



ZÖPNV NEWS

**Aktuelles zur
Mobilität im südlichen
Rheinland-Pfalz**



Ausgabe **02-2025**

**Das Wichtigste
kurz & knapp:**

- 150 Jahre Eisenbahn in der Südwestpfalz
- Dampfzugfahrten zum Jubiläum
- Die Zukunft der Bahn ist elektrisch
- Ausbaustrategie RLP-Takt 2030+

150 Jahre Eisenbahnen in der Südwestpfalz

**Wir feiern das Jubiläum.
Die Zukunft der Bahn ist elektrisch.**

Vor 150 Jahren, am 25. November 1875, wurden zwei für die Südwestpfalz wichtige Bahnverbindungen in Betrieb genommen. Die Verbindung Landau-Zweibrücken konnte durchgehend befahren werden und erhielt mit einer Stichstrecke nach Pirmasens eine heute unverzichtbare Ergänzung. Stand der Anschluss der Südwestpfalz an die Schiene bis in die 1990er Jahre auf der Kippe, befindet sich der gesamte regionale Bahnverkehr heute vor einem Aufbruch in die Moderne: Fast alle Stationen sind modernisiert, die Signaltechnik wird elektronisch gesteuert und ein elektrischer Zugbetrieb steht in den Startlöchern.

**Zweckverband ÖPNV
Rheinland-Pfalz Süd**

Der ZÖPNV Süd wird das 150jährige Jubiläum gemeinsam mit den Landkreisen Südliche Weinstraße und Südwestpfalz sowie den Städten Pirmasens und Zweibrücken feiern und Dampfzüge auf den Jubiläumstrecken einsetzen. Gleichzeitig werden Ministerpräsident Alexander Schweitzer, Mobilitätsministerin Katrin Eder und der Zweibrücker Oberbürgermeister Dr. Marold Wosnitza zusammen mit dem ZÖPNV Süd und dem ZRN am 11.10.2025 den offiziellen Spatenstich für den Baustart der S-Bahnstrecke nach Homburg/Saar setzen.

Stilecht vorgesehen ist der Einsatz einer für die Westpfalz typischen Dampflok der Baureihe 23, so dass am Wochenende vom 11. bis 12. Oktober Eisenbahnfreunde und alle, die es noch werden wollen, auf ihre Kosten kommen werden.

Am Samstag, dem 11. Oktober, pendelt der Nostalgiezug zwischen Pirmasens Nord und Zweibrücken. Am Sonntag, dem 12. Oktober, fahren die Dampfzüge auf der Strecke zwischen Landau und Pirmasens Nord und zwischen Dahn und Landau. Als ideale Gelegenheit zur Pause bietet sich die gleichzeitig stattfindende Kerwe in Hinterweidenthal an.

Die Fahrpläne und weitere Details werden rechtzeitig unter www.zoepnv-sued.de/veranstaltungen-jubilaeeen sowie über diesen QR Code veröffentlicht.



Im Bahnhof Pirmasens Nord werden die Biebermühlbahn (Kaiserslautern–Pirmasens) und die Südpfalzstrecke (Zweibrücken–Landau) miteinander verknüpft. Im Jahr 1989 pendelte ein Schienenbus zum Pirmasenser Hauptbahnhof, um den Anschluss der Stadt an die Eil- und Schnellzüge Richtung Karlsruhe und Stuttgart herzustellen.

Zwei Bahnhöfe für Pirmasens

Mit der Einweihung der Bahnlinien durch das Queich- und Schwarzbachtal sowie der Stichstrecke von der Biebermühle zum Pirmasenser Stadtbahnhof fanden die intensiven Bemühungen um einen Bahnanschluss für die Südwestpfalz ein vorläufiges Ende. Die Topographie machte es den Eisenbahnplanern aber nicht leicht: Hoch hinauf über Pirmasens oder doch „unten“ in den Tälern bleiben? Die Variante mit einem Tunnel bei Rodalben erhielt den Vorzug – so erhielt Pirmasens einen Hauptbahnhof mit zunächst eingleisiger Anbindung an den großzügig angelegten Umsteigebahnhof „auf der Biebermühle“.

