

Reben, Dampf und Formsignale: Sonderzüge an die Ahr

Volkhard Stern

Sonderzüge in das Ahrtal gibt es, seit 1886/1888 die Eisenbahnstrecke von Remagen bis Altenahr bzw. Adenau eröffnet worden war. Neben den fahrplanmäßigen Personenzügen bot es sich an, zu besonderen Terminen sogenannte Gesellschaftszüge anzubieten, und sie wurden gerne genutzt. Das reizvolle Ahrtal mit seinen rotweinbestandenen Steilhängen lud förmlich dazu ein, von größeren Gruppen angesteuert zu werden.

Ein Schwerpunkt lag dabei auf den Weinfesten zur Traubenlese im Herbst. Aber auch zu anderen Ereignissen wie den Autorennen auf dem Nürburgring kamen die Menschen gerne mit der Bahn. Ein besonderer Anziehungspunkt waren beispielsweise die von 1953 bis 1972 durchgeführten Blumenkorsos aus Anlass der Dahlienfeste in Bad Neuenahr. Bis zu 100.000 Besucher wurden gezählt, und Bad Neuenahr befand sich im Ausnahmezustand. Denn der Badeort war Ziel etlicher Sonderzüge aus dem Ruhrgebiet, dem Köln-Bonner Raum und dem Rhein-Main-Gebiet.

Gäste brachten willkommene Zusatzeinnahmen

Für das Ahrtal waren diese Sonderleistungen der Eisenbahn aus verschiedenen Gründen von Bedeutung. Zum einen brachten sie erwünschten Mehrverkehr auf die Schiene, füllten damit die Kasse der notorisch klammen Bundesbahn und entlasteten gleichzeitig die Straßen in den engen Ortslagen. Für die Winzer und das Gewerbe im Ahrtal brachten die Gäste willkommene Zusatzeinnahmen. Der Boom war jedoch nicht von Dauer, denn der nach dem Zweiten Weltkrieg stark zunehmende private Autoverkehr, aber auch Gruppenreisen mit Ausflugs-Omnibussen gruben der Bahn zunehmend das Wasser ab.

In den Jahren um 1970 kam eine neue Klientel auf den Geschmack einer Sonderzugfahrt ins Ahrtal: Die Liebhaber der Eisenbahn und vor allem der Dampftraktion. Dass gerade zwischen 1969 und 1973 viele Dampflokomotiven mit ihren Weg an die Ahr fanden, war kein Zufall. 1973 wurde die Zweigstrecke im oberen Ahrtal



*Großer Andrang:
Oft bringen Sonderzüge
hunderte von Reisenden ins
Ahrtal, wie hier am 17. Juni
1975 in Kreuzberg.*

von Dümpelfeld nach Lissendorf stillgelegt, Beginn des Rückzugs der DB aus der Fläche und Anlass für Abschiedszüge. Noch gravierender: Ende Oktober 1977 stellte die Bundesbahn ihre letzte Dampflokomotive ab und verbot fortan auch privaten Dampfsonderzügen das Benutzen ihrer Strecken. Erst ab 1985, dem 150. Geburtstag der Eisenbahn in Deutschland, rückte sie schrittweise wieder davon ab.

Wichtiges Bahnbetriebswerk in Kreuzberg

1985 kam aber auch das Ende für den gut 10 Kilometer langen Streckenabschnitt Hönningen – Adenau. Personenzüge endeten fortan in Kreuzberg. Hier, in Kreuzberg, befand sich eine wichtige Institution für die Infrastruktur der Bahn: Das in der Zeit des Ersten Weltkriegs eingerichtete Bahnbetriebswerk (Bw) mit neunständigem Lokschuppen, einer Drehscheibe von 20 Meter Durchmesser – damit nutzbar für die größten Güterzuglokomotiven – sowie den Betriebseinrichtungen zum Aufrüsten der Lokomotiven.

Nach Abstellung der letzten Dampfloks wurden die Anlagen bereits in den 1970er-Jahren zurückgebaut, aber noch bis 1989 für Diesellokomotiven genutzt. Dann entfiel auch diese Aufgabe, und das frühere Betriebswerk wurde bahnsseitig aufgegeben. Damit ging ein massiver Gleisabbau einher. Die früher bis zu



Heute nicht mehr möglich: Am 21. September 1969 wird die Neubau-Tenderlok 082 020 im 1989 endgültig aufgegebenen Bahnbetriebswerk Kreuzberg aufrüstet.

17 parallelen Gleisstränge in Kreuzberg wurden radikal zurückgebaut, was wiederum die Möglichkeit zur Abstellung von Sonderzügen deutlich einschränkte. Die Initiative eines Vereins, das baulich noch weitgehend intakte Bw Kreuzberg unter Denkmalschutz zu stellen, als technisches Museum einzurichten und damit auch für den Verkehr von Sonderzügen zu erhalten, liefen leider ins Leere. Zwar wurde 1998 der Denkmalschutz ausgesprochen, im Jahr 2008 jedoch widerrufen, da Fragen der Finanzierung und der Altlastensanierung nicht geklärt werden konnten und die DB den Mietvertrag kündigte.



