

# Bahn versucht, die „Tragödie“ zu erklären

**PLANUNGS-AUSSCHUSS** DB-Sprecher nennt Wetter, Technik und Bäume als Gründe für das Chaos auf den Eifelstrecken

VON MICHAEL SCHWARZ

**KREIS EUSKIRCHEN.** Seit Beginn der Woche müsse sich die Lage auf Eifel- und Voreifelstrecke entspannt haben, ließ sich Dirk Helfert vernehmen. Denn die Lint-Flotte sei in diesen Tagen erweitert worden, der Hersteller „Alstom“ habe zwei weitere Züge geliefert.

Doch dem Leiter des Verkehrsbetriebs Rheinland der Deutschen Bahn Region AG schlug am Mittwoch im Euskirchener Kreishaus Skepsis entgegen. Die Sprecherin der Initiative Eifelpendler, Gaby Cremer, wusste sogleich von erheblichen Verspätungen zu Beginn der Woche zu berichten (siehe Interview).

Massenhafte Zugausfälle, drastisch überfüllte Züge und mangelnder Komfort, die im krassen

„Sie können sich ruhig setzen, Sie sind ja nicht im Zug

Landrat Günter Rosenke

Widerspruch zu den Ankündigungen bei der Einführung der neun Lint-Züge stehen und seit Dezember die Bahnkunden auf die Palme bringen, waren für SPD und CDU Anlass genug, eine Sondersitzung des Planungsausschusses zu beantragen.

Etwa 30 Bürger wohnten der Sitzung bei. „Sie können sich ruhig setzen, Sie sind ja nicht im Zug“, begrüßte sie Landrat Günter Rosenke mit einem Schuss Galgenhumor. Es ging sachlich zu, aber mit klarer Kante. „Wir werden nicht auf einen Cent verzichten“, ließ etwa Heiko Sedlaczek, Geschäftsführer des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (NVR), Helfert wissen. Insgesamt „weit über eine Milliarde“ werde der NVR in den kommenden 20 Jahren an die DB Regio für die Bedienung der Dieselnetzstrecken zahlen. Da aber die Leistung nicht dem Vertrags-



Es ist kurz vor zwölf: Die Uhr am Mechnicher Bahnhof zeigte diese Zeit am Donnerstag um 9 Uhr an – als handelte es sich um ein Symbol für das Verhältnis vieler enttäuschter Kunden zur Bahn. Foto: sch

text entspreche, würden Entschädigungszahlungen fällig.

Überhaupt dürfte reichlich Geld fließen, denn die DB will sich wegen der Mängel an den neuen Lint-Zügen wiederum beim Hersteller „Alstom“ schadlos halten – wenn auch nicht um jeden Preis: Reparierbare Züge sollen so schnell wie möglich wieder auf die Strecke und nicht wegen möglicher Beweisführungen für eventuelle Klagen den Kunden vorenthalten werden.

„Die Ingenieure sind als erstes gefragt, dann erst die Anwälte“, so Helfert, der zusagte, dass bei den

Entschädigungen für die Kunden im Rahmen der Mobilitätsgarantie Kulanz an den Tag gelegt werde. Er versuchte erst gar nicht, die „Tragödie“ (Hans-Werner Ignatowitz vom Fahrgastverband Pro Bahn) kleinzureden. „Im Schnitt“, so Helfert, „standen pro Tag neun Fahrzeuge dem Betrieb nicht zur Verfügung.“

Wie er weiter erklärte, sorgten Undichtigkeiten im Kühlsystem reihenweise dafür, dass die Elektronik passen musste: „Wasser und Elektronik vertragen sich nicht.“ Und bis so ein Zug wieder getrocknet ist, das kann dauern ...

Doch das Problem sei inzwischen gelöst, so Helfert. Und dann diese Witterung! Schnee und Eis hätten so manchen Zug stillgelegt. SPD-Fraktionschef Andreas Schulte wunderte sich allerdings: „An eine große Zahl von Wetterkatastrophen kann ich mich gar nicht erinnern.“ Sein Genosse Wolfgang Heller erinnerte sich wehmütig an den alten Bahn-Slogan „Alle reden vom Wetter – Wir nicht“. Doch der Zug scheint wohl abgefahren.

Nicht zuletzt hätten mehrfach umgekippte Bäume die Fahrt der Züge von jetzt auf gleich beendet, machte Helfert geltend. Könnte

## 13 Tage Verspätung

**18 462 Minuten** an Verspätungen sind laut der Initiative Eifelpendler seit dem 15. Dezember auf den Strecken Köln-Trier und Bonn-Euskirchen aufgelaufen (Stand: 3. Februar) – auf der Strecke Köln-Trier und zurück 16 123 Minuten, zwischen Euskirchen und Bonn 2339 Minuten.

**Das seien knapp 13 Tage** Verspätung in sieben Wochen Fahrzeit. Es habe auf beiden Strecken insgesamt 107 Totalausfälle und 40 Teilausfälle gegeben, so die Eifelpendler. (sch)

das daran liegen, so hieß es aus den Reihen der Politiker, dass die Bahn es mit der Streckenpflege nicht so genau nehme? Ein Vertreter von DB Netz gab zu, dass die Pflege der Strecken in den Jahren 2000 bis 2005 gelitten habe. „Das war in der Zeit, als die Bahn unbedingt an die Börse wollte, oder?“, unterbrach ihn ein Ausschussmitglied. Nun ja, inzwischen werde wieder mehr in die Streckenpflege investiert, antwortete der DB-Mann. Oft stünden die gefährlichen Bäume aber auf Privatgrundstücken: „Wenn Gefahr in Verzug ist, kommen wir mit der Kettensäge.“

NVR-Geschäftsführer Heiko Sedlaczek nahm sich der Zugtüren an, von denen es zu wenig gebe und die viel zu lange fürs Öffnen und Schließen bräuchten. Grundlage dafür seien neue EU-Sicherheitsbestimmungen.

