Lokalbahnhof in Mutterstadt

Schlagwörter: Bahnhof, Dampflokomotive
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Mutterstadt
Kreis(e): Rhein-Pfalz-Kreis
Bundesland: Rheinland-Pfalz



Zwei eingleisige Schmalspurbahnen verbanden einst Ludwigshafen mit den Dörfern der Vorderpfalz. Die alte Bezeichnung dieser Dampflokomotiven als „Feuriger Elias“ erinnert an den biblischen Propheten Elias, der in einem von feurigen Rossen gezogenen feurigen Wagen „gen Himmel“ entrückt wurde. Station machte diese Bahn auch am Lokalbahnhof in Mutterstadt.

Bedarf nach einem Bahnhof
Eröffnung der Strecken
Streckenerweiterung und Verstaatlichung
Fahrplan
Zeitzeugenberichte und Wahrnehmung in der Bevölkerung
Transport von Personen und Gütern
Verkehr
Fahrzeuge
Niedergang des „Feurigen Elias“
Der Lokalbahnhof muss weichen
Internet / Quellen

Bedarf nach einem Bahnhof

Die rasch wachsende Stadt Ludwigshafen mit ihrer expandierenden Industrie führte Ende des 19. Jahrhunderts zu steigenden Verkehrsbedürfnissen in das Umland, die die Pfalzbahn zum Bau mehrerer meterspuriger Strecken in das Umland veranlassten. Die Pfälzische Eisenbahngesellschaft machte ein Angebot, eine „Dampfstraßenbahn“ von Ludwigshafen nach Mutterstadt und weiter bis zur Dannstadter Höhe zu bauen. Die Vorplanungen für die Strecken Ludwigshafen-Dannstadt und Ludwigshafen-Frankenthal waren 1887 abgeschlossen. 1888 wurden die Strecken durch die Bayerische Staatsregierung genehmigt, 1889 wurden die Grundstücke gekauft und im Frühjahr 1890 mit dem Bau begonnen.
Die Strecken sollten überwiegend dem Arbeiterverkehr dienen und benutzten daher großenteils die vorhandenen Straßen und führten mitten durch die Ortschaften. Es gab langwierige Auseinandersetzungen, in welcher Form die Gleisanlagen in die Straße eingebettet oder an ihr entlanggeführt werden sollten. Auch darüber, ob eine Dampfstraßenbahn einer aufstrebenden Stadt wie Ludwigshafen angemessen wäre, wurde diskutiert, eine Diskussion, die sogar den Rücktritt des Ludwigshafener Bürgermeisters

zur Folge hatte. Währenddessen standen die Wagen, die in der Waggonfabrik Ludwigshafen gebaut worden waren, schon im August 1889 bereit.

Eröffnung der Strecken

Am 14. Oktober 1890 lief um 14 Uhr der erste Zug ein, dieses Ereignis wurde groß gefeiert. Einen Tag später startete der reguläre Betrieb. Am 15. Oktober 1890 wurden beide Strecken eröffnet und erleichterte der wachsenden Zahl von Pendlern den täglichen Weg in die Fabriken Ludwigshafens z.B. der Badischen Anilin & Sodafabrik, einem Vorgänger der heutigen BASF. Auf der in drei Abschnitten zwischen Großkarlbach und Frankenthal, Frankenthal und Ludwigshafen sowie von Ludwigshafen nach Meckenheim betriebenen meterspurigen Bahn dominierte der Personenverkehr, während der Güterverkehr nur im herbstlichen Zuckerrübenverkehr eine größere Rolle spielte. nach oben

