

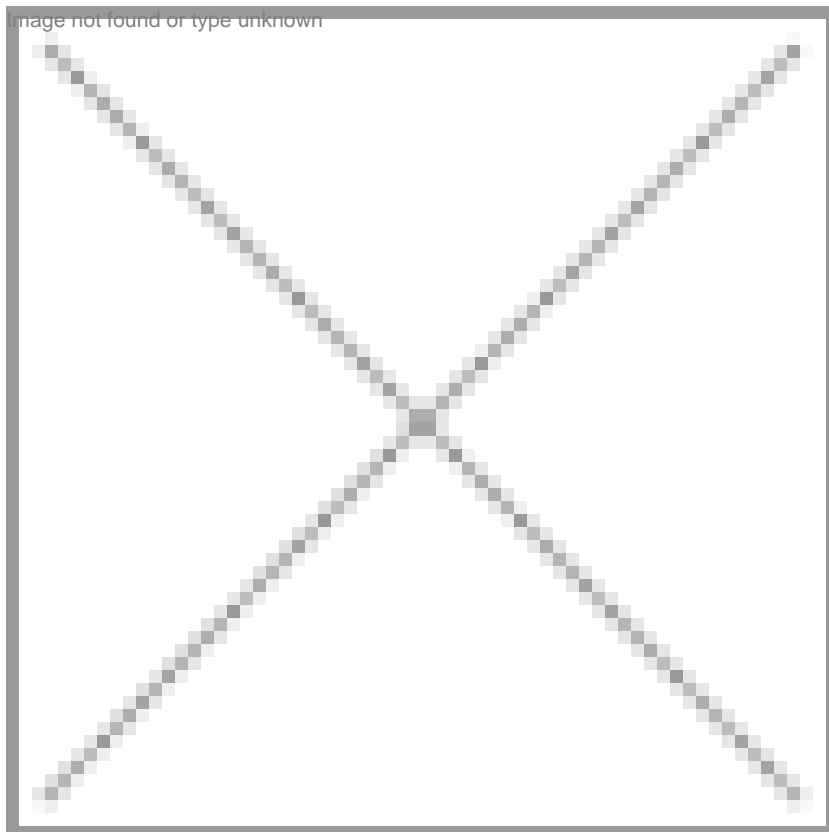
# Historische Eisenbahnstrecke der Pfälzer Ludwigsbahn

**Alternative Bezeichnungen:** Saarpfälzische Ludwigsbahn, Kohlebahn, Bexbacher Bahn

---

Die Pfälzische Ludwigsbahn-Gesellschaft, ein 1844 gegründetes Eisenbahnunternehmen im Königreich Bayern, plante und betrieb die Pfälzische Ludwigsbahn zwischen der Rheinschanze (heute Ludwigshafen) und Bexbach in der Bayerischen Pfalz. Auf dieser zwischen 1847 und 1849 erbauten historischen Eisenbahnstrecke sollte insbesondere Kohle aus Bexbach zum Rhein transportiert werden und von dort per Schiff in Richtung Süddeutschland und der Schweiz. In der Westpfalz trat durch den Bau der Eisenbahnlinie ein wirtschaftlicher Aufschwung ein. Erbauer der Strecke war Paul Camille von Denis, der Eisenbahningenieur und Oberbaurat im Dienste der bayerischen Regierung.

---

**Lage**

Bahnhofstraße 1  
67655Kaiserslautern  
49° 26" 10' N, 7° 46" 7' O

**Epoche**

Nationalstaaten  
(19. Jhd.)

**Baustil**

Unbekannt

**Datierung**

ab 1847

**Barrierefrei** Nein

**Parkplätze** Nein

**Familienfreundlich** Nein

## Streckenverlauf

Die Bahnstrecke führte auf einer Strecke von 106 Kilometern von Ludwigshafen über Neustadt an der Weinstraße nach Kaiserslautern. Sie stellte damit die erste Ost-West-Verbindung der Eisenbahn durch die Pfalz dar.

