



Die Deutsche Bahn trägt direkte Verantwortung für die Eschede-Katastrophe

Pressemitteilung von Sabine Leidig, 02. Juni 2013

Zum bislang größten Eisenbahnunglück in Deutschland mit 101 Toten, das sich am morgigen Tag zum 15. Mal jährt, erklärt Sabine Leidig, verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Deutschen Bundestag:

Die Anwesenheit von Herrn Grube morgen in Eschede ist ein Novum. Bislang lehnte es die DB AG ab, Verantwortung für das Unglück zu übernehmen. Grube will sich laut FAZ „bei den Eschede-Opfern entschuldigen“. Wenn das mehr sein sollte, als eine verbale Geste, dann wäre es zu begrüßen. In Wirklichkeit hält der Bahnchef weiter daran fest, dass die in Eschede angewandte „Radreifen-Technologie zugelassen war und eingesetzt werden durfte“ (FAZ, 25. 5. 2013). Eine Verantwortung der Bahn für die Katastrophe sieht Grube nicht. In Wirklichkeit hat das Unternehmen direkte Verantwortung. Der ICE war wie alle Hochgeschwindigkeitszüge der Welt konstruiert für Monobloc-Räder, also für aus einem Stück gefertigte Räder. Er fuhr in der vierjährigen Testphase und in den ersten Jahren des

Normalbetriebs auch mit diesem Radtyp. Dann wurde wegen unrundem Lauf und einem „Bistrobrummen“ eine "neuartige Radkonstruktion" auf Anweisung des Bahnvorstands durchgeboxt, mit Radfelge, Gummiband und aufgezogenen Radreifen. Dabei wurden Bedenken von Bahnverantwortlichen beiseite gewischt. Alarmierende Prüfberichte für diesen neuen Radtyp wurden ignoriert. Die Ultraschallprüfungen der neuartigen Radsätze, die zunächst für notwendig erachtet wurden, wurden abgeschafft. Noch am Tag vor dem Unglück wurde bei der Wartung im ICE-Werk in München speziell bei dem Rad, dessen Radreifen vor Eschede riss, ´“eine Unrundung erheblichen Ausmaßes“ festgestellt. Obgleich diese Unrundung das Betriebsgrenzmaß mit 1,1 statt 0,6 Millimeter um fast das Doppelte überschritt, wurde das als „Komfortproblem“ gesehen und der ICE von den Bahn-Verantwortlichen vor Ort durchgewunken. Nicht zuletzt hatte die Bahn die Reservekapazitäten beim ICE-1, die 1991 noch 20 Prozent betragen hatten, systematisch auf null Prozent abgebaut. An manchen Tagen mussten zur Fahrplanerfüllung alle 60 ICE-1-Einheiten im Schienenverkehr unterwegs sein. Damit konnte man sich seriöse Prüfungen und eine verantwortliche Wartung nicht mehr leisten, da ja kein ICE ausfallen durfte. Bis es dann am 3. Juni 1998 zur Eschede-Katastrophe kam. Nun wurden alle ICE-Züge für drei Wochen aus dem Verkehr gezogen, um ab Juli 1998 wieder den Betrieb aufzunehmen. Und nunmehr waren alle ICE mit Monoblock-Rädern ausgestattet. In dem zitierten FAZ-Interview wird Grube gefragt: „Hat die Bahn 2008 in Köln einfach Glück gehabt?“ Am 9. Juli 2008 war dort eine ICE-Achse gebrochen und ein ICE bei Tempo 20 km/h entgleist. Grube antwortete: „Jeder Autofahrer kennt die Situation, dass es gerade noch einmal gutgegangen ist.“ Eine solche Antwort ist fatal. Es darf beim System Schiene solche Situationen nicht geben. Zumal die in Köln zu Bruch gegangene Achse

erneut eine „einmalige Konstruktion“ war. Erneut waren hier Sicherheitsbedenken zurückgestellt worden. Schon wieder gibt es bis heute so gut wie keine ICE-Reserven. Derzeit müssen alle diese neuartigen ICE-3-Achsen ausgetauscht werden.