

Inland



Interview zu Zugüberprüfungen bei der Bahn

"Belastungen für ICE-Achsen höher als erwartet"

Bahnpassagiere müssen sich weiter in Geduld üben. Die Überprüfung von ICE-T-Zügen zieht sich weiter hin. Die Bahn macht dafür die Hersteller Siemens und Bombardier verantwortlich und erwägt Schadensersatzklagen. Die Unternehmen weisen die Vorwürfe zurück. Der Grünen-Bundestagsabgeordnete Winfried Hermann macht dagegen im Interview den Bahn, die Konzerne und die Aufsichtsbehörden für die Probleme verantwortlich.

tagesschau.de: Die Bahn hat fast alle Hochgeschwindigkeitszüge vom ICE T aus dem Verkehr gezogen und streitet sich nun mit den Herstellern. Ist bei der Konstruktion der Züge mit Neigungstechniken geschluppt worden?

Winfried Hermann: Es sieht danach aus, als hätte man ein Material gewählt, das den Belastungen nicht genügt und nicht stark genug ist. Diese Entscheidung haben aber die Bahn, die Hersteller und das Eisenbahnbundesamt zusammen getroffen. Es gibt Hinweise darauf, dass die Belastungen für die Achsen höher sind als erwartet und dass deshalb die Norm zu niedrig angesetzt worden ist.



Zur Person

Winfried Hermann ist verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion von Bündnis90/Die Grünen und vertritt seine Partei im Ausschuss für Verkehr, Bau und Infrastruktur. Der Abgeordnete wird dem linken Flügel seiner Partei zugerechnet und fordert, den Börsengang der Bahn auf unabsehbare Zeit zu verschieben.

tagesschau.de: Alle drei Beteiligten haben also nicht mit der gebotenen Sorgfalt geplant?

Hermann: Sie sind bei einem neuen Produkt ein hohes Risiko eingegangen, und das rächt sich jetzt. Dafür darf man die Bahn nicht alleine verantwortlich machen. Es geht aber auch nicht, dass Bahn-Chef Mehdorn so tut, als sei das nicht sein Problem, sondern nur der Hersteller Siemens und Bombardier. Der ICE ist in engster Abstimmung mit der Bahn entwickelt worden – das Modell war ja nicht auf dem Markt und ist dort von der Bahn ausgesucht worden.

"Achsen ausbauen oder langsamer fahren"

tagesschau.de: Welche Hinweise haben sie denn auf höhere Belastungen?

Hermann: Wir haben Hinweise darauf, dass die Belastungen der Achsen bei den Geschwindigkeiten und bei den neuen Strecken, insbesondere zwischen Frankfurt und Köln, höher sind, als von der Norm her vorgesehen. Vieles spricht jetzt dafür, dass entweder das Achsmaterial härter werden oder die Achsen dicker werden müssen. So oder so muss man die Achsen ausbauen – oder eben langsamer fahren.

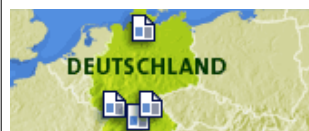
tagesschau.de: Warum sind denn die Belastungen so überraschend hoch?

Hermann: Offenbar treten bei den hohen Geschwindigkeiten Kräfte auf, die höher sind als ursprünglich berechnet.

tagesschau.de: Ein Austausch der Achsen dürfte sich aber über Monate hinziehen.

Hermann: Richtig. Das ist ein schwerwiegender Vorgang – nicht nur für die Fahrgäste, sondern auch für das Unternehmen. Die Bahn hat ja wenig Spielraum, wenn ein "Produkt" ausfällt – das bringt den Fahrplan gehörig durcheinander. Der ist eng gestrickt, und wenn ein Zug häufig ausfällt, funktioniert das ganze System nicht mehr.

Nachrichten-Weltatlas



Deutschland

Landkarte, weitere Nachrichten aus der Region und viele Hintergrundinformationen.
[Flash|HTML]

Links

[Informationen der Bahn zu den betroffenen Strecken](#)

Mehr zum Thema

[Überfüllte Züge und Verspätungen durch ICE-Ausfälle](#)

Aus dem Archiv

["Monitor": Neue Sicherheitsprobleme an ICE-Achsen? \(14.08.2008\)](#)

Mehr Inland

[Seehofer ist neuer Ministerpräsident in Bayern \[br\]](#)

[Interview: "Belastungen für ICE-Achsen höher als erwartet"](#)

[Sinn bittet jüdische Gemeinde um Entschuldigung](#)

[Hessen-SPD: Ypsilanti bestätigt schlechte Stimmung \[hr\]](#)

[Gasunfall in der Bundesbank Hamburg \[ndr\]](#)



Entdeckung der Langsamkeit: Ersatzzüge bedeuten für die Reisenden zumeist Verspätungen

"Das verhagelt der Bahn den Börsengang"

tagesschau.de: Können Sie die Folgekosten abschätzen?