Zwischen 1850 und 1852 erfolgte die Streckenverlängerung in Richtung Westen bis nach Neunkirchen, Sulzbach und Saarbrücken, in das damals zu Preußen gehörende Kohlerevier. Im Jahr 1904 erfolgte die Erweiterung bis Mannheim. Heute findet der Begriff „Pfälzer Ludwigsbahn“ keine Verwendung mehr, der Streckenverlauf Saarbrücken-Mannheim entspricht aber der historischen Verbindung.

## Geschichte

Als Zeichen der Industrialisierung entstanden in den 1830er Jahren die ersten Eisenbahnstrecken in Deutschland, beginnend mit der Verbindung Nürnberg-Fürth im Jahr 1835. So entstanden Pläne eine Eisenbahnlinie auch innerhalb des Rheinkreises, dem linksrheinischen Territorium des Königreichs Bayern einzurichten. Bis zu diesem Zeitpunkt

dienten Kutschen als alleiniges Transport- und Verkehrsmittel. Bereits ein Jahr später beschlossen preußische Unternehmer aus dem Saarrevier die Gründung einer Gesellschaft für die Errichtung einer Eisenbahn von Saarbrücken nach Mannheim. Unter anderem sollte dadurch Steinkohle aus den Gruben im Einzugsgebiet von Bexbach und Neunkirchen an den Rhein transportiert werden, weshalb die Ludwigsbahn auch unter dem Namen Kohlebahn bekannt wurde. An einem staatlichen Bahnbetrieb innerhalb der linksrheinischen Gebiete hatte das Königreich Bayern kein Interesse.

Zunächst wurde eine direkte Verbindung zwischen Rheinschanze und Kaiserslautern geplant. Die Überwindung der Höhenunterschiede im nördlichen Teil des Pfälzerwaldes konnte technisch allerdings nicht bewerkstelligt werden, weshalb man sich für den Verlauf über das Neustadter Tal entschied. Im April 1844 wurde mit der Gleisverlegung begonnen. Bereits im Juni 1847 konnte der erste Streckenabschnitt zwischen Rheinschanze und Neustadt eröffnet werden. Zwischen dem 10. und 15. Juni konnten 5500 Reisende auf der Strecke zwischen Homburg und Kaiserslautern erste Probefahrten durchgeführt werden. Am 25. August 1849 konnte schließlich die gesamte Strecke zwischen Rheinschanze und Bexbach freigegeben werden. Bis zum Jahr 1850 wurde die Strecke bis Neunkirchen erweitert und zwei Jahre später bis nach Saarbrücken. Seit dieser Zeit wurde auch der Posttransport über die Ludwigsbahn abgewickelt.

Ab Juli 1856 war die Ludwigsbahn bis nach Neunkirchen zweigleisig befahrbar. In der Folgezeit entstanden entlang der Ludwigsbahn weitere Bahnhöfe und Haltepunkte. Der erste durchgängige Zug von Ludwigshafen nach Paris fuhr am 15. Dezember 1852 und brauchte für die Strecke etwa 17 Stunden. Bis 1865 existierten im Nahverkehr keine reinen Personenzüge, sondern allenfalls gemischte Züge, die nicht an allen Bahnhöfen hielten. Erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts konnte man von einem Nahverkehr mit Personenzügen im eigentlichen Sinne sprechen. Ab 1890 verkehrte ebenso der berühmte Orient-Express (1883-2009) über die Ludwigsbahn. Sie war Streckenabschnitt der Verbindung von Paris über Wien, Bukarest und Sofia bis nach Konstantinopel (heute Istanbul).

Die Haupteinnahmequelle der Ludwigsbahn-Gesellschaft, der Kohletransport, stieg bis 1869 kontinuierlich an. Im Jahr 1854 hatte die Verbindung im Güterverkehr das vierthöchste Aufkommen innerhalb des Deutschen Bundes. Neben dem Kohletransport bescherte der Steinbruch in Weidenthal, der Transport von Holz sowie die Produktion von Papier einen Teil des Güterverkehrs. Der Bau der Ludwigsbahn führte zu einem wirtschaftlichen Aufschwung, so beispielsweise in der Westricher Moorniederung und in Kaiserslautern.

