

Stadt in Fahrt

100 Jahre Straßenbahn in Ludwigshafen am Rhein

Vorgeschichte

Am 27. Dezember 1852 genehmigte der bayerische König Maximilian II. die Bildung der selbstständigen politischen Gemeinde Ludwigshafen am Rhein. Die Einwohnerzahl betrug damals gerade einmal 1 520 Menschen. Allerdings führte die industrielle Revolution – u.a. erfolgte 1865 die Ansiedlung der BASF – zu einer sprunghaften Entwicklung der Bevölkerung. So wohnten 1875 bereits 12 093 Menschen in der Stadt, woraufhin sich auch der Stadtrat mit der Frage der Mobilität dieser Menschen befassen musste. Dabei bedingte die benachbarte Lage der Städte Mannheim und Ludwigshafen von Anfang an eine gemeinschaftliche Lösung, weshalb der Stadtrat am 3. August 1876 dem Beispiel Mannheim folgend, der Vergabe einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Pferdebahn an den Ingenieur Charles de Féal zustimmte. Ab 1877 wurde der öffentliche Nahverkehr zwischen Ludwigshafen und Mannheim sowie zwischen dem nördlichen und südlichen Stadtteil durch diese Pferdebahn betrieben; schon 1879 bestand eine Verlängerung zur BASF. Vorhanden waren knapp 40 Wagen hauptsächlich geschlossener Bauart sowie einige offene Sommerwagen mit jeweils wenigen Sitz- und Stehplätzen. Bis 1895 war die Bevölkerung jedoch bereits wieder auf nun 39 801 Menschen gestiegen, so dass sich die Stadtverwaltung bei solchen begrenzten Transportkapazitäten nun mit der Frage befassen musste, den dem gewachsenen Bedarf nicht mehr genügenden Pferdebetrieb in einen elektrischen zu verwandeln. Ab 1897 wurden entsprechende Verhandlungen mit der Stadt Mannheim geführt. Am 1. Juli 1900 übernahm die Stadt Mannheim dann den Betrieb der Pferdebahn Mannheim – Ludwigshafen, um an ihrer Stelle eine elektrische Straßenbahn einzuführen zu können. Ein halbes Jahr später billigte am 25. Januar 1901 der Ludwigshafener Stadtrat einstimmig den Vorvertrag über die Straßenbahngemeinschaft Ludwigshafen-Mannheim. Allerdings musste noch eine Lösung für die seit dem 15. Oktober 1890 durch die Ludwigshafen verkehrende Lokalbahn gefunden werden. Nach langwierigen Verhandlungen einigte man sich schließlich mit der Pfälzischen Eisenbahnen auf einen gemeinsamen Betrieb der Gleise, wobei der Lokalbahn das Vorfahrtsrecht eingeräumt wurde. Daraufhin gab der Stadtrat am 16. August 1901 die auf eine Million Mark veranlagten Mittel für den Straßenbahnbau in Ludwigshafen frei. Am 19. August 1901 wurde zwischen Mannheim und Ludwigshafen ein Vertrag abgeschlossen, der die Bestimmung enthielt, dass Ludwigshafen in seinem Gebiet die Gleisanlagen, die Oberleitungen und die Wagenhallen auf eigene Kosten ausführte, während Mannheim den zum Betrieb in Ludwigshafen notwendigen Wagenpark sowie das Verwaltungs- und Betriebspersonal stellte. Allerdings musste in Ludwigshafen zunächst einmal in der Rottstraße noch das Städtisches Elektrizitätswerk errichtet werden, um die Anlage überhaupt betreiben zu können. Dies war am 14. Dezember 1901 vollbracht. Am 24. Februar 1902 lag die Konzession für den zwischenstädtischen Straßenbahnbetrieb vor, so dass am 12. März 1902 die Bauarbeiten in Angriff genommen werden konnten. Am 23. Mai 1902 stellte die Pferdebahn ihren Betrieb in Ludwigshafen ein – fünf Tage später passierte der erste elektrische Motor-Probe-Wagen von Mannheim kommend die Rheinbrücke.