Streckenerweiterung und Verstaatlichung

Wenngleich die 1909 verstaatlichte Lokalbahn nach dem Ausbau des innerstädtischen Straßenbahnnetzes nur noch bis zur Rheinbrücke fuhr und Güterwaggons - mit Ausnahme der Milchwagen - am Bahnhof Mundenheim abkoppelte, rissen die Diskussionen über die Elektrifizierung der Strecke bis zum Ersten Weltkrieg ebenso wenig ab wie die Auseinandersetzungen über die Weiterführung der Bahn nach Haßloch oder Neustadt. Von Dannstadt wurde die Strecke am 1. März 1911 nach Meckenheim verlängert. Der „Feurige Elias“ dampfte erstmals auf der knapp 19 Kilometer langen Strecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 15 Stundenkilometern bis zur neuen Endstation in Meckenheim. Vorausgegangen waren Bemühungen der Gemeinde Meckenheim und eines Eisenbahn-Komitees seit 1890. Erst als 1909 eine Eingabe an den Prinzen Ludwig gemacht worden war, wurde die Genehmigung staatlicherseits vorangetrieben. Die Gemeinden mussten nicht nur Grund und Boden für die Strecke, sondern auch Grundflächen für die Gewinnung von Bahnbaumaterialien bereitstellen, sowie alle nötigen Zufahrtswege selbst anlegen. Die Verlängerung nach Meckenheim wurde im Gegensatz zu den bisherigen Strecken überwiegend auf eigenem Bahnkörper angelegt. Die Pfalzbahn wurde als letzte große Privatbahn am 1. April 1909 verstaatlicht und ging damit in den Königlich-Bayerischen-Staatsbahnen auf.

Fahrplan

Der Fahrplan sah 1911 neun (feiertags sieben) Zugpaare über die ganze Strecke, zwei weitere bis Dannstadt und vier Zugpaare Ludwigshafen-Mundenheim vor. Zusätzlich gab es zwei Bedarfsgüterzüge. Durch die zunehmende Bedeutung der Straßenbahn ging der Verkehr in Ludwigshafen zurück. 1928 wurde der Bahnhof Ludwigstraße (Brücke) abgerissen, der Endpunkt vieler Züge gewesen war, und durch eine Ausweiche an gleicher Stelle ersetzt. Am 12. Juni 1933 wurde der Verkehr zwischen Ludwigshafen und Mundenheim ganz eingestellt, nachdem seit 1930 nur noch ein bis zwei Zugpaare gefahren waren. Die Züge begannen und endeten seitdem in Mundenheim; damit entfiel auch die höhengleiche Gleiskreuzung in Mundenheim. nach oben

Zeitzeugenberichte und Wahrnehmung in der Bevölkerung

Für die Kinder der Ortschaften entlang der Strecke hatte das „Bimm-Bamm-Bähnel“ seine eigene Anziehungskraft. Weil es recht langsam fuhr, sprangen die mutigsten Kinder unterwegs auf und ließen sich als blinde Passagiere so lange mitnehmen, bis der Schaffner sie lautstark von den offenen Plattformen vertrieb. „Er fuhr mitten durch den Ort, das war eine schmutzige Sache“, gibt Mutterstadts Bürgermeister Hans-Dieter Schneider zu bedenken. Als gebürtiger Mutterstadter kennt er die Geschichte des „Feurigen Elias“. „Wenn der Zug vorbeifuhr und man hatte zufällig ein Fenster offen, dann waren Tischdecke oder Bettbezüge schwarz.“

Transport von Personen und Gütern

44 Jahre lang verkehrte der „Feurige Elias“ zwischen Ludwigshafen und Meckenheim und brachte die Arbeiter aus den Dörfern in die Fabriken nach Ludwigshafen. Außer Personen transportierte er auch landwirtschaftliche Güter. Etwa 12.000 Tonnen Zuckerrüben wurden so jährlich von Meckenheim abgefahren. In den „Hungerjahren“ nach 1945 hatte die Bahn eine weitere, eher wirtschaftliche Bedeutung: Wenn sie mit Zuckerrüben vollbeladen durch die Vorderpfalz rollte, warteten entlang der Strecke rechts und links der Schienen viele Menschen und rissen mit langen Rechen und Hacken die süßen Knollen von den offenen Waggons. Nach stundenlangem Kochen der Rüben ergab die Beute einen klebrigen, aber nahrhaften Sirup als Brotaufstrich. nach oben

Verkehr

Im Eröffnungsjahr verkehrten acht Zugpaare. Anschluss in Ludwigshafen an die Züge der jeweils anderen Strecke gab es nicht, teilweise verkehrten die Züge von Mundenheim über den Bahnhof hinaus bis Anilinfabrik. Da es dort kein Umsetzgleis gab, musste eine zweite Lok den Zug von dort wieder abholen. 1901 verkehrten 12 Züge nach Mundenheim, 14 Züge kamen von Mundenheim. Sie hatten meist elf, am Morgen bis zu 16 Wagen. Alle Züge führten die 2. und die 3. Wagenklasse. Toiletten gab es 1910 nicht.

