



Produktion der nächsten ICE-Generation im Siemens-Werk Krefeld-Uerdingen: Dicke Achsen, robuste Toiletten

VERKEHR

Superzug auf Schleichfahrt

Auch mit dem neuen ICE bleibt das Kernproblem der Bahn ungelöst: Nicht wegen schlechter Züge, sondern wegen schlechter Gleise und zu häufiger Stopps ist sie viel zu langsam.

Das schnellste Fahrzeug Deutschlands fährt elektrisch. Es bietet Platz für über 400 Passagiere, verteilt auf acht Waggonen. Auf einer Demonstrationsfahrt erreichte es 404 Kilometer pro Stunde. Gebaut wird es in Krefeld-Uerdingen.

Deutschland sieht kaputt aus, wo Siemens seinen ICE herstellt: Verlassene, mit Brettern zugenagelte Trinkhallen, Fabrikrüinen und tote Schlote bilden insofern eine passende Kulisse, als auch der Zug in der Vergangenheit oft ein desolates Bild abgab.

Selten hat ein Schienenfahrzeug seinen Betreiber so sehr geplagt wie der ICE der dritten Generation die Deutsche Bahn (DB). Als erster Hochgeschwindigkeitszug wurde er allein von der Industrie konzipiert. Unter Leitung von Siemens entstand ein pannenträchtiges Gefährt. Als es vor zehn Jahren

in Betrieb ging, verärgerten defekte Klimaanlage und verstopfte Toiletten die Passagiere. Später legten defekte Kupplungen den Betrieb lahm. Im Sommer 2008 brach eine Radsatzwelle in Köln. Kürzlich flog bei voller Fahrt eine Tür davon.

Seine Störanfälligkeit blamiert den Münchner Konzern umso mehr, als es galt, mit dem ICE 3 den französischen Konkurrenten Alstom in den Schatten zu stellen, der in Fachkreisen als Inbegriff für Hochleistungszüge gilt und mit 575 Kilometer pro Stunde den Weltrekord auf Schienen hält.

Was ist nur los mit diesem Zug? Ist Deutschlands Bahnindustrie gar ein technologischer Sanierungsfall?

Die Frage stellt sich auch Volker Kefer, Technikvorstand der Deutschen Bahn AG. Seine Antwort fällt diplomatisch aus: Die Industrie braucht Hilfe. „Wir müssen

das Verhältnis zwischen Bahn und Industrie neu ordnen“, sagte Kefer kürzlich bei einem Besuch im Uerdinger Siemens-Werk – und erklärte gleich, wie diese Neuordnung auszusehen habe: Die Bahn müsse wieder „früher in die Entwicklung einbezogen werden“.

Im Auditorium saßen knurrig dreinblickende Siemens-Ingenieure, die den angemahnten Paradigmenwechsel längst im Alltag erleben. Seit zwei Jahren tagt regelmäßig eine Arbeitsgruppe aus Bahn- und Siemens-Ingenieuren mit dem Ziel, die Züge zuverlässiger und robuster zu machen.

Nun haben die Ingenieure stolz das erste Ergebnis des neuen Zusammenwirkens präsentiert: einen weiterentwickelten ICE 3. Die Bahn lässt derzeit 15 Züge dieser neuen Baureihe zum Gesamtpreis von rund 500 Millionen Euro fertigen. Die Hightech-Züge sollen zunächst Auslandsfahrten auf neuen Korridoren nach Südf Frankreich und womöglich bis nach London unternehmen.