Sondertriebwagen der Baureihe VT 601, den früheren TEE-Zügen, am 21. Mai 1969 in Mayschoß



Die frühere Reichsbahn-Großdiesellok 232 322 aus russischer Produktion (Spitzname „Ludmila“) bespannte am 28. September 1994 einen langen Sonderzug ins Ahrtal, hier am Wendebahnhof Kreuzberg.

Weitere Gleisabbauten, wie etwa in Bad Neuenahr und 2012 mit dem dritten Gleis im Bahnhof Ahrweiler, folgten. Immerhin konnte 1995 der planmäßige Personenverkehr zwischen Kreuzberg und Ahrbrück reaktiviert werden.

Attraktive Sonderzüge

All das hatte Auswirkungen auf die Zahl der Sonderzüge ins Ahrtal. Während sich im Zeitraum der 1990er- und frühen 2000er-Jahre nochmals eine Vielzahl von attraktiven, oft zehn und mehr Wagen langen Sonderzügen

mit und ohne Dampfbespannung auf die Reise ins Ahrtal machten, nahm ihre Zahl danach kontinuierlich von Jahr zu Jahr ab. Hohe Trassengebühren und Kosten für die Dampflokunterhaltung, verbunden mit der Notwendigkeit höherer Fahrpreise, die erforderliche Bestellung der Feuerwehr für die Wasserversorgung der Dampfzisterne, die eingeschränkten Abstellmöglichkeiten in Kreuzberg, aber auch die Aufnahme des verstärkten Taktverkehrs auf den Regionalbahnen im Ahrtal waren Gründe dafür.

Nachdem die Bahn selbst in den Jahren 1997 bis 2000 noch eigene Sonderzugprogramme von Köln ins Ahrtal aufgelegt hatte („Ahrtal-Kurier“) und dabei auch illustre historische Zuggarnituren einsetzte, fahren solche Sonderzüge heute nur noch auf Initiative privater Veranstalter. Gerade im Falle des Dampflokensatzes kommt hinzu, dass viele in den 1990er-Jahren noch aktive Loks heute nicht mehr zur Verfügung stehen. So ist die 1928 bei Henschel in Kassel gebaute, ehemalige Reichsbahn-Tenderlok 62 015, die 1997 den „Ahrtal-Kurier“ bespannte, im Herbst desselben Jahres abgestellt worden und seitdem außer Betrieb.

Älter werdende Dampfloks

Das steht symbolisch für ein Phänomen der Zeit: Die immer älter und weniger werdenden Dampfloks kommen dementsprechend seltener ins Ahrtal. Gleichzeitig steigt die Herausforderung



Lok 62 015 am 27. September 1997 im rebenumsäumten Umfeld des Bahnhofs von Mayschoß



Am 2. Mai 2009 führte die Brohltal-Eisenbahn mit ihrer Lok V 65 eine Sonderfahrt ins Ahrtal durch. Im „Brohler Ahrbömmel“, der gerade den Engelsley-Tunnel in Altenahr verlässt, führen auch die Weinköniginnen aus dem Ahrtal mit.

rung für die Veranstalter, die Züge technisch abzuwickeln, in den dichten Takt des Regel-fahrplans einzupassen und zu erträglich Fahrpreisen auszulasten.

Eine unvollständige Übersicht verzeichnet folgende Triebfahrzeuge im Einsatz vor bzw. als Sonderzüge im Ahrtal: Dampflokomotiven 01 1102, 01 1531, 18 316, 24 009, 41 241, 41 360, 50 001, 052 428, 052 222, 55 4848, 62 015, 03 001, 65 1049, 78 468, 82 020, 086 521, Dieseltriebwagen Baureihen VT 95, VT 98, 601 und 634 627, Diesellokomotiven V36 204, V 200 007, 221 104 und 232 322. Alleine die Aufstellung der Dampflokomotiven zeigt, wie viele unterschiedliche Schnellzug-, Güterzug- und Tenderlokomotiven vertreten waren. Kritisch anmerken könnte man, dass viele der genannten Maschinen bzw. Baureihen kaum



Ein weiterer Sonderzug der Brohltal-Eisenbahn war am 20. August 2011 in Kreuzberg mit V 200 053 bespannt.

authentisch für den Verkehr auf der Ahrtalbahn waren. Gerade eine stromlinienverkleidete Schnellzug-Dampflokomotiv ist hier nie gefahren und kam auch danach nicht wieder ins Ahrtal.

Hoffen wir, dass man auch künftig viele interessante Sonderzüge im Ahrtal sehen wird und viele zufriedene Fahrgäste diese schöne und attraktive Gelegenheit wahrnehmen. Denn das Ahrtal bietet nicht nur großartige Landschaften und Weine, sondern auch – zumindest nach Stand 2018 – noch ein Stück heile Eisenbahnwelt alter Art, mit besetzten Bahnhöfen, mechanischen Stellwerken und Formsignalen. Es ist absehbar, dass sich dieser Zustand in naher Zukunft aufgrund von Modernisierungsarbeiten der DB ändern wird.

Die im Rahmen dieses Beitrags gezeigten Motive stehen exemplarisch für die vielen Sonderzüge ins Ahrtal und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Am 12. Juni 1999 leistete die historische Großdiesellok V 200 007 – Stilikone der Deutsche Bundesbahn aus den 1950er-Jahren – Nachschub am Zugschluss eines langen ahraufwärts fahrenden Sonderzuges bei Heimersheim (Ahr).

