



09/2025

Dachsbauten im Bahndamm: DB InfraGo sperrt kurzfristig die Bahnstrecke Deidesheim – Bad Dürkheim

Damit auch Zugausfälle zwischen Bad Dürkheim und Freinsheim und geänderte Fahrpläne zwischen Deidesheim und Neustadt/W

Deutliche Kritik am Vorgehen der Deutschen Bahn

Kein Zugverkehr vom 17. März bis mindestens Mitte Dezember 2025

Ersatzverkehr mit Bussen konnte nicht durchgeplant werden

Kaiserslautern/Bad Dürkheim, 11 März 2025: Mit deutlicher Kritik an der DB InfraGo reagiert der Zweckverband ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd auf die Ankündigung der Deutschen Bahn, die DB Strecke Bad Dürkheim – Deidesheim, nun vorzeitig ab dem 17. März 2025 voll zu sperren. Ursprünglich war geplant, den Zugverkehr ab dem 11. Juli 2025, also rund drei Monate später, auf einen Schienenersatzverkehr umzustellen, um den durch Dachsbauten instabilen Bahndamm bei Wachenheim bis Mitte Dezember 2025 zu sanieren.

Die Kritik des ZÖPNV setzt an zwei Punkten an: Die späte Information darüber, dass sich die Situation zugespitzt hat und die offenkundig vernachlässigte Vorbereitung der Sanierung, die nun zu einer weiteren Verlängerung der Sperrphase führen könnte.

Ab 17. März bis mindestens Mitte Dezember kein Zugverkehr

Stolperstart für das Ersatzkonzept mit Bussen vorprogrammiert

Vorgesehen ist, dass anstelle der Züge zwischen Deidesheim und Bad Dürkheim halbstündlich Busse verkehren, die bis Freinsheim und dann stündlich, bis Grünstadt durchfahren. Der Grund hierfür ist, dass der Zugverkehr zwischen Freinsheim und Bad Dürkheim aus betrieblichen Gründen erheblich eingeschränkt werden muss, weil durch die Streckenunterbrechung die Fahrzeug- und Personaleinsätze aufwändiger werden. Stand heute können aber zwischen Bad Dürkheim und Freinsheim einige wenige Züge für den Berufs- und Schülerverkehr angeboten werden.

Der Zugverkehr zwischen Ramsen/Monsheim - Grünstadt, Freinsheim und Frankenthal ist nicht betroffen und sollte planmäßig verkehren können. Auch zwischen Neustadt (Weinstr.) und Deidesheim verkehren die Züge, in Richtung Neustadt (Weinstr) allerdings in einem geänderten Fahrplan.

Für die Kund:innen bedeutet die vorgezogene Sperrung nicht nur, dass zunächst neun Monate kein Zug fährt, sondern auch, dass es den Planer:innen bei der DB Regio, den Busunternehmen und dem ZÖPNV Süd gar nicht mehr möglich war, das Buskonzept in Detail auszuplanen. Deshalb ist ein Stolperstart für das Ersatzkonzept vorprogrammiert. Die Busfahrzeiten konnten nicht getestet werden, die Festlegung der Haltestellen ist nicht abgeschlossen, mögliche Straßenbaumaßnahmen mit Umleitungen konnten noch nicht abgefragt und in den Fahrplänen berücksichtigt werden. Ob die nötige Anzahl an Bussen und Fahrpersonal nun schon drei Monate vorher zur Verfügung steht, ist nicht garantiert.

Aufgrund der Kurzfristigkeit der Streckensperrung ist auch eine sachgerechte Kundeninformation schwierig. Die DB Regio wird daher auf Initiative des ZÖPNV Süd ab Ende dieser Woche die Kunden in den Zügen über die bevorstehende Streckensperrung informieren.

Der Zweckverband bittet die Kund:innen um Verständnis dafür, dass die in aller Eile erstellten Fahrpläne nun Zug um Zug in die Online-Auskunftssysteme eingepflegt, aber auch noch nachgebessert werden müssen.

Im Internet können die Ersatzfahrpläne ab Ende dieser Woche auf den Seiten der DB AG und unter www.rolph.de eingesehen werden. Sie werden dort auch bedarfsweise aktualisiert.

Ergänzend noch der Hinweis, dass die Radmitnahme in den Bussen grundsätzlich nicht möglich ist.

