

Wer ist verantwortlich für den Schlamassel?

In Bonn wurde der Großteil der Stadtbahnen wegen mutmaßlich unzulässiger Bauteile aus dem Verkehr gezogen, erklärt Patrick Tollasz

Interview: Bernhard Krebs

Verkehrstechnisch läuft es gerade nicht optimal in Bonn: Im Juni musste die Nordbrücke wegen Baufälligkeit komplett gesperrt werden; im Juli wurde dann bekannt, dass wegen Materialermüdung 60 von 75 Stadtbahnwagen der Stadtwerke Bonn, SWB, aus dem Verkehr gezogen werden mussten. Was ist da los in der Bundesstadt?

»Nicht optimal« ist noch beschönigend. Bei der Nordbrücke sind die Autobahn GmbH und der Bund verantwortlich. Hier wurde die Planung lange verzögert, weil man an dem überdimensionierten Ausbau auf doppelte Breite festgehalten hat, wofür auch Wohnungen abgerissen werden mussten. Da waren wir als Bonner Linke immer schon dagegen. Die Stadt muss jetzt mit dem zusätzlichen Verkehr nach der Sperrung irgendwie klarkommen, was nicht leicht ist. Dann kam nach einer angeblichen Routineüberprüfung im Juli auch noch die Hiobsbotschaft, dass die Technische Aufsichtsbehörde, TAB, den Betrieb von 60 der 75 SWB-Stadtbahnen untersagt und sie sofort aus dem Verkehr gezogen hat. Weder für die Öffentlichkeit noch für die Politik gab es vorher Hinweise darauf. Die Situation ist katastrophal, und die SWB sind da bislang nur durchgekommen, weil die Kölner Verkehrsbetriebe Bahnen geliehen haben. Die müssen allerdings in den nächsten Tagen wieder zurückgegeben werden.

Die Sondersitzung des SWB-Aufsichtsrats am 7. August förderte zutage, dass über Jahre hinweg offenbar nicht dokumentierte, teils nicht zulässige Bauteile verbaut worden sein sollen, ohne dass dies bei den regulären Prüfungen aufgefallen sei. Wäre das kein Skandal?

Das wäre ein Skandal. Fehler können zwar passieren, aber diese Aneinanderreihung ist schon atemberaubend. Ich kann bislang nicht beurteilen, ob es Gründe gab, wie etwa Lieferschwierigkeiten während der Coronapandemie, die es zulässig und angemessen erscheinen ließen, vom üblichen Vorgehen bei der Instandhaltung der Bahnen abzuweichen. Das Mindeste wäre dann aber gewesen, das mit der TAB abzustimmen und sich ein engmaschiges Überwachungskonzept zu überlegen. Ziel hätte immer sein müssen, die betroffenen Bahnen schnellstmöglich wieder in einen optimalen Zustand zu versetzen.

Am 15. September tagt der Bonner Verkehrsausschuss: Was sind Ihre konkreten Forderungen an SWB und Stadtverwaltung?

Ich erwarte schon deutlich vor diesem Termin belastbare Informationen zu dem Thema. Vor allem aber erwarten wir als Linksfraktion von den Stadtwerken eine klare und verlässliche Kommunikation. Bislang hat man eher den Eindruck, dass sich jede Woche eine Aussage von letzter Woche als nicht haltbar herausstellt. Oder in der Lokalpresse erscheint wieder ein Artikel, der irgendwelche neuen Tatsachen aufdeckt, von denen bis dahin keine Rede war. Die Darstellung der Stadtwerke, dass während einer Routineüberprüfung mal kurz 80 Prozent der Stadtbahnen von einem Tag auf den anderen ausfallen, ist jedenfalls keine Erklärung, die akzeptabel ist.

Wer trägt die Verantwortung für den Schlamassel: Ist es der Bund, der die Kommunen unterfinanziert, oder das SWB-Management?

Hier trägt das Management ganz maßgeblich Verantwortung. Es geht ja um technische Mängel und die Verwendung nicht zugelassener Bauteile. Die Geschäftsführung muss dafür sorgen, dass bei Instandhaltungen und der anschließenden Überprüfung alles ordnungsgemäß abläuft. Sie trägt aber auch Verantwortung dafür, dass es Konzepte gibt für den Fall, wenn mal etwas nicht wie geplant läuft.

Und der Bund?

Auch den kann ich nicht aus einer gewissen Verantwortung entlassen. Zwar kann die Bundespolitik nichts für den konkreten Ausfall der SWB-Fahrzeuge. Indirekt aber schon: Denn der öffentliche Nahverkehr ist – wie generell die Kommunen – extrem unterfinanziert. Und die Unterfinanzierung war ja auch ein Grund dafür, dass die SWB entschieden haben, diese sogenannte Zweiterstellung bei den Stadtbahnen vorzunehmen. Also Stadtbahnwagen, die an ihr Lebensende kamen, nicht auszumustern oder zu verkaufen, sondern in der eigenen Werkstatt mit einer Generalüberholung wieder »fit« für den Betrieb zu machen. Ich fand dieses Konzept damals grundsätzlich interessant und innovativ. Es ergibt aber nur Sinn, wenn man weiß, wo es entsprechende Ersatzteile für die Bahnen gibt – und das womöglich für Jahrzehnte. Mit nicht zugelassenen Bauteilen sind Generalüberholungen nicht zu machen.

Patrick Tollasz ist verkehrspolitischer Sprecher für die Fraktion Die Linke im Rat der Stadt Bonn.

<https://www.jungewelt.de/artikel/528711.nahverkehr-in-bonn-wer-ist-verantwortlich-für-den-schlamassel.html>