Von der Betriebsaufnahme bis zum Ende des Ersten Weltkriegs

Der Eröffnungsfeier stand nun nichts mehr im Wege. Hierzu trafen sich am 31. Mai 1902 die Festeilnehmer von Mannheim und Ludwigshafen im Königssaal des Direktionsgebäudes der pfälzischen Eisenbahnen. Nach einer Begrüßung durch den Ludwigshafener Bürgermeister Kraft und einer Ansprache durch den Mannheimer Oberbürgermeister Beck über die Bedeutung des beide Städte verbindenden Verkehrsmittels schloss sich dann eine Festfahrt über die neu zu eröffnende Linie zwischen beiden Städten an. Anschließend ging die Linie Rheinbrücke - Bahnhof Ludwigshafen sofort in Betrieb; ab 1. August 1902 folgte die Linie Bahnhof Ludwigshafen - BASF; am 28. November 1902 folgte die Linie Bahnhof Ludwigshafen – Hauptfriedhof Ludwigshafen; die Linie BASF - Friesenheim wurde am 23. Mai 1903 freigegeben; die Linie Kaiser-Wilhelm-Straße - Mundenheim am 19. September 1903; damit war das gesamte damalige Stadtgebiet dem modernen Nahverkehr erschlossen. Das neue Verkehrsmittel bedeutete in bezug auf Reisegeschwindigkeit und Bequemlichkeit gegenüber der alten Pferdebahn einen ungeheuerlichen Fortschritt – wiewohl Personal und Fahrgäste auf den unverglasten Plattformen praktisch bei jedem Wetter im Freien standen. Am 28. März 1907 wurde die Linie Mundenheim - Rheingönheim eröffnet, womit die Linienführung erstmals über die Stadtgrenze hinaus ging. Eine weitere Neuerung brachte das Jahr 1907 aber auch in der Linienbezeichnung. Sämtliche Linien bzw. Wagen wurden nun mit transparenten Nummern versehen. Danach verkehrten am Ende des Jahres 1907 folgende Linien: Linie 3 (Waldhof - BASF - Friesenheim), Linie 4 (Bahnhof Mannheim – Bahnhof Ludwigshafen), Linie 8

(Bahnhof Ludwigshafen – Hauptfriedhof) und Linie 9 (Bahnhof Ludwigshafen – Mundenheim – Rheingönheim). Bereits am 28. Mai 1908 kam noch die neueröffnete Linie 11 (BASF – Luitpoldhafen) hinzu; an deren Endstelle fanden ab dem am 17. November 1910 auch 36 Wagen ihre Einstellplätze im 2. Ludwigshafener Betriebsbahnhof – der erste war bereits am 10. März 1906 in Friesenheim eröffnet worden. Am 21. Oktober 1912 wurde die Strecke nach Oggersheim freigegeben, womit die Linienführung erneut über die Stadtgrenze hinaus griff; gleichzeitig ging die Teilstrecke Schillerstraße – Viadukt in Betrieb. Am 15. Februar 1913 folgte dann noch ergänzend zur Linie 9 die Linie 13 (Kaiser-Wilhelm-Straße - Mundenheim – Rheingönheim) und am 9. August 1913 die Strecken Rohrlachstraße – Rheinbrücke und Schützenstraße - Rheinbrücke. Schließlich wurde am 27. Mai 1914 auch noch die Linie 8 über den Bahnhof hinaus zur BASF verlängert. Bei Kriegsbeginn 1914 verkehrten in Ludwigshafen schließlich folgende Linien: 3 (Difffenestraße - BASF - Friesenheim), 4 (Feudenheim - Bahnhof Mannheim – Bahnhof Ludwigshafen), 8 (Luitpoldhafen – BASF), 9 (Feudenheim – Mundenheim), 11 (Colinistraße – Oggersheim), 13 (Kaiser-Wilhelm-Straße - Mundenheim – Rheingönheim). Ab dem Jahre 1917 fuhr die Linie 4 in den verkehrsreichen Stunden bis zur BASF. Gleichzeitig markierte jedoch das Jahr 1917 auch einen Wendepunkt; erstmals seit 1902 war die Beförderungsleistung rückläufig. Von 1 150 000 Personen im Eröffnungsjahr 1902 war sie kontinuierlich auf 21 700 000 Personen gestiegen. Nun fiel sie durch die Kriegsereignisse und die nachfolgenden politischen und wirtschaftlichen Wirrungen genauso kontinuierlich bis auf einen Tiefstand von 7 700 000 Personen im Krisenjahr 1923.

