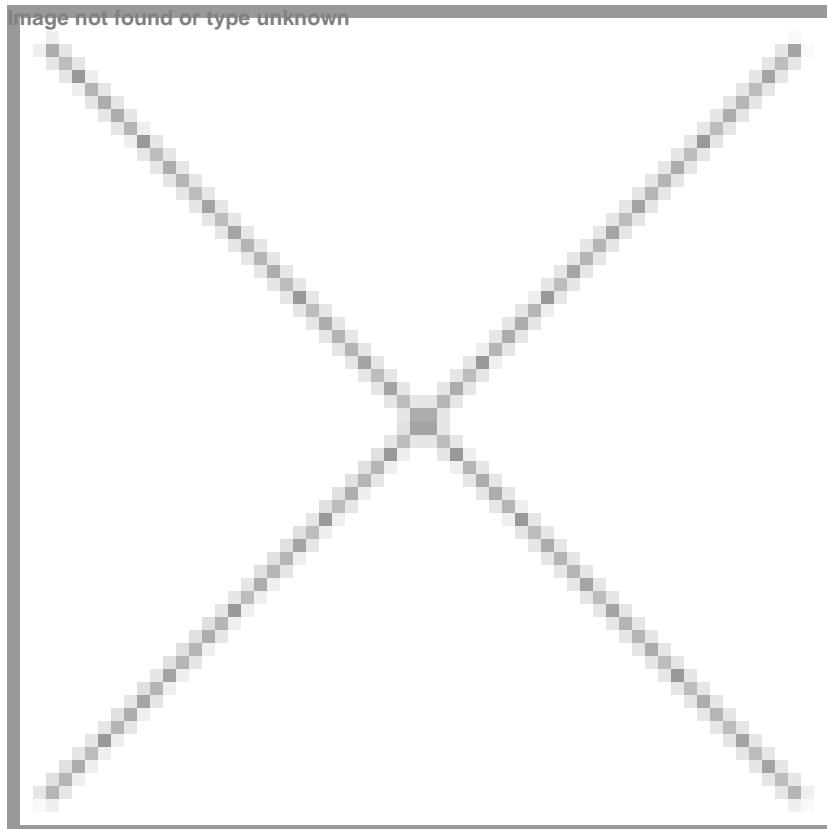


Eistalviadukt am Eiswoog

Alternative Bezeichnungen: Eiswoogbrücke, Eiswoogviadukt

Das Eistalviadukt über der Landstraße 395 am Eiswoog zwischen Ramsen und Enkenbach-Alsenborn ist mit einer Länge von 271 Metern die längste Eisenbahnbrücke der Pfalz. Die Stahlträgerbrücke wurde 1932 erbaut und bis zum Jahr 1988 befahren. Seitdem ist der Streckenabschnitt über das Viadukt stillgelegt.

**Lage**

Donnersbergkreis
49° 30' 52" N, 7° 58' 53" O

Epoche

Neuste Geschichte
(20. Jhd. - 21. Jhd.)

Baustil

Unbekannt

Datierung

1932

Barrierefrei Ja

Parkplätze Ja

Familienfreundlich Ja

Eistalviadukt

Das Eistalviadukt ist neben der **Dreibrunnentalbrücke** und der **Brücke über das Bockwiesental**, eine von drei Brücken der ehemaligen Eistaleisenbahnstrecke zwischen

Ramsen und Alsenborn. Sie überspannt das Eistal und die Landstraße 395 und liegt auf dem Streckenabschnitt zwischen der Dreibrunnertalbrücke und der Bockbachtalbrücke.

