



Obermann

TELEKOM

Mitarbeiter bespitzelt

Bei internen Ermittlungen hat die Deutsche Telekom AG einen neuen Fall von schwerem Datenmissbrauch im eigenen Unternehmen aufgedeckt. Demnach war die Bespitzelung von Journalisten und Aufsichtsräten, die der SPIEGEL im Frühjahr aufdeckte, kein Einzelfall. Wie aus dem Entwurf eines internen Untersuchungsberichts hervorgeht, sollen Angestellte der Handy-Tochter T-Mobile auch bei anderen Gelegenheiten widerrechtlich Telefonverbindungsdaten erhoben und ausgewertet haben. Möglicherweise, glauben nun Mitarbeiter des Konzerns, wurden solche illegalen Praktiken sogar regelmäßig bei internen Untersuchungen angewendet. Im konkreten Fall ging es um den Diebstahl der Daten von 17 Millionen Handy-Kunden im Jahr 2006 (SPIEGEL 41/2008). Um mögliche Täter zu überführen, so die jüngste Telekom-Erkenntnis, haben Mitarbeiter von T-Mobile damals Verbindungsprotokolle von internen Verdächtigen ausgewertet. Entsprechende Daten konnten nun auf der Festplatte eines Angestellten gefunden werden. Der bereits in der Affäre um ausgespähete Journalisten und Aufsichtsräte beschuldigte Manager soll angeblich ohne Rücksprache mit Vorgesetzten gehandelt haben. Auch die damals mit der Aufklärung des Falls betrauten Sicherheitsmanager Erwin Recktenwald und Uwe Schönborn sollen angeblich nicht eingeweiht worden sein. In den kommenden Tagen will die Telekom personelle Konsequenzen aus der Skandalserie ziehen – selbst Spitzenmanager sollen zur Disposition stehen. Den Aufsichtsrat unterrichtete Konzern-Chef René Obermann vergangene Woche persönlich über die jüngste Entwicklung. Die Staatsanwaltschaft ist ebenfalls informiert.

VERKEHR

Schwere Vorwürfe gegen ICE-Hersteller

Die anhaltenden technischen Probleme bei den ICE-Zügen vergiften das Klima zwischen Bahn-Chef Hartmut Mehdorn und dem aus Siemens, Alstom und Bombardier bestehenden Herstellerkonsortium des ICE. Nachdem sich die Gruppe am vergangenen Freitag bei einer Krisensitzung im Berliner Bahn-Tower nach Ansicht Mehdorns nicht auf verbindliche Aussagen über die Haltbarkeit und die Wartungsintervalle der problematischen ICE-Achsen festlegen wollte, wirft der Bahn-Chef den Zugbauern Inkompetenz vor. Da den Herstellern „Informationen zu den Achsbelastungen angeblich nicht vorliegen“, dränge sich die Frage auf, „nach welchen Kriterien sie diese Züge für uns entwickelt und geliefert haben“. Dies „beunruhigt uns mindestens ebenso sehr, wie die Reduzierung der Inspektionsintervalle von 480 000 auf wahrscheinlich rund 45 000 Kilometer“, wettet Mehdorn in einem Brief an den für die Bahntechnik zuständigen Sie-

mens-Zentralvorstand Heinrich Hiesinger. Besonders erbost ist der Bahn-Chef darüber, dass die Hersteller offenbar noch „vier bis sechs Wochen“ brauchen, um verlässliche Angaben über die tatsächliche Haltbarkeit der umstrittenen Bauteile machen zu können. „Dies müssen wir als für uns völlig inakzeptabel zurückweisen“, heißt es in dem Brief, der in Kopie auch an Alstom und

Bombardier ging. Laut Bahn waren ursprünglich Wartungsintervalle von 480 000 Kilometern vorgesehen. Nach dem Bruch einer ICE-Radwelle Mitte Juli in Köln hatte das Eisenbahnbundesamt bis zur Klärung der Unfallursache eine Inspektion alle 30 000 Kilometer angeordnet. Bei der Bahn kommt es durch die Sonderprüfungen nun zu heftigen Verspätungen und Zugausfällen.



ICE-Inspektion

THOMAS ERNSTING / BILDERBERG