zum Lokschuppen hin, werden durch Doppelweichen nochmals in drei Strahlengleise aufgeteilt, die in den eigentlichen Schuppen hineinführen. Nördlich, an den Lokomotivschuppen anschließend, war ein mehrstöckiges Gebäude angeordnet, in dem die Verwaltung und Sozialräume untergebracht waren. In den 1980er Jahren wurde das Gebäude abgebrochen.

Auf der zur Rangieranlage hin gewandten, in Richtung Osten und jenseits der Winzinger Straße, gelegenen Seite des Bw, befanden sich die Bekohlungsanlage für die Lokomotiven mit zwei Kränen und der gemauerte Wasserturm.

Durch den Bombenangriff der Alliierten Im März 1945 wurden die Stadt und das Bahnbetriebswerk schwer in Mitleidenschaft gezogen. Lokomotivschuppen, Drehscheibe und Gleisvorfeld lagen in Trümmern. Nur das Verwaltungsgebäude überstand relativ unzerstört dieses Ereignis. (s. Abbildungen „Drehscheibe mit Blick auf die Trümmer des Lokomotivschuppens“ und „Zerstörte Lokomotiven“)

Nach dem Zweiten Weltkrieg (1939-1945) wurden die zerstörten Hochbauten nur zum Teil wieder errichtet. Vom ehemaligen 15-ständigen Ringlokschuppen wurden nur drei Stände wiedererrichtet - die heutigen Gleise 64 - 66. Direkt daran anschließend, eine niedrig ausgeführte Werkstatt mit drei Gleisen - die heutigen Gleise 67 - 69. Verwaltungs- und Sozialgebäude wurden ebenfalls instand gesetzt. (s. Abbildung „Blick aus dem Reiterstellwerk auf die Anlage des ehemaligen Bahnbetriebswerks Neustadt“)

Seit dem 31.10.1908 verband die Schmalspurbahn die Städte Speyer und Neustadt mit den Dörfern im vorderpfälzischen Gäu. (vgl. Mühl 1982) Auf dem Gelände des Lokalbahnhofs an der Lachener Straße stand ein einständiger Lokschuppen als Teil des Bw Neustadt, den man zur Unterhaltung der Schmalspurlokomotiven eingerichtet hatte und verwaltungsmäßig als Lokbahnhof geführt wurde. Daneben existierten auf dieser Schmalspurstrecke, die im Volksmund auch als „Pfefferminzbähnel“ bezeichnet wurde, in Speyer und Geinsheim zwei weitere Lokomotivschuppen.

Der Betrieb wurde bereits 1956 in zwei Etappen eingestellt - Am 03.06.1956 Personenverkehr, 31.12.1956 Güterverkehr. Das Gelände des ehemaligen Lokalbahnhofs ist heute überbaut. (s. Abbildung „Schmalspurzug im Lokalbahnhof“)

Als auswärtige Stützpunkte gehörten zum Bahnbetriebswerk Neustadt die Lokbahnhöfe Grünstadt, Schifferstadt und Elmstein, bei denen ständig Lokomotiven vor Ort eingesetzt wurden und die verwaltungsmäßig zu Neustadt gehörten. (vgl. Archiv Wolfgang Löckel) (s. Abbildung „Lokbahnhof Grünstadt“)

Im Jahr 1973 wurden die Anlagen des Lokbahnhofs nur noch gelegentlich genutzt. Namentlich im Herbst während der Zuckerrübenkampagne als Übernachtungslokal für auswärtiges Lokpersonal. Das Gelände ist heute in Privathand und wurde überbaut.

Nachdem der Lokomotivschuppen in Elmstein nicht mehr genutzt wurde, ging er in Privathand über und wurde ab ca. 1975 bis ca. 2010 als Restaurant genutzt.

Leider steht das Gebäude seit Schließung der Gaststätte leer. (s. Abbildung „Lokbahnhof Elmstein“)

In Schifferstadt befand sich als Nachfolger des ehemaligen Lokbahnhofs bis 1989 eine Ladestation für die Akkumulatorentriebwagen, die vor allem in Richtung Speyer, Germersheim und Wörth eingesetzt wurden.

In unmittelbarer Nähe zum Betriebswerk für die Lokomotiven befand sich an der Straßeneinmündung Winzinger Straße / Spitalbachstraße die Betriebswerkstatt für die Omnibusse, die in Neustadt beheimatet waren.

Nach der Aufgabe dieses Betriebszweiges bei der Deutschen Bahn AG steht das Gelände für andere Zwecke zur Verfügung.