Das Eistalviadukt wurde im Jahr 1932 erbaut und ist mit einer Länge von 270 Metern die längste Eisenbahnbrücke der Pfalz. Sie war zwischen 1932 und 1988 Teil des Streckenabschnitts der Eistalbahn zwischen Ramsen und Enkenbach-Alsenborn. Seit über dreißig Jahren ist die Brücke bereits für den Personen- und Güterverkehr stillgelegt. Die letzte Haltestelle der ehemaligen Eistalbahn liegt heute kurz vor dem Viadukt am **Eiswoog**. Der Grund für die Stilllegung war, dass die Sanierungskosten für die baufällige Brücke zu hoch sind und so bislang eine Reaktivierung der Brücke und des Streckenabschnitts ausgeschlossen sind.

Das Viadukt verläuft von Nordwesten nach Südwesten über die Landstraße 395 sowie über den Eisbach, wenige Zehnermeter nördlich des Eiswoogs. Es besitzt eine Länge von 270 Metern und am höchsten Punkte eine Höhe von 37 Metern. Bei der Brückenkonstruktion handelt es sich um einen zweifeldrigen Stahlfachwerkträger mit parallelen Fachwerkgurten. Die Brücke kann in drei bauliche Abschnitte gegliedert werden. An den Hängen des Eisbachtals im Nordosten und im Südwesten ergänzen je drei massive Stahlbetonbögen das Viadukt. Der 200 Meter lange Mittelteil mit der Stahlkonstruktion wird durch zwei massive Stahlbetonstützen gesichert auf denen die eingleisige Balkenbrücke mit offener Fahrbahn aufliegt. An einem der Betonpfeiler ist eine Leiter angebracht die zu Wartungsstegen im Träger führt.

Die gesamte Stahlkonstruktion ist nicht mehr begehbar.

Geschichte der Eistalbahn

Bereits in vorgeschichtlicher Zeit wurde eine Route vom Wormsgau über den Schorlenberg bei Alsenborn bis in die Lauterer Senke über einen Altweg, später Hoch- oder Heerweg genannt, genutzt. Die Römer bauten diese Strecke weiter aus. Im Mittelalter befuhren die Holzhändler und Kaufleute unter leiningischem Geleit den Weg. Im Jahr 1842 wurde schließlich die Stumpfwaldstraße gebaut. Kurz darauf forderte man den Bau einer Eisenbahlinie durch den Stumpfwald.

Vordenker dieser Idee war der pfälzische Großindustrielle Carl von Gienanth (1818-1890), der 1865 in einer Denkschrift den Bau einer Bahnlinie von Grünstadt über Eisenberg nach Dreisen anregte. Zwei Jahre später schloss sich das „Eistal-Komitee“ zusammen, die eine Schienenverbindung, nämlich die Eistalbahn, von Grünstadt durch das Eistal nach Enkenbach-Alsenborn vorschlug. Da zu diesem Zeitpunkt keine staatliche Zinsgarantie gegeben werden konnte, scheiterte der Vorschlag. Erst im Jahr 1872 konnte ein Zinsgarantiegesetz für den Teilabschnitt Grünstadt-Eisenberg verabschiedet werden. Es folgten eine Datenermittlung und eine Geländeuntersuchung. Am 30. Januar 1874 wurde schließlich die Baukonzession erteilt. Auf der 8,7 Kilometer langen Strecke mussten 56 Brücken und Durchlässe, eine Überführung

und fünf Unterführungen gebaut werden. Im Juni 1876 wurde die Strecke schließlich eröffnet.

Erst später wurde mit dem Ausbau der Bahnlinie bis nach Enkenbach begonnen, um an das Nordbahnsystem, das die Alsenz- und Donnersbergbahn umfasste, anzuschließen. Die Stadt Kaiserslautern unterstützte die Idee und plante deshalb die betreffenden Gemeinden mit 20.000 bis 30.000 Mark zu unterstützen. Vorerst machten der Erste Weltkrieg (1914-1918) und die nachfolgende Räter-Politik, die Besatzungszeit sowie passiver Widerstand und die Ausweisung der Eisenbahndirektion nach Ludwigshafen die Pläne zunichte. Das Projekt kam bis 1925 zum Stillstand. Am 31. Mai desselben Jahres forderte das Eistal-Komitee die Nebenstelle des Reichsverkehrsministeriums in München auf die Streckenarbeiten wieder aufzunehmen. Darauf wurde im Jahr 1926 ein Sonderkredit zur Fortführung des Bahnbaus bewilligt. Als auch dieser ausgeschöpft war, wurde das Projekt erneut stillgelegt. Mittel aus dem Westhilfefond und der wertschaffenden Erwerbslosenfürsorge trieben das Projekt wieder an. Im Februar 1931 lagen schließlich die Ausschreibungen vor.

