

VERKEHR

Pfusch am Gleis

Ausgerechnet die ICE-Paradestrecke der Bahn zwischen Hamburg und Berlin muss drei Monate dichtgemacht werden. Ein millionenteurer Image-GAU.

Alles sah nach einer gelungenen Premiere aus für Hartmut Mehdorn. Gemeinsam mit rund 600 Gästen aus Wirtschaft und Politik bestieg der Bahn-Chef am 12. Dezember 2004 in Hamburg pünktlich um 11.06 Uhr den ICE 91070. Exakt 88 Minuten später lief der Zug im Berliner Bahnhof Zoo ein, zwei Minuten früher als erwartet. Für die Bahn beginne „eine neue Zeitrechnung“, so Mehdorn.

Doch schon jener Tag endete mit einer kleinen Blamage, denn für den ersten regulären Zug auf der neu ausgebauten Trasse war bereits nach 118 Kilometern Schluss. ICE 1519 blieb mit Problemen am Stromabnehmer liegen. Weit dicker kam es vergangene Woche, als die Bahn bekanntgab, dass ihre Paradestrecke im nächsten Jahr für drei Monate dichtgemacht werden muss. Zwischen März und Juni 2009 sollen mehrere zehntausend zerbröselnde Betonschwellen ausgetauscht werden.

Auch wenn weder Bahn noch das zuständige Eisenbahn-Bundesamt irgendwelche Sicherheitsrisiken sehen – für den Konzern ist die Sperrung der ICE-Rennstrecke ein gigantischer Image-GAU, der zudem Millionen kostet.

Gut 10000 Fahrgäste werden täglich auf der 290 Kilometer langen Strecke gezählt. Die ICE-Züge fahren mit einer Auslastung von gut 50 Prozent – weit mehr als sonst im Fernverkehr üblich. Und hier pendelt eine besondere Klientel: Politiker, Verleger, Schauspieler, Journalisten. Drei Monate lang müssen sie sich nächstes Jahr mindestens 30 Minuten länger über Uelzen und Stendal quälen. Die Trasse stößt an ihre Kapazitätsgrenze. Chaos und Verspätungen sind programmiert.

Die Bahn will die Strecke dennoch lieber in einem Rutsch sanieren, auch weil die Arbeit dann mit der technischen Hilfe großer Bauzüge erledigt werden kann und die maroden Schwellen nicht mit der Hand aus dem Gleisbett gewuchtet werden müssen.

Die Alternative wäre, die Strecke ein bis zwei Jahre lang jeweils nachts zu sanieren – mit dem Risiko, dass Verzögerungen bei den Arbeiten womöglich immer am darauffolgenden Tag den Fahrplan durcheinanderbringen würden.

Dabei muss sich Bahn-Boss Mehdorn nun mit einem Problem rumschlagen, dessen Entstehungsgeschichte weit vor seine eigene Amtszeit zurückreicht. Die Problemschwellen wurden schon zwischen 1992 und 1999 verbaut. Nicht nur zwischen Hamburg und Berlin, sondern in der ganzen Republik. Jedoch eben nicht auf einer kompletten Neubaustrecke, sondern nur auf einzelnen Abschnitten.

Insgesamt sollen es rund eine Million Stück sein. Ein Prozent aller Bahnschwellen wäre demnach betroffen. Die werden – und wurden teils schon – nach und nach ausge-

aus, dass die Schwellen noch lange liegen könnten.

Doch seither hat sich der Zustand dramatisch verschlechtert. Dass das Material schon nach gut zehn Jahren zerbröselte, statt wie üblich drei Dekaden zu halten, wird nun mit zwei möglichen Ursachen erklärt. Zum einen vertragen sich offenbar der Sand und der Zement nicht, aus dem die Schwellen gegossen wurden. Es kommt zu einer alkalischen Reaktion, die wiederum zu feinen Rissen führt. Feuchtigkeit dringt ein. Wenn das Wasser im Winter gefriert, platzen ganze Betonbrocken ab. Zweite Variante: Es gab



JENS BÜTTNER / PICTURE-ALLIANCE / DPA

Ausbau der Strecke Hamburg–Berlin (2003)
Bröselnde Betonschwellen



tauscht, allerdings bei laufendem Verkehr im Rahmen der normalen Instandhaltung.

Nur auf der Hamburg–Berlin-Trasse liegen die Schwellen der Möllenhagener Firma Rethwisch dicht an dicht, seit die Strecke Mitte der neunziger Jahre für zwei Milliarden Euro ausgebaut wurde. Zunächst mal für Tempo 160.

Bereits nach kurzer Zeit bildeten sich die ersten Risse im Beton. Doch die schienen den Bahn-Planern selbst 2002 unproblematisch, als die Strecke für weitere 650 Millionen Euro auf Tempo 230 hochgerüstet wurde. Sogar bei der Streckeneröffnung Ende 2004 gingen die Experten davon

Probleme, die gegossenen Schwellen aus ihrer Form zu bekommen. Die Oberflächen waren nicht so glatt, wie sie hätten sein sollen. Es bildeten sich Risse – siehe oben.

Es ist nicht das erste Mal, dass die Betonbohlen Ärger machen. Rethwisch lieferte schon die Schwellen für die DDR-Reichsbahn. Bereits damals gab es Probleme mit der Qualität. Nach der Wende stieg die auf Gleisbau spezialisierte Koehne-Gruppe ein. Die war Ende 2001 in einen Schmiergeldskandal bei der Bahn verwickelt, Rethwisch produziert seit 2002 unter neuem Namen.

Danach seien keine weiteren Mängel mehr aufgetaucht, heißt es bei der Bahn. Bereits Ende 2000 hat man sich mit dem Schwellenbauer auf einen Vergleich geeinigt. Die Firma musste einen Millionenbetrag an die Bahn überweisen, Tausende Austauschteile kostenlos liefern, weitere mit Rabatt. Dennoch hat der Vergleich die Kosten der Bahn bei weitem nicht gedeckt.

„Wir hätten die bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag verklagen können, aber dann wäre sie mit Sicherheit in die Insolvenz gegangen“, so ein Bahn-Manager. In der kleinen Schwellenbranche hätte es dann kaum noch Wettbewerb gegeben. „Das war nicht in unserem Interesse.“

JÖRG SCHMITT