Ausgehöhlter Bahndamm muss saniert werden

Auslöser der Sperrung sind Dachsbauten im Bahndamm nördlich von Deidesheim. Die Tiere graben zum Teil komplexe und umfassende Höhlensysteme und haben dort einen instabilen Untergrund der

Bahnstrecke verursacht. Die Kritik des ZÖPNV richtet sich also nicht gegen die Sanierung an sich, sondern gegen das Vorgehen der DB InfraGo im vorliegenden Fall.

So war die Sperrung ab Juli 2025 vor rund zwei Jahren von der DB InfraGo selbst festgelegt und die Sanierung während der verkehrsreichen Zeit mit Weinfesten und Bad Dürkheimer Wurstmarkt als unumgänglich bezeichnet worden. Jetzt stellte man fest, dass die Dachse den Höhlenbau verstärkt und offenbar räumlich ausgedehnt haben mit der Folge, dass sich in Randlage des Gleisbettes schon Anlagenteile der Bahnstrecke verschoben haben.

Doch offenbar wusste man bei DB InfraGo schon seit Ende letzten Jahres Bescheid, dass sich die Situation zugespitzt hat, unterließ jedoch die Information darüber, dass mit einer vorgezogenen Sperrung zu rechnen sei. So müssen die Planer nun ad hoc das noch in Erarbeitung befindliche Ersatzkonzept realisieren. Ausbaden werden es die Kund:innen müssen, die Anschlüsse verpassen und nicht pünktlich ankommen werden.

Grundsätzlich ist zudem die Frage an den staatlichen Infrastrukturbetreiber zu stellen, warum es überhaupt zu einer derart starken Unterhöhlung des Bahndamms durch die Dachse gekommen ist. Diese entsteht nicht innerhalb weniger Wochen, sondern über einen längeren Zeitraum. Warum die DB InfraGO diese Entwicklung nicht hat verhindern können, erschließt sich uns nicht.

Natura 2000/Vogelschutzgebiet — DB will in der Brutzeit der Vögel den Damm roden

Außerdem gibt die DB InfraGo an, noch nicht einmal den bislang bekannten Sanierungsabschnitt gerodet zu haben. Er befindet sich im Bereich eines Natura 2000/Vogelschutzgebietes. Nun erwartet die DB für den gesamten, nun erweiterten Sanierungsabschnitt die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung, um während der Brutzeit der Vögel den Bahndamm roden zu können.

Nach Auffassung des ZÖPNV Süd hatte die DB bis Ende Februar ausreichend Zeit, um die Rodungen durchzuführen – ohne besondere Ausnahmegenehmigung. Die diesbezüglichen Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes gelten seit Jahrzehnten, jeder Gartenbesitzer weiß, dass jedes Jahr ab 1. März Rückschnitte und Rodungen verboten sind. Die Eingriffe in das Vogelschutzgebiet wären bei fachgerechter Vorgehensweise geringer ausgefallen und dadurch möglicherweise besser verantwortbar. Aber das staatliche Unternehmen hat schlicht nichts zurückgeschnitten und gerodet und – so der sich nach Auffassung der Geschäftsstelle des ZÖPNV aufdrängende Eindruck - darauf vertraut, dass man die Schutzwürdigkeit des Gebietes als weniger wichtig als die Sanierung der Bahnstrecke betrachtet. Und die DB InfraGo erklärte in den Gesprächen schon jetzt, dass der an sich üppige Sperrzeitraum von zunächst sieben und nun neun Monaten nicht ausreichen könnte und mit einer noch längeren Sperrung zu rechnen sei.

Entscheidung über Ausnahmegenehmigung steht aus

Die schwierige Entscheidung darüber, ob trotz Vogelbrutzeit im Schutzgebiet gerodet und anderweitig gearbeitet werden darf, müssen nun die Naturschutzbehörden treffen. Die Hoffnungen darauf, dass eine mögliche frühere Sperrung auch zu einem Vorziehen der Sperrphase und dadurch zu einer früheren Wiederaufnahme des Verkehrs führen würde, dämpft die DB InfraGo: Es handele sich um eine Spezialfirma, man versuche für den Fall, dass man die Ausnahmegenehmigung für die Eingriffe bekomme, einen früheren Start.

Es könnte also die Situation eintreten, dass die Strecke drei Monate früher gesperrt wird und die Sanierung gar nicht startet.

Mit frdl. Grüßen

Zweckverband ÖPNV
Rheinland-Pfalz Süd

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstr. 1, 67655 Kaiserslautern