Hermann: Das kann man jetzt noch nicht, aber es wird nicht billig werden. Viele Kunden werden nicht mit der Bahn fahren, solange es so viele Zugausfälle gibt. Durch die Reparaturen und die erhöhten Wartungsintervalle werden weitere Kosten entstehen. Selbst wenn die Züge nur langsamer fahren - ein Fahrplan, der durcheinander gerät, ist auch kostenträchtig. Das verhagelt der Bahn auch auf absehbare Zeit den Börsengang, weil es den Wert des Unternehmens mindert. Und zudem muss man sehen, dass die Bahn noch Glück gehabt hat. Stellen sie sich vor, das Unglück vom Sommer wäre nicht nahezu im Stehen passiert, sondern in einem Tunnel bei Tempo 290 km/h. Dann hätten wir das größte Zugunglück unserer Geschichte gehabt.



Suche nach Rissen: Alle ICE-T-Züge der Bahn müssen überprüft werden.

tagesschau.de: Wie bewerten Sie die Informationspolitik der Bahn in Zusammenhang mit den Ausfällen?

Hermann: Die ist wie immer schlecht. Die Bahn hat eine große Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit, aber sie versagt immer, wenn es ernst wird. Es reicht nicht, eine Nachricht herauszugeben, Fahrgäste müssten mit Verzögerungen rechnen. Nicht alle hören Nachrichten, und wenn ich bereits gebucht habe, will ich genauere Informationen haben. Dann möchte ich wissen, ob ich mein vorgebuchtes Ticket zu einem anderen Zeitpunkt verwenden kann. Auch Informationen über das Internet helfen nur bedingt. Viele Bahnreisende sind nicht ständig online, sondern wollen detailliert noch im Zug informiert werden und Tipps bekommen. Oft steht man auf Bahnsteigen herum und erfährt nichts. Da kann die Bahn deutlich besser werden.

"Entschädigungsregelung zu bürokratisch"

tagesschau.de: Wie funktioniert denn die Entschädigungsregelungen?

Hermann: Das neue Gesetz ist noch nicht in Kraft und die alte Regelung ist völlig unzulänglich und bürokratisch. Wer beweisen will, dass man mit mehr als einer Stunde Verspätung eingetroffen ist, braucht eine Bestätigung. Die bekommen sie aber nur auf großen Bahnhöfen, nicht auf kleinen. Das können sie lange nach Personal suchen.



Alternativen gefragt: Viele Bahnreisende fühlen sich bei der Suche nach anderen Zügen alleingelassen

tagesschau.de: Die Preissteigerungen der Bahn sollen auf Einzelstrecken deutlich über den angekündigten 3,9 Prozent liegen. Können Sie das bestätigen?

Hermann: Das billige ich auf gar keinen Fall. Die Preispolitik von Hartmut Mehdorn ist völlig falsch. Er hat kontinuierlich die Ticketpreise erhöht und lotet dabei immer die Schmerzgrenze aus. Das Ergebnis ist: Seit 15 Jahren stagniert im Personenverkehr der Schienenanteil bei sieben Prozent. Wir investieren viel in neue Strecken und Züge, und der Anteil wächst trotzdem nicht. Das liegt an den hohen Preisen. Das Beispiel Schweiz zeigt, dass bei niedrigeren Preisen und transparenten Rabatten die Züge voller sind und die Einnahmen steigen. Das einzelne Strecken deutlich teurer werden, wundert mich nicht, denn das Preissystem der Bahn ist völlig undurchschaubar. Mir war klar: Wenn die Bahn mit dem einen Versuch wie zum Beispiel dem bedienzuschlag nicht durchkommt, versucht sie es auf anderem Wege, der weniger leicht nachgerechnet werden kann.

Das Gespräch führte Eckart Aretz, tagesschau.de

[Informationen der Bahn zu den betroffenen Strecken](#)

► **"Monitor": Neue Sicherheitsprobleme an ICE-Achsen?**

[Weltatlas: Deutschland](#) [Flash|HTML]

Stand: 27.10.2008 15:10 Uhr

tagesschau.de ist für den Inhalt externer Links nicht verantwortlich.