



S-Bahn-Passagiere in Berlin

VERKEHR

„Heikle Kombination“



Bahn-Vorstand Ulrich Homburg, 53, über die jüngsten Rad- und Achsbrüche an Zügen

SPIEGEL: ICE-Züge müssen zehnmals häufiger zur Inspektion, und die Berliner S-Bahn ist weitgehend außer Dienst, weil Räder und Achsen bruchgefährdet sind. Was läuft schief bei der Bahn?

Homburg: Die Bahn nimmt ihre Betreiberverantwortung absolut ernst. Deshalb halten wir mit riesigem Inspektionsaufwand Züge im Betrieb, deren Fahrwerke nicht dauerhaft sind im Sinne der Vorschriften.

SPIEGEL: Wie bitte?

Homburg: Die Radscheiben der betroffenen Baureihen der Berliner S-Bahn sind schlicht unterdimensioniert. Wir müssen die Räder früher austauschen als ursprünglich geplant, und das so lange fortsetzen, bis die Industrie – im Falle der Berliner S-Bahn ist es Bombardier – dauerhafte Bauteile entwickelt, zugelassen und produziert hat. Wir tun das alles in enger Zusammenarbeit mit dem Eisenbahn-Bundesamt.

SPIEGEL: Bahn-Fahrwerke müssen doch so weit überdimensioniert sein, dass sie

den Anforderungen in der Praxis unter allen Umständen genügen.

Homburg: Das waren sie früher auch. Erst in den vergangenen zwölf Jahren beobachten wir einen Trend zu grenzwertigen Dimensionierungen beim Einsatz immer hochfesterer Stahlsorten – eine heikle Kombination. Die Auslegung an der Belastungsgrenze sorgt für hohe Spannungsspitzen an der Oberfläche und damit für ein höheres Risiko, dass sich ein Anriss bildet. Und im hochfesten Werkstoff schreitet der Riss dann erheblich schneller fort als bei konventionellen Stahlsorten.

SPIEGEL: Kennen Sie noch mehr Züge, die die Zulassungsvoraussetzungen nicht erfüllen?

Homburg: Nein, aber wir sind nach unseren Erfahrungen mit den ICE-Achsen im vorigen Jahr noch vorsichtiger geworden.

SPIEGEL: Verantwortlich für die Entwicklung der Züge sind die Hersteller. Zahlen sie am Ende die Zeche?

Homburg: Wir behalten uns Regressforderungen gegenüber der Industrie vor, wollen jetzt aber keine Schuldzuweisungen vornehmen, sondern schnellstens zu einer dauerhaften Lösung kommen. Die Materialschlacht, mit der wir derzeit den Betrieb aufrechterhalten, kann so nicht weitergehen.

ÖKONOMIE

Mikrokredite entzaubert

Sie sind die neue Vielzahlwaffe der Entwicklungshilfe: ein paar hundert Rupien für eine Schubkarre, ein paar Dinar für einen Kochherd – mehr braucht es oft nicht, den Armen zu einem selbständigen Auskommen zu verhelfen. Aber halten diese Mikrokredite wirklich, was sie versprechen? Ökonomen vom Massachusetts Institute of Technology haben das jetzt erstmals unter kontrollierten Bedingungen untersucht. 104 Armutsviertel in der indischen Millionenstadt Hyderabad wurden dafür ausgewählt; die Forscher gruppierten sie zu 52 Paaren von vergleichbarer Sozialstruktur. Dann eröffnete – zufallsgesteuert – jeweils in einem Viertel eine Filiale eines Kleinstkreditanbieters, im anderen nicht. Nach anderthalb Jahren kamen die Wissenschaftler zurück. Ihr zunächst ernüchternder Befund: unveränderte Armut über beide Gruppen hinweg; die Gesamtausgaben stagnierten. Doch immerhin jeder fünfte Kredit wurde zum Sprung in die Selbständigkeit genutzt; die Jungunternehmer gaben zudem weniger Geld für Schnaps und Lotterielose aus. Existierende Kleinstbetriebe erweiterten ihre Geschäfte. Die übrigen Kreditnehmer leisteten sich mal was oder zahlten alte Schulden ab. Keinen Effekt gab es jedoch bei den Ausgaben für Bildung: In den Vierteln mit Kreditversorgung gingen nicht mehr Kinder zur Schule als in der Kontrollgruppe. Auch war keine merkliche Aufwertung der Frauen zu verzeichnen, wie man sie den Mikrokrediten gern zuschreibt – bei den Armen müssen die Frauen oft die Familien fast allein durchbringen, theoretisch sollten sie also stärker vom hilfreichen Geldverleih profitieren. Mikrokredite sind wohl doch kein Wundermittel, folgern die Forscher; positive Effekte auf längere Sicht schließen sie aber nicht aus.



Kleinstkreditprojekt in Hyderabad

THOMAS PETER / REUTERS (O.); RAINER JENSEN / DPA (U.)

CHRISTA LACHENMAIER / LAIF