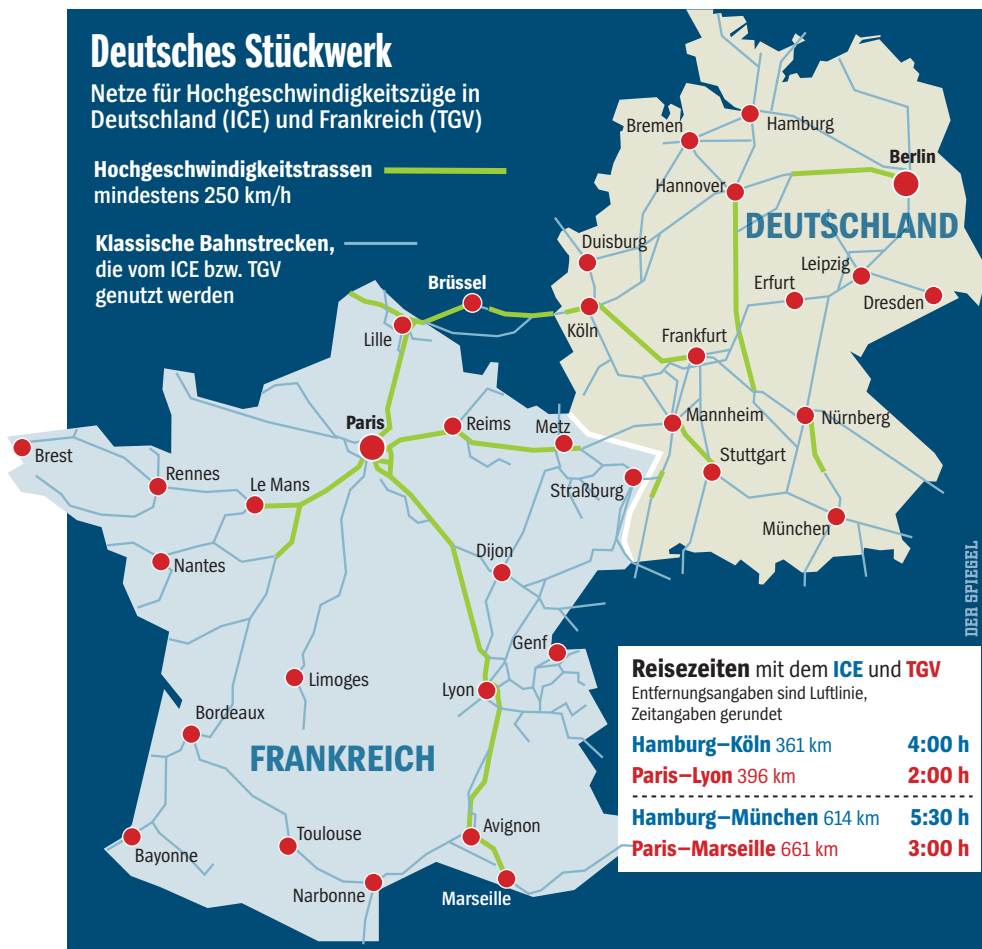
Erkennbar ist das neue Modell an einer bulligeren Schnauze, die verschärften Crashvorschriften gerecht wird, sowie einer durchgehenden Dachverkleidung, die den Strömungswiderstand um bis zu acht Prozent senken soll. Die Einrichtung wurde neu geordnet; es gibt etwa 40 Sitzplätze

Deutsches Stückwerk

Netze für Hochgeschwindigkeitszüge in Deutschland (ICE) und Frankreich (TGV)

Hochgeschwindigkeitstrassen mindestens 250 km/h

Klassische Bahnstrecken, die vom ICE bzw. TGV genutzt werden



ze mehr, insgesamt 460, aber keinen mehr mit Blick in den Lokführerstand; hinter dem befindet sich nun ein Geräteabteil. Technisch soll sich der neue ICE vor allem dadurch auszeichnen, dass er nicht mehr auffällt – und möglichst nicht ausfällt.

An etlichen, bislang störanfälligen Bauteilen wurde der Zug verbessert:

- Die Kupplungen sind nicht mehr ausfahrbar, sondern starr montiert. So entfällt verwundbare Mechanik, die vor allem im Winter für Betriebsstörungen sorgte.
- Die Radsatzwellen der angetriebenen Achsen werden wieder größer dimensioniert und aus einer konventionellen Stahlsorte gefertigt. Das Hightech-Experiment mit hochfestem Stahl ist beendet, nachdem es fast zur Katastrophe geführt hätte.
- Die Toiletten kommen nicht mehr von einem dänischen Sublieferanten, sondern von Siemens selbst. Sie sollen auch sperriges Spülgut, etwa verklumpte Packen von Papierhandtüchern, zuverlässig verdauen.
- Die Klimaanlage arbeiten wieder mit einem konventionellen, flüssigen Kältemittel. Luft als Kühlmedium zu verwenden führte zu häufigen Ausfällen.