Auf der Strecke lagen drei große Täler, die überwunden werden mussten. Hierzu wurde ein 176 Meter langes Viadukt mit sechs halbkreisförmigen Gewölben über dem Bockwiesental, ein mächtiger Brückenbogen über dem Dreibrunnental und eine auf vier Pfeilern ruhende 270 Meter lange Tragekonstruktion über dem Eisbachtal, die mit 37 Metern Höhe die höchste Eisenbahnbrücke der Pfalz war. Außerdem war der Bau eines **Tunnels durch den Stempelkopf** erforderlich. Die Bahnstrecke diente neben dem Personenverkehr vor allem dem Güterverkehr und Holztransport.

Nach insgesamt 67 Jahren Verhandlungen und einem Kostenaufwand von 7 Millionen Mark wurde die Eistalbahnstrecke erstmals am 01. November 1932 bis nach Enkenbach befahren.

Während des Zweiten Weltkriegs (1939-1945) wurde die Bahnstrecke stark beschädigt und deshalb stillgelegt. Nach einjährigen Instandsetzungsmaßnahmen wurde die Strecke im Jahr 1946 wieder in Betrieb genommen. Erst am 20. Januar 1949 rollten die Züge wieder über die gesamte Strecke von Grünstadt bis nach Enkenbach. In der Zwischenzeit diente der Streckenabschnitt Ramsen-Alsenborn als Abstellgleis für ausrangierte Waggons.

Bis zum Jahr 1976 wurde die Bundesbahn betrieben. Der Personennahverkehr wurde zum Fahrplanwechsel am 30. Mai 1976 eingestellt. Offiziell wurde die Strecke durch die Deutsche Bundesbahn am 31. Dezember 1988 stillgelegt.

Im Jahr 1989 gründete sich der Förderverein Eistalbahn, um die Reaktivierung der stillgelegten Strecke zu erreichen. Zu diesem Zeitpunkt wurde über die mögliche Sprengung des Eistalviadukts debattiert.

Schritt für Schritt wurde die Strecke wieder reaktiviert. Seit 1994 rollten die Züge wieder zwischen Grünstadt und Eisenberg, seit 1995 bis Ramsen und seit 2001 auch wieder bis zum

Eiswoog. Bis zum heutigen Tag endet hier die Verbindung. Die Bahn AG plante zwar die Gleise bis nach Enkenbach zu erhalten, um sie bei Bedarf reaktivieren zu können. Ein Wirtschaftlichkeitsgutachten bescheinigte jedoch hohe zu erwartende Kosten für die Sanierung des Eistal-Viadukts, des Dreibrunnental-Viadukts sowie des Stempel-Tunnels.

Räumliche Lage und Erreichbarkeit

Das Eistal-Viadukt liegt am Eiswoog im Stumpfwald zwischen Ramsen und Enkenbach-Alsenborn und führt über die Landstraße 395. Direkt unterhalb des Viadukts stehen Parkplätze zur Verfügung. Die Brücke ist nicht begehbar. Vom Parkplatz führt jedoch ein schmaler Pfad zur Haltestelle „Eiswoog“ hinauf. Folgt man den Gleisen gelangt man zum nordöstlichen Ende der Brücke. Von dort hat man einen guten Ausblick über das Viadukt und den Eiswoog.

Kategorie(n): Öffentliche Bauten, Verkehrswege · Schlagwort(e): Aussichtspunkt, Eisenbahnstrecke, Brücke, Tal

Literaturverzeichnis

Rheinpfalz (1996).Bahnstrecke Grünstadt-Eiswoog o.O.