Ein neue Republik und ein neuer Gemeinschaftsvertrag

Das Ende des Ersten Weltkriegs 1918 beinhaltet eine weitere Zäsur in der Ludwigshafener Straßenbahngeschichte, denn die zwischen dem 6. und 8. Dezember 1918 eingerückte französische Besatzungsmacht ließ am 12. Dezember 1918 die Rheinbrücke sperren. Die Folge davon war nicht nur eine auf Ludwigshafen beschränkte Linienführung bis zum 10. November 1919. Gleichzeitig verschwand auch das während des Ersten Weltkriegs schwunghaft angestiegene weibliche Personal – Schaffnerinnen und Wagenführerinnen – wieder völlig von der Bildfläche. Nach der Aufhebung der Brückensperrung verkehrten dann zum 31. März 1920 in Ludwigshafen wieder folgende Linien: 3 (Waldhof – Breitestraße – Friesenheim), 4 (Feudenheim – BASF), 8 (Luitpoldhafen – BASF), 9 (Mundenheim – BASF), 11 (Ludwigsplatz – Oggersheim) und 13 (Kaiser-Wilhelm-Straße - Mundenheim – Rheingönheim). Allerdings veranlasste die Hyperinflation – ein Fahrschein für fünf Teilstrecken kostete am 30. Oktober 1923 4 000 000 000,- Mark – die Stadt Mannheim, die Vereinbarung über den Betrieb der elektrischen Straßenbahn links des Rheins zum 31. Dezember 1923 zu kündigen. In Ludwigshafen führte dies erst einmal zu einer Umstrukturierung: Zur Erledigung der nach dem Gemeinschaftsvertrag von 1901 durch Ludwigshafen wahrzunehmenden Aufgaben war seit 1901 ein separater Betrieb vorhanden, der dem Städtischen Elektrizitätswerk angeschlossen war. Nun wurde er ein Teil des städtischen Tiefbauamtes. Gleichzeitig ermöglichte die Einführung der Rentenmark eine wirtschaftliche Konsolidierung und auch einen Wiederanstieg der Fahrgastzahlen. Ende 1924 war mit 11 600 000 Personen wieder das Niveau von 1914 erreicht und ein weiterer Streckenausbau möglich: Aus Anlass der Süddeutschen Gartenbauausstellung wurde am 28. Mai 1925 die Sonderlinie 9a von Mundenheim bis zur Fichtenstraße eröffnet, die am 29. Juni 1925 bis zur Karl-Clemm-Straße erweitert und schließlich am 1. April 1926 bis zur Luitpoldstraße verlängert wurde. Zuvor hatten am 9. März 1926 die Städte Mannheim und Ludwigshafen auch einen neuen Gemeinschaftsvertrag abgeschlossen, der im wesentlichen die im Vertrag von 1901 festgelegte Grundkonzeption fortsetzte: Die Stadt Mannheim stellte nach wie vor die Betriebsleitung; der Stadt Ludwigshafen stand lediglich das Recht zu, bei Neueinstellungen von niederem Betriebspersonal einen Teil in Vorschlag zu bringen. Die Gleise, Oberleitungen, Betriebshöfe usw. wurden von jeder Stadt auf ihre Kosten errichtet und dem Gemeinschaftsunternehmen zum Betrieb überlassen. Der Wagenpark wurde von Mannheim gestellt; Ludwigshafen erhielt die Einnahmen aus den in seinem Gebiet gelösten Einzelfahrscheinern und Zeitkarten. Aber ungelöste steuerliche Probleme veranlassten Mannheim den Gemeinschaftsvertrag zum 1. Oktober 1931 wieder zu kündigen – gleichzeitig wurde er aber immer wieder stillschweigend um 3 Monate bis zum 31. Dezember 1964 verlängert. Und die am 11. August 1927 zwischen der Lessingstraße und der Stadt Oppau eröffnete Linie war dann zunächst der Schlusspunkt in der Erweiterung des Ludwigshafener schienengebundenen Nahverkehrs. Die finanzielle Leistungskraft der Stadt war erschöpft; dem Wunsch der Einwohner der Gartenstadt nach einem Straßenbahnanschluss konnte nicht mehr entsprochen werden.

