

Informations-Chaos nach dem Orkan im Kreis Lippe

> Die Fahrgastinformation, die schon bei den geplanten Bauarbeiten zwischen Detmold und Lage (Lippe) nur unzureichend klappte (der **Fahrgast** 1/2007, S. 38 ff.), wurde nach dem Orkan „Kyrill“ noch chaotischer.

Donnerstag, 18. Januar 2007: DB-Netz legt den Verkehr der Verbindungen Herford – Detmold – Paderborn und Bielefeld – Detmold – Altenbeken nach 18 Uhr still. Mehrere umstürzende Bäume setzen die elektrifizierte Bahnlinie zwischen Herford und Horn-Bad Meinberg außer Betrieb.

Freitag, 19. Januar 2007: Die Strecken können – abschnittsweise schon am frühen Morgen, der Rest gegen Abend – geräumt werden. Die Nordwestbahn nimmt den Verkehr mit ihren Dieseltriebwagen in der Verbindung Bielefeld – Detmold – Altenbeken wieder auf. Die DB kann die Strecke hingegen mit ihren Elektrotriebwagen nicht befahren, weil die Oberleitung beschädigt ist.

Samstag, 20. Januar 2007: Während die Nordwestbahn planmäßig verkehrt, fährt die DB nur südlich von Horn-Bad Meinberg. Auf dem 37 km langen Abschnitt Herford – Horn-Bad Meinberg wird ein Busverkehr eingerichtet. Fahrpläne dafür gibt es nicht, die Busfahrer fahren nach Gutdünken. Die Fahrzeit beträgt statt 33 Minuten eineinhalb Stunden. Im Internet ist keinerlei Information über den Ersatzverkehr verfügbar.

Sonntag, 21. Januar 2007: Auch am dritten Tag nach dem Orkan richtet die DB einen Busersatzverkehr ein. Obwohl genügend Dieseltriebwagen, zumeist bei anderen Unternehmen, in der Region stehen würden, werden sie nicht für einen Ersatzverkehr herangezogen. Auch heute gibt es keine provisorischen Ersatzverkehr-Aushangpläne. Um 11 Uhr wird erstmals eine Information über den Ersatzverkehr ins Internet gestellt. Die Nordwestbahn fährt hingegen planmäßig.

Montag, 22. Januar 2007: Da zwei Kurse der Nordwestbahn über die sonst von der DB bediente Verbindung Herford – Detmold fahren, kommen zahlreiche Pendler und Schüler wenigstens pünktlich zur Arbeit und Schule. Auf der Rückfahrt geraten sie wieder in den Ersatzverkehr und müssen bei eisiger Kälte bis zu 45 Minuten auf den Bus warten. Wer sich im Internet informieren will, erfährt, dass „zwischen Herford und Horn-Bad Meinberg der gesamte Bahnverkehr“ eingestellt sei. Dass die Nordwestbahn planmäßig fährt, wird nicht vermerkt.

Die DB mietet nach wie vor keine Dieselfahrzeuge als Ersatz an und hängt auch keinen provisorischen Fahrplan aus. In Detmold steht ein Dieseltriebwagen der Nordwestbahn unterdessen immer 80 Minuten mit Fahrer still.

Die Presse meldet nichts: Vermutlich hat sie keine Pressemitteilung vom Verkehrsverbund oder einem Bahnunternehmen erhalten. Eine Pressemitteilung von PRO BAHN wird nicht ernst genommen.



Detmold: Endlich nach langem Warten bei eisiger Kälte kommt der „Busnotverkehr“ der DB – wohin fährt er nur? Oben am Bahnsteig fahren unterdessen die Züge der Nordwestbahn planmäßig. Der Orkan – das war vor fünf Tagen.

Dienstag, 23. Januar 2007: Die Lage ist unverändert. Wieder stehen Fahrgäste bei eisiger Kälte ohne Information am Bahnhof herum. Die Medien reagieren auch auf eine zweite Pressemitteilung von PRO BAHN nicht. Im Internet ist zur Abwechslung zu lesen, dass „der Bahnhof Horn-Bad Meinberg gesperrt“ sei, obwohl nicht nur die Nordwestbahn-Züge hier fahren, sondern auch die DB-Züge von und nach Paderborn.

Mittwoch, 24. Januar 2007: Am Morgen bringt ein Schienenbruch bei Altenbeken den Verkehr gründlich durcheinander. Die Nordwestbahn bedient mit dem ersten Zug, der wieder durchkommt, auch die Halte Leopoldstal und Sandebeck, durch die sie sonst durchfährt. Irgendwann am Nachmittag wird – ohne Vorankündigung – der planmäßige Verkehr mit den Elektrozügen wieder aufgenommen.

Donnerstag, 25. Januar 2007: Ein Redakteur der Lokalzeitung entdeckt die PRO-BAHN-Meldungen und recherchiert. Auf die Frage nach den mangelhaften Fahrgastinformationen erhält er die Antwort des DB-Pressesprechers, dass die DB zu vollständigen Auskünften nicht verpflichtet sei.

Fazit

Die Mitarbeiter des ortsnahen DB-Regionalnetzes haben rasch gehandelt und die Befahrbarkeit der Strecken mit den vor Ort verfügbaren Mitteln binnen weniger Stunden wiederhergestellt. Die Reparatur der Fahrleitungen dauerte allerdings länger, weil alle Kräfte in den benachbarten Fernverkehrsstrecken gebunden waren. Zu mehr, als ein paar Busse zu organisieren, war DB Regio aber offenbar nicht imstande. Die Entscheidungen werden im fernen Münster und Duisburg getroffen. Der Aufwand für einen Ersatzverkehr mit Dieselizeugen ist nicht zu unterschätzen: die Lokführer müssen sowohl Streckenkunde wie die Berechtigung haben, die Triebwagen zu fahren. Aber dass man vor den Schwierigkeiten einfach kapituliert und nicht einmal Ersatzfahrpläne herausgibt und aushängt, das ist den Fahrgästen nicht verständlich zu machen.