Die Bestrebungen der Bahn, sich wieder stärker in die Entwicklung der Züge ein-

zumischen, gemahnen an alte Bundesbahn-Zeiten. Damals hatte die DB grundsätzlich die Entwicklungshoheit. Hersteller wie Siemens produzierten nach Berechnungen und Entwürfen der Bahn – meist unverwundliche, da großzügig überdimensionierte Bauteile. Die Intercity-Züge, alte Staatsbahnkarossen der siebziger Jahre, sind heute noch in Betrieb.

Der neue ICE 3 scheint nun endlich beides in sich zu vereinen: Robustheit – und technische Eleganz. Dennoch wird es den Deutschen wenig bringen, dass sie einen anspruchsvolleren und moderneren Zug bauen als die Franzosen. Denn das Kernproblem in Deutschland bleibt bestehen: Selbst ein raketengleicher Superzug mutiert zur Schnecke, wenn er sich auf schlechten Gleisen fortbewegt und zu oft halten muss. Auch ein Ferrari kann auf Feldwegen nur gemächlich dahintuckern.

Dass es auf immer mehr Hightech in Wahrheit gar nicht ankommt, um schnell voranzukommen, zeigen die französischen Nachbarn mit spektakulär kurzen Reisezeiten.

Frankreich hat das älteste und attraktivste Hochgeschwindigkeits-Bahnsystem Europas. Seine TGV, durchweg solide, in die Jahre gekommene Alstom-Züge, fahren von Paris nach Marseille (661 Kilometer Luftlinie) in nur drei Stunden. Für

die kürzere Distanz Hamburg–München benötigt selbst der modernste ICE fünf-einhalb Stunden – also fast doppelt so viel Zeit.

Wie ist das nur möglich? Die französische Bahn SNCF erreicht ein aus deutscher Sicht sagenhaftes Durchschnittstempo mit vergleichsweise simplen Fahrzeugen. Die TGV haben keinen Unterflurantrieb und keine Wirbelstrombremsen, dafür teilweise Doppelstockwaggons, um dem enormen Fahrgastaufkommen gerecht zu werden – der TGV ist so begehrt, dass sich der innerfranzösische Flugverkehr fast erledigt hat.

Die Deutsche Bahn kann von dem französischen Nachbarn vor allem eines lernen: Um schnell zu sein, bedarf es keines hochkomplizierten Zugs, sondern vor allem eines guten Schienennetzes. Die Erfolgsgeschichte des TGV ist die Frucht konsequenter Verkehrspolitik zugunsten der Bahn.

Ein lückenloses Netz von Hochgeschwindigkeitstrassen verbindet Paris mit Städten wie Lyon, Marseille oder Lille. In Deutschland ist dagegen ein Flickwerk entstanden. Kurze Rennbahnen wie Köln–Rhein/Main münden in kurvige Korridore aus Kaiser Wilhelms Zeiten. Nördlich von Hannover wiederum existieren überhaupt keine Hochgeschwindigkeitstrassen – ebenso wenig wie im Ruhrgebiet und in weiten Teilen Ostdeutschlands (siehe Grafik).

Zudem sorgen die föderalistischen Machtstrukturen der Bundesrepublik dafür, dass Provinzstädte, die kaum einen Regionalzug ernähren können, ICE-Bahnhöfe bekommen. Das zwingt den schnellsten Zug zur Schleichfahrt.