Politischer Rückschritt und Kriegszerstörung

Im März 1930 erklärte der sozialdemokratische Reichskanzler Müller aufgrund eines Konfliktes mit dem ADGB über mögliche Leistungskürzungen bei der Arbeitslosenversicherung seinen Rücktritt. Es

folgte die systematische Auflösung der Weimarer Republik durch die von Reichspräsident von Hindenburg ohne parlamentarische Mehrheit ernannten Reichskanzler, die ihrem Abschluss in der Machtübergabe an Hitler am 30. Januar 1933 hatte. Aber erst dessen Kriegsvorbereitungen bewirkten einen wirtschaftlichen Aufschwung - 1933 war davon nichts zu spüren – mit 8 270 000 Fahrgästen verzeichnete die Ludwigshafen Straßenbahn vielmehr wieder einen Tiefpunkt in den Transportzahlen. Am 11. November 1933 wurde sogar die Straßenbahnstrecke Marienkirche – BASF aufgehoben. Ab 1935 wurden alle Fahrgasteinnahmen entsprechend der wagenkilometrischen Leistung auf die Vertragspartner verteilt, wovon Ludwigshafen profitierte. 1936 wurde der Unterhalt der städtischen Straßenbahn dem Verkehrs- und Wirtschaftsamt der Stadt Ludwigshafen zugewiesen. 1939 konnte mit 18 700 000 Fahrgästen wieder den Stand von 1921 erreicht werden. 1942 wurde sogar die 30-Millionen-Grenze überschritten. Anschließend litten Gleise, Oberleitungen und Wagenpark immer mehr unter den verheerenden Luftangriffen auf die kriegswichtige Chemiestadt, aber selbst nach der Sprengung der Rheinbrücke am 20. März 1945 rumpelten noch bis zum Einmarsch der Amerikaner Straßenbahnen durch die Ruinenstadt.

Von der Stunde Null über den Kalten Krieg bis zum Ende des Gemeinschaftsbetriebes

Als am 24. März 1945 in Ludwigshafen die Waffen schwiegen, war das Straßenbahnnetz dennoch weitgehend kriegszerstört. Der Wiederaufbau lag in Händen eines kleinen Teams, das innerhalb der Stadtverwaltung unter der Bezeichnung „Städtische Straßenbahn Ludwigshafen am Rhein“ nun als selbstständiger Eigenbetrieb geführt wurde. Eine Bestandsaufnahme am 11. August 1945 ergab, dass von den 32 in Ludwigshafen vorhanden gewesenen zweiachsigen Straßenbahnbetriebswagen schon 10 und von den 26 Beiwagen deren 6 wieder eingesetzt werden konnten. Die erste Nachkriegsstraßenbahn war bereits am 19. Mai 1945 vom Luitpoldhafen nach Mundenheim gefahren. Am 18. Dezember 1948 fuhr die Straßenbahn wieder über die neuerrichtete Rheinbrücke nach Mannheim. Aber es dauerte noch bis zum 26. September 1950, als mit der Strecke Ruthenstraße – Gemeindehaus Friesenheim das letzte Teilstück des Straßenbahnnetzes wieder in Betrieb genommen werden konnte - damalige Gleislänge 51,11KM. Über 300 Gleisschäden waren behoben sowie mehr als 250 neue Oberleitungsmasten gesetzt worden.

