



Weil es Probleme mit dem Ausbau der Infrastruktur auf der Bördebahnlinie zwischen Düren und Euskirchen gibt, wird der tägliche Vorlaufbetrieb mit sechs Zügen im Zwei-Stunden-Takt wohl erst Ende 2019 starten. Foto: Burkhard Giesen

# Bördebahn startet ein Jahr später

**Stellwerksprobleme** in Düren und Euskirchen sollen für Verzögerung sorgen. Nahverkehr Rheinland geht aktuell vom Vorlaufbetrieb erst ab Ende 2019 aus. Harsche Kritik vom Arbeitskreis Eifelbahnen.

**VON BURKHARD GIESEN**

**Kreis Düren.** Wolfgang Müller vom Arbeitskreis Eifelbahnen ist relativ sprachlos. Am Mittwoch tagte im Euskirchener Kreishaushaus der Planungsausschuss. Auf der Tagesordnung: Ein Sachstandsbericht zur Bördebahn. Der Inhalt: nichts Neues. In der Sitzung dann die überraschende Mitteilung, das der eigentlich für Ende 2018 geplante Vorlaufbetrieb der Bördebahn auf der Strecke zwischen Düren und Euskirchen verschoben werden muss. Der Grund: „Die vorhandenen Stellwerke sind für den Regelbetrieb nicht kompatibel. Am Wochenende funktioniert das aktuell. Es ist aber nur eine geduldete Lösung“, versucht Holger Klein von der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) eine Erklärung.

Schlimmer: „Die notwendige Leit- und Sicherheitstechnik wird frühestens Ende 2019 zur Verfügung stehen“, sagt der NVR-Sprecher weiter. Dabei gibt es gleich mehrere Probleme. Sowohl in Düren als auch in Euskirchen fahren

die Bördebahn-Züge, wie es Klein erklärt, quasi „auf Sicht“ aus dem Bahnhof heraus, weil die entsprechende Signaltechnik fehlt. Hinzu kommt, dass ein notwendiges Stellwerk in Distelrath erst noch gebaut werden muss und das erst ab Mai 2019 zur Verfügung stehen soll. Klein: „Um den Vorlaufbetrieb aufnehmen zu können, setzt es einen Infrastrukturausbau voraus. Da hapert es noch.“ Genau das macht Wolfgang Müller so sprachlos: „Das Einfahrtsignal für den Dürener Bahnhof war schon für die Landesgartenschau in Zülpich versprochen. Das Problem ist also lange bekannt. Die Probleme sind hausgemacht und man blockiert sich dann auch noch selber“, ärgert er sich über die nun geplante einjährige Verzögerung.

Hinzu kommt noch ein weiteres Problem: Selbst wenn die Infrastruktur stimmen würde, reicht das immer noch nicht aus, weil die

vorhandenen Stellwerke und das geplante in Distelrath nicht mit den Stellwerken der Deutschen Bahn „kommunizieren“ können. Holger Klein: „Diese Schnittstelle muss erst noch entwickelt werden. Wir hoffen, dass das bis September 2019 erfolgen kann.“

„Um den Vorlaufbetrieb aufnehmen zu können, setzt es einen Infrastrukturausbau voraus. Da hapert es noch.“

**HOLGER KLEIN VON DER NAHVERKEHR RHEINLAND GMBH**

Als „technisch sehr komplex“ beschreibt Klein die Vorgänge, die so nicht vorherzusehen gewesen seien. „Wir wussten zum Beispiel nicht, dass die vorhandenen Stellwerke nicht miteinander kommunizieren können. Das ist sehr unbefriedigend, wird aber unser Engagement, den Betrieb auf der Stre-

cke aufzunehmen, nicht schmälern“, betont er. Wolfgang Müller vom Arbeitskreis Eifelbahnen hofft auf eine Zwischenlösung. Er hält den geplanten Start Ende 2018 weiter für realistisch: „Man könnte mit einem geänderten Fahrplan fahren. Es würde dann nur ein paar Minuten länger dauern.“ Dem müsste allerdings das Eisenbahnbundesamt zustimmen.

Zwei positive Nachrichten gibt es dennoch: die Signaltechnik für die Ostumgehung, die die Bahnstrecke kreuzt, funktioniert unabhängig von den vorhandenen Stellwerken, muss also nicht angepasst werden und kann so auch nicht zu weiteren Verzögerungen führen. Und: Eine Verschiebung des Vorlaufbetriebes wird wohl eher nicht automatisch auch zu einer Verschiebung des für Ende 2020 geplanten vollständigen Betriebes führen. Holger Klein: „Der Vorlaufbetrieb war ja nur dazu gedacht, die Zeit bis zur Aufnahme des vollständigen Betriebs zu überbrücken. An dem Datum halten wir weiter fest.“