Ab 1904 wurde aus strategischen Gründen eine Direktverbindung zwischen Homburg und Rohrbach geschaffen. Dadurch war zwischen Homburg und Saarbrücken der kürzest mögliche Weg entstanden. Dies hatte zur Folge, dass die bisherige Ludwigsbahn keine betriebliche Einheit mehr bildete. Im Jahr 1909 ging die frühere Ludwigsbahn zusammen mit den übrigen Bahnstrecken innerhalb der Pfalz in das Eigentum der Bayerischen Staatseisenbahnen über.

Nach dem ersten Weltkrieg (1914-1918) behinderten die Siegermächte den Verkehr, etwa durch die Blockade von Eisenbahnbrücken, wodurch der Ausbau der Bahnstrecken zum Erliegen kam. Während des Zweiten Weltkriegs (1939-1945) war die Reichsbahn ein unverzichtbarer Bestandteil der militärischen Logistik Richtung Westfront. Nach Kriegsbeginn fuhr nur etwa die Hälfte der üblichen Reiszüge auf der Strecke der Ludwigsbahn. Ab November 1943 wurden aus Frankreich kommend etwa 11.000 Kinder über die Ludwigsbahn Richtung Auschwitz deportiert.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden Kriegsschäden beseitigt und die Strecke wiederhergerichtet. Zwischen 1961 und 1964 wurde die frühere Strecke schrittweise elektrifiziert. Die erste durchgehende Fahrt von Mannheim nach Saarbrücken mit einem elektrischen Zug fand im März 1964 statt. Noch heute ist die Bahnstrecke für den Fernverkehr nach Paris und den Nahverkehr ins Rhein-Main- und Rhein-Neckar-Gebiet von großer Bedeutung.

## Andere Bahnverbindungen

- Maximiliansbahn (ab 1855; Neustadt bis Wissembourg/Strasbourg)
- Alsenzbahn (ab 1871; Bad Münster bis Hochspeyer)
- Glanthalbahn, militärstrategisch bedeutsam
- **Biebermühlbahn** (Pirmasens Hbf bis Pirmasnes Biebermühle; ab 1904)
- **Moosalbtalbahn** (Pirmasens Biebermühle bis Waldfischbach-Burgalben ab 1904; bis Kaiserslautern ab 1913)
- Lautertalbahn (ab 1883)
- Südpfälzische Wieslauterbahn (ab 1911)
- Kuckucksbähnel (Lambrecht bis Elmstein; ab 1909)

---

*Kategorie(n): Verkehrswege · Schlagwort(e): Eisenbahnstrecke*

---

## Literaturverzeichnis

Geiger, Michael. (1993). Die Westricher Niederung. In: Geiger, Michael (Hrsg.): Westrich und Pfälzer Bergland.

Landau.

Schreiner, Werner et al. (1998).Festschrift 150 Jahre Ludwigsbahn. Ober-Olm, o.S..

### **Quellenangaben**

Pfälzische Ludwigsbahn [http://rhein-neckar-wiki.de/Pf%C3%A4lzische\\_Ludwigsbahn](http://rhein-neckar-wiki.de/Pf%C3%A4lzische_Ludwigsbahn) abgerufen am 19.10.2018

Die Pfälzische Ludwigsbahn <https://www.regionalgeschichte.net/pfalz/ludwigshafen-am-rhein/kulturdenkmaeler/ludwigsbahn.html> abgerufen am 19.10.2018

Herzlich Willkommen auf der Pfälzischen Ludwigsbahn! <http://www.kbs-670.de/index.php> abgerufen am 19.10.2018

Von der Ludwigsbahn zum Integralen Taktfahrplan

[http://www.der-takt.de/uploads/tx\\_dbbroschueren/160\\_Jahre\\_Ludwigsbahn\\_Teil\\_1.pdf](http://www.der-takt.de/uploads/tx_dbbroschueren/160_Jahre_Ludwigsbahn_Teil_1.pdf) abgerufen am 19.10.2018