Durch das Schwarzbach- und das Queichtal rollten bald viele Kohlezüge und sogar Schnellzüge nach München und Metz. Nach und nach wurde das Schienennetz ergänzt: Allen voran die in zwei Abschnitten gebaute Biebermühlbahn nach Kaiserslautern (1904 bzw. 1913) und die Bahn ins Dahner Felsenland (1911). Weitere noch in Betrieb genommene Stichstrecken sind, bis auf die Strecke Homburg–Zweibrücken, alle Geschichte. Von der ursprünglich zweigleisigen Strecke zwischen Pirmasens Nord und Pirmasens Hbf. ist heute noch die 1939 fertiggestellte „Bergstrecke“ der Biebermühlbahn nach Pirmasens in Betrieb. Diese löste das sogenannte Talgleis mit seiner starken Neigung ab.

Rückzug aus der Fläche – und die Rettung der Südpfalzstrecke

Noch in den 1960er Jahren hatte Zweibrücken Direktverbindungen nach Mainz (über die Glantalbahn), München und Salzburg sowie Trier und Tübingen. Doch der Durchgangsverkehr verlagerte sich auf die ab den 1960er Jahren elektrifizierte Hauptachse über Kaiserslautern. Die Ortschaften Höhmühlbach und Stambach erhielten erstmals Haltepunkte, Delfeld sogar einen zweiten. Doch es folgte rasch der Rückzug aus der Fläche: In den 1980er Jahren wurde die Hälfte der Kreuzungsbahnhöfe sowie die Stationen Niederauerbach, Einöd (Saarland), Contwig und am Ende sogar Stambach aufgegeben. Das Aufkommen im Güter-

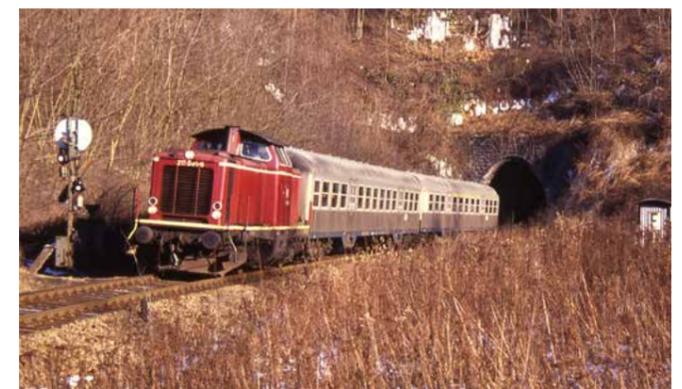
verkehr brach völlig ein: Strukturwandel und das Desinteresse der Bundesbahn verstärkten sich gegenseitig. Vor 22 Jahren wurde bei Reno in Thaleisweiler der letzte Güterwagen verladen.

Einen sichtbaren Wandel gab es auch im Personenverkehr: Der letzte planmäßige Dampfzug nach Pirmasens fuhr im Herbst 1975. Der ab 1988 eingesetzte (damals) neue Triebwagen der Baureihe 628 übernahm sukzessive den Zugverkehr. Der letzte der roten Schienenbusse fuhr dann Ende Juli 1993. Ebenso abgelöst wurden kurz darauf die Dieselloks der Baureihe V 100 mit ihrem charakteristischen, mittig angeordneten Führerstand. Sie zog Güter- und Personenzüge.

Ziel der Deutschen Bundesbahn war es damals, sich weitgehend vom Schienenverkehr in der Südwestpfalz zu verabschieden. Die Südpfalzstrecke sollte stillgelegt werden, nur noch Kaiserslautern–Pirmasens sowie Zweibrücken–St. Ingbert sollten übrigbleiben: Noch im Jahr 1991 drängte die Bundesbahn darauf, dass die Nachfrage zwischen Annweiler und Zweibrücken trotz verbesserten Angebots rückläufig und der Busverkehr die bessere Lösung sei. Selbst das Bundesverkehrsministerium, weit weg vom Geschehen, sekundierte und betonte, der Betrieb der Strecke sei der Bundesbahn nicht zuzumuten, da es keine Rationalisierungspotenziale gäbe. Dies war, mit Blick auf die personalintensive Betriebsführung, völlig aus der Luft gegriffen.

Was die Südpfalzstrecke rettete, war letztlich die Aussicht auf bevorstehende Regionalisierung des Nahverkehrs ab 1996. Die Verantwortung des Bundes und der Bundesbahn für die konkreten Angebote würde bald ablaufen und auf das Land und einen hierfür gegründeten Zweckverband für das südliche Gebiet von Rheinland-Pfalz übergehen.

Ein Bundesbahnklassiker über drei Jahrzehnte: Die rote Diesellok V 100 zog im Jahr 1987 einen Nahverkehrszug aus dem „Neuen Fehrbacher Tunnel“. Er ist mit 889 Metern der zweitlängste der Pfalz.