Mit dem Erscheinen der ersten Triebwagen und Lokomotiven, die mit Dieselmotor angetrieben wurden, begann sich der Strukturwandel in der Zugförderung auch in der Pfalz auszuwirken. Das benachbarte Bahnbetriebswerk Landau wurde ab 1951 für die neuen Traktionsmittel vorbereitet und erhielt im Sommer 1952 die ersten Schienenbusse, denen bald weitere folgten und dem wartungsintensiven Betrieb mit Dampflokomotiven Konkurrenz machten. (vgl. Ebel, Högemann, Löttgers 2001) Zum 1. September 1958 wurde das Bw Neustadt(Weinstraße) als selbständige Dienststelle aufgelöst und als Außenstelle an das Bw Ludwigshafen(Rhein) weitergeführt (vgl. Archiv Löckel). Die vorhandenen Dampflokomotiven wurden buchmäßig nach Ludwigshafen umbeheimatet, blieben aber bis auf weiteres noch vor Ort im Einsatz, traten aber schnell den Rückzug an, sobald die entsprechenden Diesellokomotiven zur Verfügung standen.

Während der folgenden Jahre erfolgte nach und nach der Rückbau der entbehrlich gewordenen Anlagen - Lokomotivbekohlung, Schlackenkran, Drehscheibe, Wasserversorgung. Immer seltener wurde das Auftauchen von Lokomotiven im ehemaligen Bahnbetriebswerk Neustadt. Als letzte Dienststelle nutzte die Fahrleitungsmeisterei den Lokschuppen als Materiallager und zum Unterstellen des Fahrleitungstriebwagens. Das Verwaltungsgebäude wurde als Übernachtungsquartier für auswärtige Lokführer genutzt, bis es um 1980 herum abgebrochen wurde. Das Gelände verwaiste weitgehend.

Leider ist aus der Frühzeit kein Bestand an Lokomotiven der Betriebswerkstätte Neustadt überliefert.

Allerdings kann man aufgrund der Lieferungen an Lokomotiven an die Pfälzischen Eisenbahnen und dem noch recht übersichtlichen Streckennetz schließen, daß alle vorhandenen Lokomotiven in Neustadt anzutreffen waren. Zunächst diejenigen der Betriebswerkstätte Ludwigshafen und nach Inbetriebnahme der kompletten Strecke von Ludwigshafen nach Bexbach im Jahr 1849 auch die Maschinen der Betriebswerkstätte Kaiserslautern.

Im Sommerdienst 1871 mussten täglich zehn „Locomotiven“ für Zugleistungen bereitgestellt werden. Dabei wurden überwiegend die Strecken nach Weißenburg/Maximiliansau Süden und Dürkheim befahren, während auf der Ludwigsbahn nur wenige Züge mit Lokomotiven der Neustadter Betriebswerkstätte bespannt wurden. (vgl. Pfälzische Eisenbahnen, Fahrordnung der Züge, gültig ab 15. Juli, 1871)

Auch später, als sich das pfälzische Streckennetz vergrößert hatte, änderte sich am Bereich, den Neustadter Lokomotiven befuhren, wenig wie die „Fahrordnung der Züge“ von 1888 zeigt. Lediglich der Bedarf war seit 1871 auf zwölf Maschinen gestiegen. Über den tatsächlichen Bestand an Lokomotiven findet sich allerdings keine Aussage.

Erst für das Jahr 1909 ist ein Bestand von 24 Maschinen der Pfalzbahn überliefert, der sich aus folgenden Gattungen zusammensetzt: P1^{II}, P2^{II}, G2, G3, G4

Im Jahr 1933 ist ein Bestand von 51 Lokomotiven genannt, davon alleine 10 für die Schmalspurbahn Neustadt - Speyer. Die Normalspurigen Lokomotiven verteilten sich auf die Baureihen 55²⁵, 64, 77¹, 89¹, 913-18, 92²⁰, 98⁶.

Die Schmalspurigen auf die Sammelbaureihe 99.

Durch die Ereignisse im Zweiten Weltkrieg (1939-1945) ergaben sich große Umstrukturierungen im Bestand, so daß im Jahr 1950 noch 38 Normalspurlokomotiven (56²⁰, 57¹⁰⁻⁴⁰, 64, 744¹³, 78⁵, 91¹⁰, 913-18, 98⁴) und fünf Schmalspurlokomotiven geführt wurden.

Mit dem verwaltungsmäßigen Ende des Bahnbetriebswerks Neustadt im Jahr 1958 wurden die noch vorhandenen Lokomotiven nach Ludwigshafen(Rhein) abgegeben, sofern sie nicht aus dem Bestand ausschieden.