Was ihn auf der Fahrt nach Euskirchen genervt habe, so Sedlaczek: Erst sechs Sekunden nach Stillstand des Zuges seien die Türen geöffnet worden. Es bedarf keiner großen Fantasie, sich vorzustellen, was in Kunden vorgeht, die in diesen sechs Sekunden zusehen müssen, wie ihr Anschlusszug den Bahnhof verlässt ...

## „Kein Wunder, dass die Nerven blank liegen“

Gaby Cremer, Sprecherin der Initiative Eifelpendler, zur Situation auf den Bahnstrecken im Kreis Euskirchen

*Frau, Cremer, laut DB müsste es seit dem Wochenende Entspannung auf Eifel- und Voreifelstrecke geben. Wie sind Ihre Erfahrungen?*

Also, am Montagabend hatte der Zug, in den ich in Euskirchen hätte umsteigen müssen, 39 Minuten Verspätung. Am Dienstagmorgen sollte mein Zug in Kall um 7.06 Uhr fahren. Der fiel aber aus, weil in Mechnich ein Zug liegen geblieben war, was die weiteren Züge blockierte.

*Was haben Sie da gemacht?*

Ich bin mit dem Taxi gefahren – am Montag von Euskirchen nach Blankenheim, am Dienstag von Kall nach Euskirchen zum Zug nach Bonn. Die erste Fahrt hat 66 Euro gekostet, die zweite 56 Euro.

*Holen Sie sich das Geld im Rahmen der DB-Mobilitätsgarantie zurück?*

Ja, ich habe die Anträge schon ausgefüllt.

*Wo liegen Ihrer Meinung nach die Probleme?*

Während auf der Eifelstrecke Trier-Köln die Anzahl der Verspätungen überwiegt, sind es auf der Voreifelbahn Euskirchen-Bonn Ausfälle und zusätzliche Haltestellen. Verspätungen gibt es hier auch, aber hier muss man eigentlich die bereits im Vorfeld geänderten Fahr- und Umsteigezeiten noch hinzurechnen.

*Heißt das, es liegt auch am Fahrplan?*

Ja, der Fahrplan hat alleine die Reisezeit für Eifeler nach Bonn um mindestens eine halbe Stunde täglich verlängert.

*Die Deutsche Bahn Regio AG weist*

*auf Probleme mit den Zügen und auf die Witterung hin ...*

Das Problem liegt nicht nur an defekten Zügen oder Witterungseinflüssen. Es liegt schlicht und einfach an einem Fahrplankonzept, das nicht für diese Strecken tauglich ist. NVR und DB Regio wollen das nicht wahrhaben, denn die Änderung des Konzepts würde die Kosten erhöhen, da mehr Triebwagen erforderlich wären.

*Was schlagen Sie konkret vor?*

Ein Schnellzug auf der Strecke Trier-Köln in den Hauptverkehrszeiten einmal pro Stunde könnte Entspannung bringen. Den könnten Kunden nutzen die eine weite Strecke etwa nach Köln oder Trier fahren. Sie würden dann nicht mehr in den Zügen mitfahren, die an allen Haltestellen halten. In denen wäre dann mehr Platz.

*Dieser Zug könnte dann aber nicht zusätzlich fahren?*

Nein, das würde das ohnehin schon überspannte Netz völlig überlasten. Dieser Schnellzug müsste statt eines Zuges, der überall hält, fahren. Hier muss dann zusätzlich noch eine Kapazitätserhöhung erfolgen.

*Auf der Strecke Euskirchen-Bonn sehen Sie aber keine Lösung, oder?*

Doch, hier ist die Lösung einfach: Ein Zug pro Stunde wird als Schnellzug eingesetzt und die restlichen drei Züge bedienen dann alle Haltestellen – oder man teilt die Strecke und fährt abwechselnd bis Rheinbach als Schnellzug und von dort mit allen – der nächste genau umgekehrt et cetera. Es gibt schon mehrere konkrete Vorschläge hierzu, die der NVR bisher nicht geprüft hat. Denn im Ergebnis heißt

das, dass die Haltestellen kurz vor Bonn nur noch drei- statt viermal pro Stunde bedient werden. Angesichts der Tatsache, dass diese Strecke ohnehin nur wenige Minuten in Anspruch nimmt und es Alternativen wie etwa Busse gibt, lässt sich das leicht verschmerzen. Im Gegensatz zu dem derzeitigen immensen Zeitverlust bei den Fernpendlern, der nicht zumutbar ist! Hier sind die Pendler aus dem Kreis Euskirchen gegenüber den Städtern krass benachteiligt worden.

*Glauben Sie noch an grundlegende Verbesserungen?*

Ja, darum kämpfen wir schließlich. So kann es ja nicht weitergehen.

Das Gespräch führte Michael Schwarz