Kaum war jedoch der Wiederaufbau vollbracht, brach innerhalb der Belegschaft ein neuer Krieg aus - diesmal der Kalte Krieg. Auch diese Episode in der Ludwigshafener Straßenbahngeschichte soll hier einmal kurz geschildert werden: Am 25. April 1947 hatte sich in Ludwigshafen ein Industrieverband „Verkehr und Spedition“ konstituiert, dem sich die Straßenbahner anschlossen. Geführt wurde der Industrieverband durch den Betriebsratsvorsitzenden bei der Ludwigshafener Straßenbahn, Hermann Keßler (KPD). Der Industrieverband unterschied sich von der bei der Stadtverwaltung vorherrschenden Gewerkschaft der öffentliche Betriebe und Verwaltung vor allem durch radikalere Forderungen bei der Lösung der Ernährungsfrage. Er hatte jedoch nur kurz Bestand, da bereits im Sommer 1947 die gewerkschaftliche Zusammenfassung der Arbeiter, Angestellten und Beamten des öffentlichen Dienstes und des Verkehrs der Westzonen in einer Gewerkschaftsorganisation festgelegt wurde. Daraufhin schlossen sich die Mitglieder des Industriverbandes ebenfalls der Gewerkschaft an und stärkten dort die radikalere ökonomische Forderungen vertretende Fraktion: So musste am 30. Mai 1949 die Betriebsratswahl vom Dezember 1948 bei der Ludwigshafener Straßenbahn nach einem Einspruch des KPD-Mitglieds August Fend vom Arbeitsgericht annulliert werden, da der mehrheitlich sozialdemokratische Wahlausschuss bei der Besetzung des Betriebsrates widerrechtlich mehrere Minderheitengruppen vorgesehen hatte, so dass auf Fend kein Mandat mehr entfallen war. Bei der Neuwahl im Juli 1949 konnte Fend deutliche Stimmengewinne und die KPD erneut die Mehrheit im Betriebsrat mit Fend als Betriebsratsvorsitzenden erringen. Fend wurde nun ein gewerkschaftsschädigendes und satzungswidriges Verhalten vorgeworfen und er am 24. September 1951 aus der Gewerkschaft ausgeschlossen. Jedoch wurde er sowohl bei den Betriebsratswahlen im Mai 1953 als auch im Mai 1955 mit 82% der Wählerstimmen von den Straßenbahnern als Betriebsratsvorsitzender bestätigt. Allerdings wurde ihm auf einer Betriebsversammlung am 13. Januar 1956 nachgewiesen, sechs Wochen unbezahlten Urlaub u.a. für einen Schulungsaufenthalt in der UdSSR genutzt zu haben. Am 8. Februar 1956 wurde Fend deshalb die Freistellung entzogen und anschließend das Betriebsratsbüro bei der Ludwigshafener Straßenbahn geschlossen, denn am 1. April 1956 wurde der Eigenbetrieb der „Städtischen Straßenbahn Ludwigshafen am Rhein“ eingestellt und die Straßenbahn den Stadtwerken Ludwigshafen als „Abteilung Verkehrsbetrieb“ angeschlossen. Der Kalte Krieg bei der Ludwigshafener Straßenbahn war damit zwar beendet, die gewerkschaftlich organisierten Straßenbahner unterstrichen jedoch auch in den folgenden Jahren bei Tarifkonflikten mit Warnstreiks immer wieder ihre Kampfbereitschaft.