Als preiswertere Alternative zum teuren Dampfbetrieb begann die Pfalzbahn in den 1890er Jahren einen Betrieb mit elektrischen Triebwagen aufzunehmen. Die Fahrzeuge bezogen ihre Energie aus Akkumulatoren. Bis März 1902 standen schließlich sechs Neubautriebwagen (Waggonfabrik Rastatt / Schuckert) zur Verfügung, die in Ludwigshafen beheimatet waren, aber auch von Neustadt ausgehend, die Strecken befuhren. So nach Ludwigshafen - Neustadt, Neustadt - Bad Dürkheim, Neustadt - Landau - Winden. (s. Abbildung „Spektakuläre und vermutlich einzige Abbildung eines Akkumulatorentriebwagens der Pfalzbahn in Neustadt“)

Die Deutsche Bundesbahn hatte sich nach der Stilllegung des Bahnbetriebswerks mehrmals vergeblich bemüht, das Gelände zu veräußern. Einen anderen Verwendungszweck hatte man nicht gefunden. Schließlich konnte die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. (DGEG) als Betreiber des nahe gelegenen Pfalzbahnmuseums die günstige Gelegenheit nutzen und das Gelände erwerben. Der Betrieb der Museumsbahn im Elmsteiner Tal und die damit verbundenen Wartungsarbeiten an den historischen Lokomotiven und Wagen hatten die Platzverhältnisse im Museum sehr begrenzt werden lassen. Ganz besonders erschwerend war auch eine fehlende Zufahrt für Straßenfahrzeuge.

In der Folgezeit nahmen die Mitglieder des Neustadter DGEG - Arbeitskreises allmählich den Wiederaufbau des

Bahnbetriebswerks vor. Nach der Freilegung der Drehscheibengrube konnte in Worms eine passende Drehscheibenbühne erworben und nach erfolgreicher Aufarbeitung eingebaut und im Sommer 2001 in Betrieb genommen werden. (s. Abbildung (Wieder-) Einbau der Drehscheibe)

Die besondere Herausforderung war die Beschaffung (Rockenhausen, Mainz-Bischofsheim, Cottbus) und der Einbau passender Doppelweichen für den Gleisbereich zwischen Drehscheibe und Schuppen, da sie als Sonderbauart inzwischen einen gewissen Seltenheitswert besitzen. (s. Abbildung „Einbau der Doppelweichen“)

Für die Versorgung der eigenen Dampfloks konnte ein Wasserkran aus Trier beschafft, aufgebaut und in Betrieb genommen werden. Als vorläufige Krönung für den Wiederaufbau des Bahnbetriebswerks Neustadt kann durchaus die Errichtung zweier Hallen angesehen werden, die mit 13 Ständen beinahe die Größe des Lokschuppens aus dem Jahr 1894 erreichen. (s. Abbildungen „Wasserkran zur Versorgung der Dampflokomotive“ und „Bahnbetriebswerk Neustadt(Weinstraße) als Kulisse für Veranstaltungen“)

Seit Beginn des Wiederaufbaus der Anlage war diese schon mehrmals die Basisstation für Veranstaltungen mit Gastdampflokomotiven, die Besucher aus dem ganzen Bundesgebiet und zahlreichen Ländern, auch ausserhalb Europas, anlockten.

(Reiner Frank, DGEG, März 2023)

Spurplan des Bahnhofs Neustadt an der Haardt von 1870.

Archiv Wolfgang Löckel, Aufschreibungen Dipl.-Ing Wilhelm Klein.

Pfälzische Eisenbahnen, Fahrordnung der Züge, gültig ab 15. Juli, 1871. Nachdruck im Verlag pro Message Ludwigshafen 2007.

Literatur

Dautermann; Feldmann; Klein; Zink (1978): Chronik einer Salierstadt. Bad Dürkheim.

Ebel, J.-U.; Högemann, J.; Löttgers, Dr. R. (2001): Schienenbusse aus Uerdingen. Freiburg.

Mühl, Albert (1982): Die Pfalzbahn. Stuttgart.

Sturm, Heinz (2005): Die pfälzischen Eisenbahnen. In: Veröffentlichungen der Pfälzischen Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften. Band 53, Ludwigshafen am Rhein.

Bahnbetriebswerk Neustadt an der Weinstraße

Schlagwörter: Bahnbetriebswerk, Lokomotivschuppen

Ort: 67433 Neustadt an der Weinstraße

Fachsicht(en): Landeskunde

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

Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Vor Ort Dokumentation, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger

Koordinate WGS84: 49° 20 58,51 N: 8° 09 4,19 O / 49,34958°N: 8,15116°O

Koordinate UTM: 32.438.350,02 m: 5.466.665,14 m

Koordinate Gauss/Krüger: 3.438.400,79 m: 5.468.412,80 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, „Bahnbetriebswerk Neustadt an der Weinstraße“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-345243> (Abgerufen: 23. Februar 2026)



RheinlandPfalz



Rheinischer Verein
Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz