

Brücke über Eiswoog gerettet

kow. ZELLERTAL 2008 soll, bis 2014, das gesamte Schienennetz für Rheinhessen vom Schienen-Personen-Nah-Verkehr neu ausgeschrieben werden. Und möglicherweise findet sich dann ein Investor für die Zellertalbahn. Derzeit leitet der Förderverein „Eistalbahnhof“ Vorarbeit – der Donnersberg-Touristik-Verband betreibt die Strecke und die DB Regio fährt.

Alle zwei Stunden

Seit 2001 fährt die Zellertalbahn immer sonn- und feiertags, von Ostersonntag bis zum Ende der Herbstferien alle zwei Stunden, zwischen 10.02 und 18.02 Uhr (gerechnet ab der Abfahrt Monsheim). Genutzt wird sie laut Verein zur Hälfte von den Bewohnern umliegender Orte, zur Hälfte aber auch von Auswärtigen, die den Reiz der Landschaft und die Programmpunkte genießen möchten. Die Zellertalbahn fährt dann übrigens auch durch Hochspeyer, über Gölheim-Dreisen und Münchweiler (Alsenz). Grund: Von Hochspeyer aus lässt sich umsteigen in das reguläre DB-Netz. Im September und Oktober wird der historische Schienenbus im Einsatz sein. Davor genießt man die Fahrt in der Zellertalbahn in einem modernen Dieseltriebwagen VT 643 – er gilt unter Eisenbahn-Kennern als der „ICE des Nahverkehrs“. Die langfristige Aktivierung der Strecke wäre nicht der erste Erfolg des Fördervereins Eistalbahnhof. Gegründet hatte er sich Mitte der 80er Jahre, um die Sprengung der Brücke über den Eiswoog zu verhindern. Und das ist auch gelungen. Seither haben die Mitglieder zwei Strecken reaktiviert: die Eistalbahnhof-Strecken Grünstadt-Eiswoog und die Strecke Monsheim-Grünstadt. Das Eisenbahnfahren attraktiv zu machen, so lautet das erklärte Ziel des Vereins.

Preise des VRN

Für die Zellertalbahn gelten die Tickets und Preise des Verkehrsverbands Rhein-Neckar. Attraktivstes Angebot ist das Wochenendticket, das Samstag und Sonntag gilt.

Warum man so viel Arbeit auf sich nimmt? Vereinsmitglied Ralf Metzler schmunzelt und nennt als Beispiel die Glühweinfahrt, bei der er als Lokführer zur Verfügung steht: „Da hab ich den besten Platz, muss aber nichts bezahlen!“

Glühweinfahrt

Am Samstag bietet der Verein als Vorgeschmack auf die Saison etwas ganz Besonderes: eine Glühweinfahrt in den Sonnenuntergang mit der Zellertalbahn.

Los geht es um 16.05 Uhr ab Monsheim. In der Gemeinde Marnheim lockt ein Programm mit Lagerfeuer, nebst Kaffee, Kuchen und Würstchen.



Fahrer Ralf Metzler wartet darauf, dass seine Vereinskollegen die Strecke gesäubert haben.

Fotos: Jens Kowalski

Nicht nur was für Bahnromantiker

Förderverein „Eistalbahnhof“ bereitet sich auf Saison vor / Glühweinfahrt am Samstag

Von
Jens Kowalski

ZELLERTAL Nein, Nietenzähler und Pufferküsser sind sie nicht, oder jedenfalls nicht nur, die Bahnfreunde des Fördervereins „Eistalbahnhof“. Dazu ist ihre Arbeit zu hart, sind ihre Ziele zu realistisch und ist ihr Erfolg zu groß. In jedem Fall haben sie aber viel Verständnis für Romantiker der Eisenbahn, was sich schon daran zeigt, dass im Juli die Zellertalbahn für ein Vereinsmitglied zum Standesamt umgebaut werden wird – das Paar wird dann mitten auf der Strecke heiraten.

Report

Am Samstag bietet der Verein als Vorgeschmack auf die Saison etwas ganz Besonderes: eine Glühweinfahrt in den Sonnenuntergang mit der Zellertalbahn. Genauer: im historischen Schienenbus mit großem Rundum-Blick entlang der Strecke Monsheim-Langmeil – einer Strecke, die sonst einen großen Teil des Jahres stillgelegt ist. Los geht es um 16.05 Uhr ab Monsheim. In Marnheim lockt ein Programm mit Lagerfeuer, nebst Kaffee und Kuchen und Würstchen (Preis: sieben Euro, inklusive Glühwein).