Mit der Eingliederung der Straßenbahn in die Stadtwerke war aber auch der ursprüngliche Querverbund zwischen Verkehr und Versorgung wieder hergestellt. In dem Torso-Verkehrsbetrieb waren etwa 40 Personen beschäftigt, darunter 9 Beamte und Angestellte, denen auch allgemeine

Aufgaben der Verkehrsgestaltung in Ludwigshafen oblagen und die die Ludwigshafener Verkehrsinteressen gegenüber Mannheim zu vertreten hatten. Das Vorhandensein dieser eigenen Abteilung Verkehrsbetrieb war für die Stadtwerke Ludwigshafen dann eine wesentliche Hilfe bei der Aufteilung des Gemeinschaftsbetriebes und zu Beginn des selbständigen Betriebes in Ludwigshafen nach dem Abschluss des Nahverkehrsvertrages vom 12. April 1965.

Vom Nahverkehrsvertrag über die Stadtbahn ins neue Jahrtausend

Die aus steuerlichen Gründen zum 31. Dezember 1964 – nach 133 stillschweigenden Verlängerungen seit 1931 – vollzogene Auflösung der Straßenbahngemeinschaft mit Mannheim stellte Ludwigshafen auf die eigenen Räder, denn der nachfolgende Nahverkehrsvertrag vom 12. April 1965 führte zu einer Aufteilung des Wagenparks sowie zu einer anteiligen Personalübernahme durch die Stadt. Ludwigshafen übernahm 46 sechsachsige Triebwagen, 39 zweiachsige Triebwagen und 40 zweiachsige Beiwagen. Jedoch wurde die Einheit des Nahverkehrsgebietes gewahrt und für die rheinüberschreitenden Linien festgelegt, dass in einer Tarifgemeinschaft jede Stadt auf dem Gebiet der anderen im Namen und für die Rechnung dieser anderen Stadt handelt. Für die Bevölkerung hatte die Aufteilung des Gemeinschaftsbetriebes also kaum Auswirkungen. Hingegen zwangen die enorm steigenden Material- und Personalkosten ab 1967 zu einem schaffnerlosen Betrieb. Weiterhin wurde durch die Verlegung des Ludwigshafener Hauptbahnhofs aus der Innenstadt nach Westen ab dem 30. Mai 1969 eine kreuzungsfrei geführte und mit schneller Zugfolge betriebene Stadtbahn ermöglicht – erstmals mal auch mit einer unterirdischen Haltestelle am Hauptbahnhof. Auf der Kurt-Schumacher-Brücke wurde am 29. September 1972 die zweite Verbindung nach Mannheim eröffnet; am selben Tag die auf Stadtbahnbedingungen zugeschnittene neue Wendeschleife in Rheingönheim ihrer Bestimmung übergeben. Am 17. Dezember 1973 wurden die Verkehrsbetriebe Ludwigshafen GmbH (VBL) als Tochterunternehmen der Technischen Werke Ludwigshafen AG gegründet. Trotz dieser umfassenden Modernisierungsmaßnahmen konnte - bedingt durch die parallele Zunahme des Individualverkehrs – der Rückgang der Beförderungszahlen seit 1965 zunächst nicht gestoppt werden. Während der Ölkrise 1973/74 stieg die Beförderungsbilanz dann aber wieder auf einen Höchststand von 28 200 000 Personen im Jahr 1974. Trotzdem stieg auch der Zuschussbedarf der Verkehrsbetriebe aus dem Haushalt der städtischen Verwaltung. So waren es auch nicht nur Planungsprobleme, die eine Fortsetzung des Stadtbahn-Tunnelbaus unter der Bismarckstraße verhinderten, nach dem man am 26. September 1976 die unterirdischen Haltestellen Hauptpost und Danziger Platz eröffnet hatte. Entsprechend konzentrierte die VBL nun ihre Neubautätigkeit auf den stadtbahngemäßen Ausbau der Außenstrecken, z.B. zwischen Oggersheim und der Innenstadt, die am 27. Februar 1983 freigegeben werden konnte. Moderne Wege ging man auch in anderer Hinsicht: Erstmals seit dem Ersten Weltkrieg wurden im Sommer 1981 wieder Wagenführerinnen ausgebildet. Weitere Modernisierungsschritte waren die Vereinheitlichung des Tarifsystems im Rhein-Neckar-Gebiet durch den Verkehrsverbund Rhein-Neckar zum 1. Dezember 1989 und augenscheinlich die neuen Stadtbahnwagen, die ab dem 07. November 1994 durch die Stadt rollten und verkürzte Taktzeiten ermöglichten. Die Fahrgäste dankten dies durch eine häufigere Benutzung des ÖPNV. Ab dem 1. Juni 1997 nahmen die VBL den neuen Betriebshof in Rheingönheim in Betrieb, während in das Depot in der Luitpoldstraße nun die Kultur Einzug hielt. Am 23. Mai 2001 zogen die Verkehrsbetriebe Bilanz zum Jahrtausendwechsel: Die Fahrgäste waren von 20 800 000 im Jahr 1990 auf 28 600 000 im Jahr 2000 gestiegen. Allerdings sind durch die populären, aber ertragsschwachen, Jahrestickets wie die Karte ab 60, MAXX oder das Jobticket die Einnahmen nicht im gleichen Maße gestiegen. Ziel der Verkehrsbetriebe bleibt es deshalb, auch über das 100-Jahre-Jubiläum am 31. Mai 2002 hinaus, seine bestehenden Kunden zu halten und neue hinzuzugewinnen.