Die drolligsten Beispiele sind kleine Städte wie Limburg oder Montabaur, deren verkehrspolitischer Triumph übers Jahr gerechnet mit einigen Gigawattstunden verpuffter Antriebsenergie bezahlt wird. Täglich werden dort mehrere ICE aus Tempo 300 zum Stillstand an leeren Bahnsteigen gezwungen.

Städte von mittlerer Bedeutung wie Göttingen oder Mannheim genießen im deutschen Bahnbetrieb sogar den Status eines „Systemhalts“: Hier stoppt praktisch jeder ICE. Das ist etwa so sinnvoll, als würde die Lufthansa achtmal pro Tag eine Direktverbindung von Münster nach Nürnberg bedienen.

Der SNCF hingegen ist das Prinzip des Systemhalts fremd. Sogar Großstädte wie Lyon werden nicht von allen TGV berücksichtigt. Die superschnellen Drei-Stunden-Züge von Paris nach Marseille fahren ohne Halt in Lyon oder Avignon. Nur so kann die Bahn auch auf dieser Strecke konkurrenzlos schnell sein: Drei Stunden ist die Reisezeit, mit der der Zug das Flugzeug schlägt.

Wie anders Bahnpolitik hierzulande funktioniert, zeigt das derzeit wichtigste

Bauvorhaben im deutschen Schienennetz: eine durchgehende Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Stuttgart und Frankfurt am Main. Ohne Zwischenhalt ließe sich diese Strecke in weniger als einer Stunde zurücklegen – auch weitere Verbindungen wie Stuttgart–Köln würden attraktiver.

Doch auch hier haben sich einflussreiche Widersacher bereits in Stellung gebracht. Die erste Hürde auf der Strecke ist die Stadt Mannheim. Die Bahn wollte sie bereits in der frühen Planungsphase mit einer Bypass-Strecke für Direktzüge elegant umgehen und nur mit ICE-Zügen, die in Mannheim halten, in den Bahnhofskorridor einfahren – eine praktikable Lösung nach französischem Vorbild.

Die Stadt protestierte, aus Angst, vom ICE-Verkehr abgehängt zu werden. Der damalige Bahn-Chef Hartmut Mehdorn goss noch Öl ins Feuer, als er erklärte, es dürfe „nicht jede Milchkanne“ mitgenommen werden. Mehdorn hatte in der Sache vollkommen recht – doch die Debatte geriet aus dem Ruder, eine vernünftige Lösung war nicht mehr durchsetzbar.

springlich den Südbahnhof zur Drehscheibe ausbauen. Er liegt südlich des Mains, wie der Flughafenbahnhof auch, und trotzdem nah am Zentrum. Roland Heinisch, damals Netz-Vorstand der DB, sprach sich Anfang des Jahrzehnts eindeutig für diese Lösung aus.

Dagegen ist jedoch die Frankfurter Stadtregierung unter Oberbürgermeisterin Petra Roth (CDU): Sie will den Hauptbahnhof als Drehscheibe behalten, einen umständlichen Sackbahnhof nördlich des Main – und wird sich voraussichtlich durchsetzen.

Damit bleibt Frankfurt am Main eine veritable Tempobremse für alle dort passierenden Züge. Auf der Fahrt von Köln nach Würzburg, Nürnberg und München müssen diese viermal auf Bummelstrecken den Main kreuzen; dabei wird gut eine halbe Stunde Fahrzeit verplempert, eine Zeitspanne, in der auf freier Strecke 150 Kilometer zurückgelegt werden können.

Andersen sieht in der südfranzösischen Stadt Lyon das perfekte Beispiel



Französischer ICE-Konkurrent TGV: Sagenhaftes Tempo mit simpler Technik

„Es geht schon lange nicht mehr um verkehrlich und betrieblich sinnvolle Lösungen im Raum Mannheim, sondern einzig und allein darum, den Bypass zu verhindern“, kritisiert Sven Andersen, einer der künftigen Chronisten der deutschen Schienenmisere. Der pensionierte Bahn-Ingenieur und Autor zahlreicher Veröffentlichungen zum Thema sieht jedoch noch weiteres Ungemach am Streckenrand lauern.