Ein Wagen der 3. Klasse wurde als Frauenwagen geführt. Alle Personenwagen verfügten über Spindel- und Körtingbremsen sowie eine Dampfheizung. 1913 beförderte man 1.560.000 Fahrgäste, 1915 1.171.000. Davon wurden mehr als 1,2 Millionen im Arbeiter- und Schülerverkehr befördert, nur 13 Prozent der Reisenden bezahlten den vollen Fahrpreis. Rund 32.000 Tonnen Güter wurden befördert. 1916 benutzten 1,25 Millionen Fahrgäste die Bahn. Die Zahl der Züge hielt sich über die Jahre recht konstant: 1944 verkehrten auf dem Reststück werktags neun und sonntags sechs Zugpaare. Nach dem 2. Weltkrieg gab es aber ab 1947 Einschränkungen im Fahrplan, und auch die Fahrzeiten verschlechterten sich, sodass die Busfahrt, trotz höherer Fahrpreise, zunehmend attraktiver wurde, da der Bus nur die halbe Fahrzeit nach Ludwigshafen brauchte. 1947 war die Zahl der täglichen Fahrgäste von einst 4000 auf 1800 zurückgegangen. Jährlich lief ein Defizit von 440.000 D-Mark auf. Im Güterverkehr war auch auf dieser Strecke, wie auf der nach Frankenthal, der Zuckerrübenverkehr bedeutend. Etwa 12.000 Tonnen wurden pro Jahr abgefahren.

Fahrzeuge

Der Anfangsbestand der beiden Ludwigshafener Bahnen waren sieben Lokomotiven der späteren Baureihe L1. Sie waren in Ludwigshafen im Depot, in Dannstadt und Frankenthal stationiert, ab 1911 auch in Meckenheim. Aufgenommen wurde der Verkehr mit 30 Personenwagen 3. Klasse und sechs Personenwagen 2. Klasse. Bis 1890 wurden sechs weitere Wagen der 2. Klasse beschafft. 1891 kamen noch einmal 20 Personenwagen 3. Klasse hinzu, 1900 weitere 27. 1913 gab es insgesamt 94 Personenwagen und 118 Gepäck- und Güterwagen. 1923-1929 wurden 42 neue Personenwagen, zehn Gepäckwagen mit Postabteil und sechs gedeckte Güterwagen beschafft. Diese Wagen dürften überwiegend auf den Strecken nach Meckenheim und nach Großkarlbach gelaufen sein. In Mundenheim wurde nach Stilllegung der Strecke in Ludwigshafen 1933 ein neuer Lokschuppen errichtet. In Dannstadt und Meckenheim waren die Loks auch nach der Stilllegung der Strecken in Ludwigshafen 1933 untergebracht. Aus Anlass der Verlängerung der Strecke und aufgrund des wachsenden Verkehrs wurden mehrfach Lokomotiven nachgebaut, die letzte 1910. 1913 waren insgesamt 13 Dampflokomotiven vorhanden. 1953 wurden noch einmal drei neue Diesellokomotiven der Baureihe V29 beschafft. Sie bewährten sich im normalen Verkehr, sodass der Großteil der Dampflokomotiven abgegeben beziehungsweise abgestellt werden konnte. Sie hatten aber den großen Nachteil, dass sie über keine Dampfheizeinrichtung verfügten, sodass auch weiterhin Dampflokomotiven für den Personenverkehr vorgehalten werden mussten. Um den Betrieb zu rationalisieren und um die Dampfloks zu ersetzen, wurden auf der Strecke Dampfspeicherwagen eingeführt. nach oben