Der moderne Bahnverkehr kommt in die Südwestpfalz

Ende der 1990er Jahre übernahm der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (heute ZÖPNV Süd) die Verantwortung für das Angebot auf der Schiene. Anstatt der Stilllegungspläne der früheren Deutschen Bundesbahn wurde das Angebot nun ausgebaut, im Wochenendverkehr 1997 sogar die Wieslauterbahn reaktiviert.

Unter konzeptioneller Federführung des ZÖPNV Süd wurden die Stationen Landau Süd, Sarnstall und Hauenstein Mitte neu errichtet, Contwig und Stambach erhielten die Bahnanbindung zurück. Nach vielen Jahren Planung wurde im Jahr 2021 die Station Zweibrücken Rosengarten neu in Betrieb genommen. Zwischen Landau und Zweibrücken sind fast alle Stationen barrierefrei ausgebaut – der Umsteigebahnhof Pirmasens Nord soll im Frühjahr 2026 fertiggestellt sein. Der Abzweigbahnhof Hinterweidenthal Ost wird nur für das Umsteigen ins Wieslautertal benötigt, soll perspektivisch aber ebenfalls kundenfreundlich umgestaltet werden.

Planmäßig kommen aktuell nur die klimatisierten Dieseltriebwagen der Baureihe 642 (Siemens Desiro) und 643 (Bombardier Talent) zum Einsatz. Nur ins Wieslautertal und als Aushilfe fahren noch vorübergehend die robusten 628.

Bei der Leit- und Sicherungstechnik hat es schon 2017 eine tiefgreifende Änderung gegeben: Die DB ersetzte damals alle mechanischen Stellwerke in der Südwestpfalz sowie die drei dort mit Relais-technik der 1960er Jahre ausgestatteten Anlagen auf einen Schlag durch ein aus Neustadt/W ferngestelltes elektronisches Stellwerk. Lediglich der Bahnhof Schopp im Landkreis Kaiserslautern wird bislang – allerdings nur noch kurze Zeit - mechanisch betrieben. Mit Kurbeln und Drahtseilen für Signale, Weichen und den örtlichen Bahnübergang.

Seit 2008 kommen klimatisierte Triebwagen in die südliche und südwestliche Pfalz. Der „Desiro“ – hier beim Gut Rothenhof bei Annweiler – bietet bei modernisierten Bahnsteigen einen barrierefreien Ein- und Ausstieg.



Ab Frühjahr 2026 werden die batterieelektrischen Triebwagen schrittweise in der Pfalz auf die Schiene kommen. Im September 2024 wurde der Zug auf der Fachmesse Innotrans präsentiert.

Die Zukunft der Bahn ist elektrisch

Heute, 150 Jahre nach der Inbetriebnahme der Bahnstrecke durch die Südwestpfalz stehen weitere durchgreifende Modernisierungsschritte an. Zunächst soll im Frühjahr 2026 der völlig neu gestaltete Bahnhof Pirmasens Nord fertig gestellt werden. Gleichzeitig werden neuartige Fahrzeuge zum Einsatz kommen: Zunächst bei der Linie RB 68 zwischen Pirmasens und Saarbrücken werden batterieelektrische Triebwagen, sogenannte „Flirt“ der Firma Stadler ab Frühjahr 2026 die Dieseltriebwagen ersetzen. In den Folgejahren folgt deren vollständige Ablösung auch in Richtung Landau (ab Dezember 2028) und zwischen Kaiserslautern und Pirmasens (ab Dezember 2026).

Um die Züge effizient und auf längeren Strecken einsetzen zu können, lässt der ZÖPNV Süd mit Förderung von Bund und Land sogenannte Oberleitungsinselanlagen errichten. Auf diese Weise können die Batterien der Züge bei längeren Bahnhöfen aufgeladen werden. Die Bahnhöfe Landau und Pirmasens Nord werden deshalb im Jahr 2028 elektrifiziert. Sogar die Bergstrecke zum Pirmasenser Hauptbahnhof bis kurz vor den „Neuen Fehrbacher Tunnel“ wird mit einem Fahrdraht überspannt, weil die Fahrt dort – es sind auf einer Länge von nur sieben Kilometer immerhin rund 120 Höhenmeter zu überwinden – die Akkus besonders fordern würde. Bei der Talfahrt hingegen fließt die beim Bremsen gewonnene Energie in den Batteriespeicher zurück.

