

An einem kalten Dezembertag, einige Tage vor Weihnachten, spielte sich ein seltsames Schauspiel ab. Eine Abteilung des 2. Speyrer Pionierbataillon, bestehend aus 32 Soldaten und Unteroffizieren sowie 9 Offizieren traf unter Führung von Hauptmann Luber in der Frühe des 19. Dezember in Einsiedlerhof ein. Die Soldaten legten 14 Sprengladungen. Und dann – um die Mittagszeit - machten sie Pause in einer benachbarten Wirtschaft. Wo genau, ist unklar.

Kurz nach 14 Uhr kamen die Soldaten zurück. Inzwischen hatten sich zahlreiche Schaulustige aus der ganzen Umgebung versammelt. Auch Fotografen und ein Kamerateam waren vor Ort.

Gegen halb drei schallte ein helles Trompetensignal durch die eisige Luft. Fast gleichzeitig schossen aus den Grundmauern zweier hoher Fabrikschornsteine braun-gelbe Rauchwolken. Ein dumpfer Knall folgte. Die beiden Steinungetüme hüpfen kurz und ruckartig nach oben, um sich dann einander zuzuneigen und mit dumpfem Krachen zu fallen.

Nachdem sich die Rauch- und Staubwolken verzogen hatten, gruppierten sich die Pioniere für ein Foto auf den Trümmern. Dann machten sie sich auf den Weg zum Bahnhof, um die Heimfahrt nach Speyer anzutreten. Was war passiert?

Bei der Szene, die in der Sontagsbeilage zur "Pfälzischen Presse" vom 11. Januar 1914 beschrieben wurde, handelt es sich um die Sprengung von zwei sehr hohen Fabrikschornsteinen, die früher zur Ziegelei der Gebrüder Böcking gehörten, dann aber dem neuen Rangierbahnhof Einsiedlerhof weichen mussten.

Bereits ab 1847 baute die bayrische Regierung die erste Eisenbahnverbindung der Pfalz in west-östlicher Richtung, die Pfälzische Ludwigsbahn, eine 106,6 Kilometer lange Schienenstrecke, die von Bexbach nach Ludwigshafen verlief. Hauptgrund für die Planung dieser Strecke war, dass in

der Grube Frankenholz Steinkohle gefördert wurde, die zur Verschiffung nach Ludwigshafen transportiert werden sollte. Der Streckenabschnitt Homburg – Kaiserslautern wurde am 02.07.1847 freigegeben. Kaiserslautern entwickelte sich zu einem bedeutenden Umschlagplatz für den Güterverkehr, so dass südlich der Hauptgleise und südwestlich des heutigen Hauptbahnhofs ein Rangierbahnhof gebaut wurde. Kaiserslautern erlebte nach Anschluss an die Bahnstrecke einen deutlichen wirtschaftlichen Schub, der zur Ansiedlung zahlreicher Unternehmen führte.

Die Entwicklung der Industrie um 1900 brachte nicht nur eine starke Zunahme des Güterverkehrs, sondern auch den Versand von Gütern über große Entfernungen. Die Eisenbahnverwaltungen mussten reagieren. Nachdem die Königlich Bayerische Staatseisenbahn die Strecke 1909 übernommen hatte, entschied man sich ca. 1910 für den Bau eines neuen und größeren Rangierbahnhofs. Als einzige Betriebsstelle, die genügend Platz bot und dennoch zweinahe von Kaiserslautern aus zu erreichen war, bot sich Einsiedlerhof an. Nach dem erforderlichen Grunderwerb begannen die Planungen und 1913 der Bau, für den die beiden Schornsteine gesprengt werden mussten.

Der 1. Weltkrieg verzögerte die Arbeiten, so dass man den Bahnhof erst 1920 in Betrieb nehmen konnte. Er wurde als sogenannter einseitiger Flachbahnhof in Durchgangsform geplant. Im Jahr 1929 konnte der Bahnhof innerhalb 24 Stunden 3.500 Wagen, also 70 Züge zu 50 Wagen, verarbeiten. Er war 4,2 km lang, umfasste 84 Gleise und 310 Weichen, die von 11 Stellwerken aus bedient wurden. Zum Betrieb des Bahnhofs beschäftigte die Reichsbahn 187 Personen.

Bei Inbetriebnahme 1920 war der Rangierbahnhof einer der modernsten und größten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Er war lokal für die Erschließung der Regionen in der Pfalz verantwortlich.

Bei Eröffnung der Air Base Ramstein 1951 erhielt diese zwei eigene Anschlussgleise. 1966 wurde das neue Opelwerk mit einem eigenen Gleis angebunden. Aus ganz Deutschland und anderen Ländern erreichten Züge den Bahnhof mit Teilen für Opel, gleichzeitig wurden die Leerzüge sowie beladene Autozüge von Einsiedlerhof aus nach ganz Europa geschickt.

In den Jahren 1968/69 wurde der Containerbahnhof gebaut.

Der rückläufige Güterverkehr auf deutschen Schienen führte ab Ende der 1970er Jahre zu schrittweisen Gleisrückbauten. Das Ende als klassischer Rangierbahnhof kam 2002, als im Bahnhof ein Stellwerk errichtet wurde, das von Karlsruhe aus gesteuert wird. Damit einher gingen umfangreiche Gleisrückbauten.

Seit 2011 verkauft die Deutsche Bahn AG Teile der DB-Flächen. So wurde das "Gewerbegebiet Pariser Straße – Kaiserstraße (nördlich Haderwald)" an der Kaiserstraße auf ehemaligem Bahngelände entwickelt. Auch das Bahnhofsgebäude mit -vorplatz wurde zwischenzeitlich verkauft. Zur Zeit prüft die Bahn, ob sie weitere Flächen nördlich der Gleisanlagen veräußert.

Zum 100jährigen Jubiläum der Inbetriebnahme des Rangierbahnhofs Einsiedlerhof, der insbesondere für den Stadtteil bedeutend war, war ein Erzählcafé und ein Bürgerfest geplant. Wegen der Corona-Pandemie mussten die Veranstaltungen leider abgesagt werden.

Quellen:

Sontagsbeilage zur "Pfälzischen Presse" vom 11.Januar 1914 (Stadtarchiv Kaiserslautern)

Hand und Maschine, Nov. 1929, 1. Jg, Nr. 8

Wikipedia

Die Pfälzische Ludwigsbahn gestern und heute