Niedergang des „Feurigen Elias“

Nachdem jedoch die beiden nördlichen Streckenabschnitte geschlossen wurden, blieben ab 1939 nur noch die im Kursbuch unter der Nummer 279b geführten 14,5 Kilometer der Strecke Ludwigshafen - Mundenheim - Meckenheim übrig. Zudem fuhren immer mehr Automobile durch die Straßen. Besonders in den engen Ortsdurchfahrten von Maudach und Mutterstadt kam es oft zu gefährlichen Situationen und manchmal gar zu Unfällen. Auch das Ersetzen der Dampfloks durch Dieselloks 1952 machte die Situation nicht viel besser. Das Ende für den „Feurigen Elias“ wurde eingeläutet. Am 3. Oktober 1955 fuhren Reisende ein letztes Mal nach Mundenheim. Am 24. Dezember 1955 endete, nach der Rübensaison, auch der Güterverkehr. Der Rückbau der Schienen begann 1956. Anfang des Jahres wurden die Gemeinden von der Deutschen Bundesbahn über den Schienenrückbau informiert, die Bauarbeiten begannen noch im Januar und waren sehr aufwendig. Die Schienen wurden in Handarbeit abmontiert und in einen vorausfahrenden Abbauzug verladen. Vor allem innerhalb der Ortschaften gestalteten sich die Arbeiten schwierig, denn die Schienen wurden bei laufendem Verkehr zurückgebaut. Der „Feurige Elias“ wurde in Mutterstadt durch den Busverkehr ersetzt, erklärt Schneider (siehe Videoclip in der Mediengalerie).

Der Lokalbahnhof muss weichen

Das Verschwinden der Lokalbahn veränderte das Gesicht des Ortes nachhaltig. Der Lokalbahnhof, der zwischen 1902 und 1973 existierte, ist mittlerweile längst Geschichte. Heute erinnert nichts mehr daran, dass auf der Ludwigshafener Straße einmal Gleise lagen. Ebenso verschwunden sind der Güterverladeplatz am Westausgang von Mutterstadt sowie der Güterschuppen am Lokalbahnhof. Mit Kaufvertrag vom 16. September 1959 erwarb die Gemeinde das Bahnhofsgebäude der Lokalbahn. Nach Instandsetzung und Renovierung wurde am 9. Januar 1961 im ehemaligen Wartesaal die Volksbücherei eröffnet. Im Jahre 1971 startete die Ortskernsanierung mit dem Abriss der Bauernhöfe und Geschäftsanwesen samt ehemaligem Landratsamt in der Oggersheimer Straße und Ludwigshafener Straße, und schon 1972 entstand dort ein neues Geschäftszentrum. 1974 erfolgte der Abriss des Lokalbahnhofes, an dessen Stelle 1977 das Gemeindezentrum Neue Pforte mit Saal, Altenstube, Bibliothek und Jugendtreff mit einem großen Volksfest eröffnet wurde.

(Zusammengestellt von Michael Ceranski, Historischer Verein der Pfalz e.V. Ortsgruppe Mutterstadt, 2024)

Internet

de.wikipedia.org: Feuriger Elias (abgerufen 24.02.2025)

www.rheinpfalz.de: Ein Denkmal für den feurigen Elias, Rheinpfalz-Artikel vom 11.07.2023 (abgerufen 24.02.2025)
www.rheinpfalz.de: Tuck, tuck, tuck! Rheinpfalz-Artikel vom 22.03.2017 (abgerufen 24.02.2025) nach oben

Literatur

Distler, Wilhelm; Glatt, Jochen (2010): Die Lokalbahnen in der Vorderpfalz. Auf Schmalspurgleisen zwischen Meckenheim, Ludwigshafen, Frankenthal und Großkarlbach. Ludwigshafen.

Gemeindeverwaltung Mutterstadt (Hrsg.) (2017): Ortschronik Mutterstadt. 1250 Jahre (767-2017). Landau.

Günter König (1997): Aus der Geschichte der meterspurigen Lokalbahnen im Raum Ludwigshafen am Rhein. In: Die Museums-Eisenbahn, Vol. 1/1999 bis 3/1999, Bruchhausen-Vilsen.

Lokalbahnhof in Mutterstadt

Schlagwörter: Bahnhof, Dampflokomotive
Straße / Hausnummer: Ludwigshafener Straße Ecke Oggersheimer Straße
Ort: 67112 Mutterstadt
Fachsicht(en): Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger
Historischer Zeitraum: Beginn 1890 bis 1895, Ende 1974 bis 1975
Koordinate WGS84: 49° 26 33,58 N: 8° 21 20,68 O / 49,44266°N: 8,35574°O
Koordinate UTM: 32.453.296,62 m: 5.476.865,85 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.453.353,27 m: 5.478.617,60 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Michael Ceranski (2024), „Lokalbahnhof in Mutterstadt“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-355979 (Abgerufen: 10. November 2026)

Copyright © **LVR**