Literatur:

Becker, Klaus J.: „Es ist gut, dass es in Deutschland Gewerkschaften gibt“. Geschichte der ÖTV-Kreisverwaltung Ludwigshafen-Speyer-Frankenthal, Ludwigshafen / Verlag Pro Message 2001

Bürgermeisteramt der Stadt Ludwigshafen (Hg.): Geschichte der Stadt Ludwigshafen am Rhein. Entstehung und Entwicklung einer Industrie- und Handelsstadt in fünfzig Jahren 1853-1903, Ludwigshafen am Rhein 1903

Flieger, Hermann: Der Ludwigshafener Verkehrsbetrieb im Wandel der Jahre, in: Der Stadtverkehr. Fachzeitschrift für den öffentlichen Stadtlinienverkehr, Jg. 10, Nr. 10, Oktober 1965

Rabe, Werner: Betriebsgeschichte. Mannheimer Verkehrs-Aktiengesellschaft (MVG), Verkehrsbetriebe Ludwigshafen (VBL), Rhein-Haardtahn GmbH (RHB), Mannheim 1979

Verkehrsbetriebe Ludwigshafen (Hg.): 75 Jahre elektrische Straßenbahn in Ludwigshafen,
Ludwigshafen am Rhein 1977

Vogel, Emil: Die Straßen- und Vorortbahnen von Mannheim und Ludwigshafen, Phil. Diss. Heidelberg
1923

Der Herausgeber:

Klaus J. Becker wurde am 07. Juli 1963 in Bockenheim an der Weinstraße geboren. 1983 Abitur am Staatlichen Leininger Gymnasium in Grünstadt, anschließend Zivildienst im Rettungsdienst und Krankentransport. 1986 bis 1988 Ausbildung zum Einzelhandelskaufmann, anschließend Studium der Betriebswirtschaftslehre, der Wirtschafts- und Sozialgeschichte, der Neueren Geschichte sowie der Politischen Wissenschaft an der FH Worms und der Universität Mannheim. 1994 Studienabschluss als Magister Artium. Anschließend Promotion mit einem Stipendium der Hans-Böckler-Stiftung des DGB. Seit November 1997 wissenschaftlicher Mitarbeiter des Stadtarchivs Ludwigshafen. Mai 1999 Abschluss der Promotion als Dr. phil. Mehrere Veröffentlichungen insbesondere zur Geschichte der Arbeiterbewegung in Rheinhessen, der Pfalz und in Rheinland-Pfalz.