Pfälzische Ludwigsbahn [https://de.wikipedia.org/wiki/Pf%C3%A4lzische\\_Ludwigsbahn](https://de.wikipedia.org/wiki/Pf%C3%A4lzische_Ludwigsbahn) abgerufen am 19.10.2018

Pfälzische Ludwigsbahn-Gesellschaft

[https://de.wikipedia.org/wiki/Pf%C3%A4lzische\\_Ludwigsbahn-Gesellschaft](https://de.wikipedia.org/wiki/Pf%C3%A4lzische_Ludwigsbahn-Gesellschaft) abgerufen am 19.10.2018

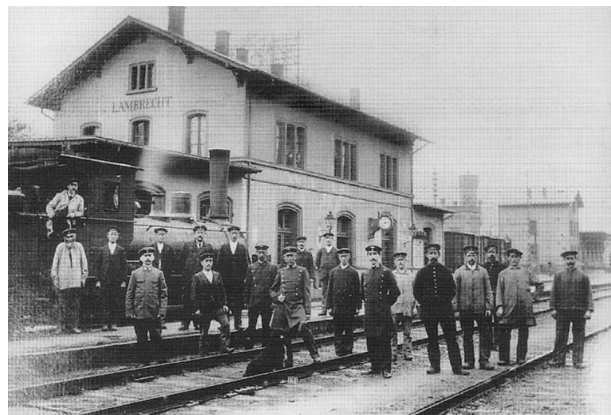
### **Weiterführende Links**

SWR 150 Jahre Ludwigsbahn <http://www.ardmediathek.de/tv/Eisenbahn-Romantik/150-Jahre-Ludwigsbahn/SWR-Fernsehen/Video?bcastId=1100776&documentId=33003742>

### **Artikel-Historie**

?

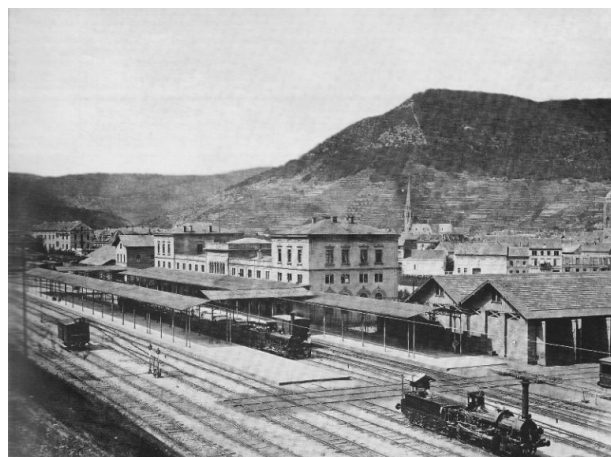
**Sonja Kasprick** am 17.10.2018 um 16:00:59Uhr



Männer auf den Gleisen vor dem Bahnhof in Lambrecht um 1900. (Gemeinfrei, 1900)

Historisches Werbeplakat des Orient-Express aus dem Jahr 1888.

| Worms - Ludwigshafen a. Rh. - Neunkirchen. Schifferstadt - Speyer - Schifferstadt.  |   |   |   |   |   |                     |   |   |    |    |    | Neunkirchen - Ludwigshafen a. Rh. - Worms. Schifferstadt - Speyer - Schifferstadt. |    |    |    |    |    |               |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|---|---|---|---|---|---|---------------------|---|---|----|----|----|--|----|----|----|----|----|---------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Worms   |   |   |   |   |   | Ludwigshafen a. Rh. |   |   |    |    |    | Neunkirchen  |    |    |    |    |    | Schifferstadt |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 1   | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7                   | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13   | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19            | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 |
| Detailed railway schedule table with columns for stations, departure times, and arrival times for various train services. |   |   |   |   |   |                     |   |   |    |    |    |  |    |    |    |    |    |               |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |



Eine Station der Pfälzer Ludwigsbahn: Der Bahnhof in Neustadt a.d.W. gegen Ende der 1860er Jahre. (Gemeinfrei, 1860)

Fahrplan auf der Strecke der Pfälzer Ludwigsbahn aus dem Jahr 1884.