Quellenangaben

Die Eistalbahn <https://www.rhein-neckar-industriekultur.de/objekte/die-eistalbahn> abgerufen am 29.07.2019

Längste Eisenbahnbrücke der Pfalz: Eistalviadukt

<https://ndtponton.wordpress.com/2009/05/07/langste-eisenbahnbrucke-der-pfalz-eistalviadukt/>
abgerufen am 29.07.2019

Weiterführende Links

Artikel-Historie

?

Wachowski am 29.07.2019 um 13:23:38Uhr

?

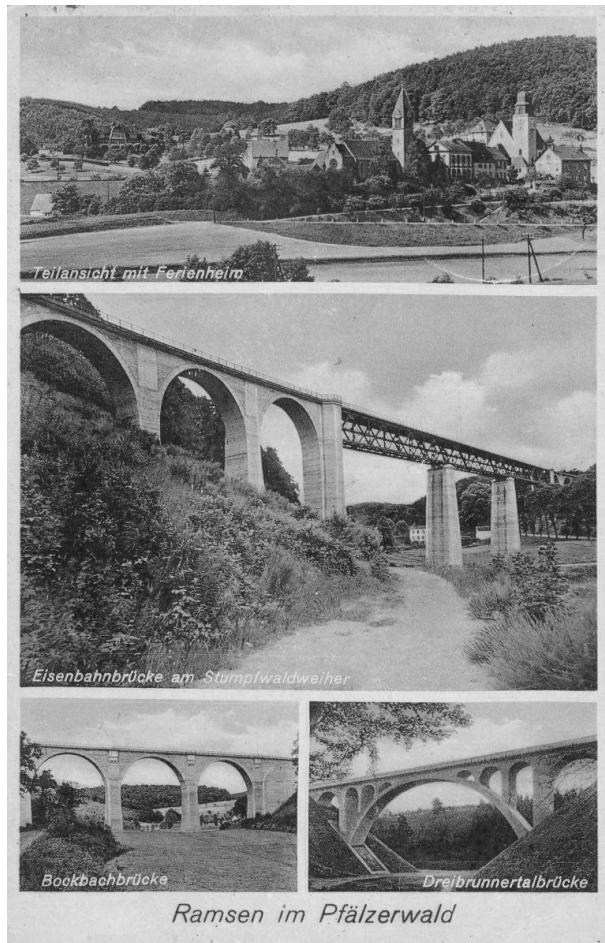
Wachowski am 21.07.2019 um 10:51:13Uhr



Eiswoog und das Gasthaus Forelle. Im Hintergrund ist das Eistalviadukt zu sehen (Jürgen Wachowski, 2005)



Alte Aufnahme des Eistalviadukts. Im Vordergrund sind zwei Ruderboote mit Kindern auf dem Eiswoog zu sehen (Wolfgang Röhrig)



Postkarte von Ramsen aus dem Jahr 1937. Zu sehen sind: Ortsansicht von Ramsen (oben), Eisatalviadukt (mitte), Bockbachtalbrücke (links) und Dreibrunnentalbrücke (rechts) (1937)



Teilansicht der Eiswoogbrücke (Jürgen Wachowski, 2002)



Alte Aufnahme des Eisatalviadukts (Wolfgang Röhrig)



Eiswoog mit dem Gasthaus Forelle. Im Hintergrund ist die Eiswoogbrücke zu sehen (Jürgen Wachowski, 2003)



*Blick entlang der Schienen über die Eiswoogbrücke
(Jürgen Wachowsk, 2003)*



*Blick von der Landstraße aus Südwesten auf das
Eistalviadukt (Wolfgang Röhrig, 2006)*



*Blick auf die Stahlkonstruktion des Eistalviadukt
vom nördlich des Eiswoogs gelegenen Parkplatzes
(Wolfgang Röhrig, 2006)*