Darmstadt soll auf dem geplanten Korridor einen ICE-Bahnhof bekommen – voraussichtlich ohne Bypass-Lösung. Auch die Züge, die nicht in Darmstadt halten, werden also die Fahrt verlangsamen müssen, da die Strecke, wie in Mannheim, mitten durch die Stadt und durch den Hauptbahnhof führt.

Ein weiterer Stolperstein wird Frankfurt selbst sein. Die Bahn wollte dort ur-

einer Lösung für Frankfurt. Auch dort erwies sich der bestehende Hauptbahnhof als ungeeignet für einen schnellen TGV-Betrieb. Deshalb wurde der zentrumsnahe Randbahnhof Part Dieu für den Fernverkehr ausgebaut und zusätzlich ein Bypass für Züge gelegt, die in Lyon nicht halten.

Der derzeitige Stand des Projekts Stuttgart–Frankfurt sieht durchweg das Gegenteil solch kluger Trassenführung vor: keine Bypässe, unsinnige Halte in Darmstadt und eine groteske Fahrzeitvernichtung im Trassengeflecht von Frankfurt am Main.

Wenn alles so komme, wie es zu befürchten sei, urteilt Bahn-Kritiker Andersen, „dann können wir die Entwicklung des Hochgeschwindigkeits-Schienenverkehrs in Deutschland gleich ganz beenden“.

CHRISTIAN WÜST

PSYCHOLOGIE

Leiden am Leiden

Ein irischer Gelehrter hat ein Buch über berühmte Hypochonder geschrieben. Die meisten wurden durch Schicksalsschläge zu eingebildeten Kranken.

Eigentlich hätte der Pianist Glenn Gould den Ort als Paradies empfinden müssen. Doch ausgerechnet in der New Yorker Zentrale des Konzertflügel-Herstellers Steinway nahm das Unglück seinen Lauf.

Der Chef-Klavierstimmer der Firma war unvorsichtig genug, dem sensiblen Künstler zur Begrüßung freundlich auf die Schulter zu klopfen. Nach einer kurzen Schimpfkanonade beruhigte sich Gould zwar zunächst. Doch Tage später holte ihn die Episode wieder ein. Monatelang sah sich Gould außerstande zu musizieren – wegen einer angeblich schmerzenden Schulter.

Fünf Spezialisten forschten nacheinander ergebnislos nach der Ursache. Der Pianist sagte dennoch reihenweise Konzerte ab. Verantwortlich für das Debakel war nach seiner Überzeugung „die Idiotie dieses Beschäftigten von Steinway“. Gould verklagte das Unternehmen auf 300 000 Dollar Schadensersatz.

Nach Ansicht des irischen Autors Brian Dillon zeigt die Begebenheit aus der Konzertsaison 1960/61 beispielhaft, was für ein ausgemachter Hypochonder der Virtuose war. In seinem soeben erschienenen Buch schildert Dillon, wie stark auch andere berühmte Persönlichkeiten unter Krankheitsangst litten*.

Der amüsante Band erscheint zur rechten Zeit: So gründlich wie kaum je zuvor versucht die Wissenschaft derzeit zu ergründen, wie das weitverbreitete Leiden entsteht. Die amerikanische Gesundheitsbehörde National Institutes of Health etwa hat soeben eine auf fünf Jahre angelegte Studie gestartet, um auszuloten, wie wirksam die Behandlungsmethoden gegen diese Pein sind.

In der Öffentlichkeit wird das durchaus ernstzunehmende Leiden am Leiden jedoch meist nur bespöttelt. Nicht zufällig verkörpern vor allem Komiker das öffentliche Bild der häufig kerngesunden Dauerpatienten. Viele Jahre lang galt etwa der US-Regisseur Woody Allen als Paraphobiker, der sich stets mit einem Bein im Grab wähnte.

* Brian Dillon: „Tormented Hope“. Penguin Ireland, Dublin; 304 Seiten; 10,99 Euro.