Eine weitere positive Entwicklung ergibt sich in Zweibrücken: Der aktuelle Zeitplan sieht vor, bis Ende 2028

den S-Bahnbetrieb aus Richtung Kaiserslautern/Homburg aufzunehmen und damit die Bahnstrecke Homburg–Zweibrücken zu reaktivieren, weshalb die Bahnhofsgleise und der gemeinsam genutzte Streckenabschnitt bis Einöd ohnehin elektrifiziert werden und so eine weitere Zwischenladung der Züge möglich sein wird.

Die vielfach und nachvollziehbar geforderte Vollelektrifizierung vor allem der Südpfalzstrecke würde viel länger dauern – sofern der Bund sie überhaupt fördern würde. Mit den batterieelektrischen Zügen – der Vertrag mit der DB sieht übrigens vor, dass die elektrische Energie vollständig aus regenerativen Quellen zu beziehen ist – wird der Bahnverkehr künftig fast klimaneutral durchgeführt werden. Im Wesentlichen fallen nur noch die Emissionen für die Herstellung der Bahnanlagen und Züge an.

Anstelle der aktuell nicht realisierbaren Reaktivierung der sogenannten „Talstrecke“ mit dem „Alten Fehrbacher Tunnel“ hat die DB ein sogenanntes Blocksignal eingebaut: Damit ist die Leistungsfähigkeit der eingleisigen Strecke nennenswert erhöht, weil dann ein Zug dem anderen folgen kann, bevor dieser im Bahnhof Pirmasens Nord bzw. Hbf. eingetroffen ist. Auf Betreiben des ZÖPNV Süd wird ergänzend in den kommenden Jahren der Haltepunkt Steinalben als neuer Kreuzungsbahnhof ausgebaut und gleichzeitig modernisiert werden. Die heute genutzten Kreuzungsbahnhöfe (also Begegnungsstellen) in Schopp und Waldfishbach bleiben dabei erhalten. Dadurch können die Fahrzeiten verkürzt und Anschlüsse verbessert werden.



Für die Eil- und Schnellzüge Saarbrücken–Karlsruhe–Stuttgart waren mehrere sogenannte Kreuzungsbahnhöfe (wie hier in Rodalben, Foto aus 1989) notwendig, damit sie auf der seit Ende des Zweiten Weltkrieges eingleisigen Strecke in das Fahrplanschema passten. Der ZÖPNV Süd möchte das Angebot auf der Südpfalzstrecke langfristig verbessern und sieht deshalb die Wiedererrichtung von zusätzlichen Begegnungsabschnitten, wie z. B. im Bahnhof Rodalben, der durch die damalige Deutsche Bundesbahn zurückgebaut wurde, als notwendig an.

Rheinland-Pfalz-Takt 2030+

Es bleiben zwei wichtige Wünsche aus der Region: Eine schnelle Regional-Express-Verbindung von Saarbrücken über Zweibrücken und Landau in Richtung Karlsruhe sowie die Integration der Wieslauterbahn in den Rheinland-Pfalz-Takt mit täglichem Zugbetrieb. Letzteres Projekt hat mit einer positiven Nutzen-Kosten-Indikation eine wichtige Stufe genommen und wird nun als Vorbereitung für einen Förderantrag beim Bund in der hierfür notwendigen Vertiefung untersucht. Ein vertakteter Regional-Express scheitert bis auf Weiteres daran, dass die eingleisige Strecke nicht ausreichend Begegnungsmöglichkeiten bietet und ohne gleichzeitige Verschlechterung des bestehenden Regionalbahnangebots nicht fahrbar ist. Doch bei dieser Erkenntnis soll es nicht bleiben. Land und Zweckverbände arbeiten aktuell an der Angebotsstrategie „Rheinland-Pfalz-Takt 2030+“. Dabei werden auch die Möglichkeiten zur Verbesserung des Regionalverkehrs in der Südwestpfalz geprüft.

In der Zusammenfassung ist festzustellen: Die Wiedererrichtung von Kreuzungsbahnhöfen und zweigleisigen Abschnitten würde den Ausbau des Angebotes auf der Schiene und auch die Rückkehr von Güterzügen zur regionalen Erschließung erleichtern. Doch auch ohne diese sinnvollen Maßnahmen steht die Schiene in der Südwestpfalz vor einem Neustart. Die Zukunft der Bahn ist elektrisch, sie steht quasi vor der Tür. Wir müssen sie nur noch hereinlassen und in Betrieb nehmen.