Nur der ehrenamtlichen Arbeit der Mitglieder des Vereins ist es zu verdanken, dass der Eisenbahnbetrieb auf dieser Strecke überhaupt wieder aufgenommen werden kann. Und es ist schweißtreibende Arbeit, die dazu nötig ist. Am vergangenen Samstag begann die rund achtstündige Vorbereitungsschicht für zwei ehrenamtliche Lokführer des Vereins, Wolfgang Rotzler und Ralf Metzler, um fünf Uhr morgens. Da musste der Schienenbus aus Wiesbaden geholt werden. Gegen halb zehn war die Mannschaft, fast zehn Mann, einsatzbereit, und es lagen alle Gerätschaften, vom Besen, über Gleisspur-Harke, Schip-



Mit Besen und Schaufel: Die Vereinsmitglieder beseitigen Spurrillen von Schlamm und Steinen.

pen und Schaufeln bis zur Motorsäge gut verstaum im Schienenbus. Es konnte losgehen. Vom Bahnhof Monsheim bis Marnheim, der Zellertalbahn-Strecke, die auch an den Bahnhöfen Wachenheim-Mölsheim, Harxheim und Albsheim vorbeiführt, gab es nicht weniger als elf Bahnübergänge, an denen die Spurrillen von Schlamm und Steinen befreit werden mussten.

Seit dem 27. Oktober war die Strecke nicht mehr befahren worden. Nun wartete Knochenarbeit. Denn die unbefahrenen Bahnübergänge der Strecke, die meist an Wirt-

schaftswegen liegen, setzen sich schnell zu. Und auch die übrige Strecke war nicht frei von Hindernissen: Mal lagen Äste auf den Gleisen, mal ragten Zweige in die Strecke. Dann hieß es, die beiden Triebwagen mit insgesamt 4 x 150 PS zum Stoppen bringen, aussteigen und anpacken: sägen, schneiden, ziehen, buddeln. Am Bahnhof Harxheim und Albsheim musste auch ein neues Halteschild in den Boden gerammt werden. Und so dauerte die Fahrt vier Stunden, die sonst mit 60 Stundenkilometern bei fünf Haltepunkten und 28 Kilometern nur 18 Mi-

nuten dauert. Historisch sind nicht nur die Eisenbahnstrecke, die am 23. Oktober 1872 eröffnet, aber inzwischen wieder stillgelegt wurde, und der 50 Jahre alte Schienenbus, der auch bei der Glühweinfahrt zum Einsatz kommen wird. Historisch ist auch die Einsatzkleidung der Vereinsmitglieder: Sie tragen Warnkleidung, allerdings handelt es sich um ausgemusterte Arbeits-Uniformen der Bahn, noch mit altem Logo.

Alle sind Herzblut bei der Sache: Dieter Kempff aus Biblis zum Beispiel schwang auch mit seinen 66 Jahren noch den Vorschlaghammer, um einen Pfahl für ein Eisenbahnschild in den Boden zu rammen. Und der 16-jährige Marc Strack aus Worms-Leiselheim ließ sich nicht mal mit Gips ums Wadenbein davon abhalten, beim Streckenputzen zu helfen.

Eine weitere Testfahrt wird es kurz vor der Glühweinfahrt am Samstag geben. Im März muss zudem noch einmal eine spezielle Maschine den Schotter unter den Schienen verdichten. Außerdem muss ein Spezialfahrzeug geordert werden, um die Bäume an den Gleisrändern zu schneiden. Einige der 140 Vereinsmitglieder sind vom Fach und haben beispielsweise den Lokführerschein. Ralf Metzler schreibt sogar an einer Diplomarbeit, wie die Strecke der Zellertalbahn wieder für den regulären Zugverkehr aktiviert werden kann. Befürworter gibt es viele, erst recht entlang der Strecke. Denn die Verbindung ist auch heute noch, wenn die Zellertalbahn sonntags fährt, die schnellste Zugverbindung zwischen Worms und Kaiserslautern. Doch die Herrichtung der Strecke ist teuer: Horst Metzler, der auch Erster Vorsitzender des Vereins ist, nennt ein Gutachten, dass davon ausgeht, dass 3,5 Millionen Euro nötig sind. Ralf Metzler will in seiner Diplom-Arbeit auch darlegen, wie es günstiger geht.