

Was war die Hauptursache für die Schwierigkeiten?

Verschlossene Infrastruktur und Bremsen, die bei Hitze nicht funktionieren, führten zu den Ausfällen der Bahn, sagt Detlef Neuß

Interview: Bernhard Krebs

Am zweiten Januarwochenende dieses Jahres waren es Schnee und Kälte, am vergangenen Wochenende Sonne und Hitze, die der Bahn Probleme bereiteten und zu Zugausfällen führten. Salopp gefragt: Fährt die Bahn bei Wetter nicht?

Die Bahn fährt selbstverständlich auch bei schlechtem Wetter. Aber das Sommerwetter, so wie wir es jetzt hatten, ist ja eine Extremwetterlage für unsere Breiten. Das ist etwas, was wir früher nicht hatten. Wenn die Bahn darauf nicht hundertprozentig vorbereitet ist, dann kann man das bis zu einem gewissen Punkt nachvollziehen. Wenn jetzt aber zum Beispiel argumentiert wird, in Ägypten würden Züge auch bei über 40 Grad Celsius fahren, dann ist das so, weil die Fahrzeuge dort von vornherein auf solche Temperaturen ausgelegt sind.

Das Ägypten-Beispiel stammt vom nordrhein-westfälischen Umweltminister Oliver Krischer von Bündnis 90/Die Grünen, der neben den Zugunternehmen vor allem Konzerne wie Siemens in die Pflicht nehmen will, Technik zu liefern, die auch bei extremer Hitze funktioniert.

Es ist doch so: Siemens liefert, was bestellt wird. Der Nahverkehr wird von der öffentlichen Hand bestellt. Wenn dann bei der Bestellung bestimmte Mindestanforderungen an das Fahrzeugmaterial nicht gestellt werden, dann wird das auch nicht geliefert. Der frühere Bahnchef Hartmut Mehdorn (1999 bis 2009, jW) hat mal gesagt, als er die ersten ICE-Züge gekauft hat, in Deutschland werde es im Sommer eh nicht über 30 Grad Celsius, da brauche man nicht die stärksten Klimaanlage. Das ist symptomatisch. Es ist doch klar, je höher die geforderte Belastbarkeit beim Fahrzeugmaterial, desto mehr kostet es dann auch. Wenn man aber nicht bereit ist, mehr Geld auszugeben, und hinterher sagt: Eigentlich hätten die Fahrzeuge das leisten müssen, dann macht der Minister sich einen schlanken Fuß.

Was war die Hauptursache für die Schwierigkeiten am Wochenende?

Die oft angesprochenen Klimaanlage waren es jedenfalls nicht. Die heutigen sind in der Tat stark genug ausgelegt und halten zur Not bis 54 Grad Celsius aus. Das Problem waren die Kompressoren an den Zügen, die für das Bremsen zuständig sind. Die funktionieren bei extremen Temperaturen nicht mehr

einwandfrei. Und deswegen wurde zum Beispiel auch von National Express (privater Bahnbetreiber mit Sitz in Köln, jW) am Samstag der Verkehr eingestellt. Man hatte schlicht und ergreifend Angst, dass die Fahrzeuge vom Bremssystem her den Temperaturen technisch nicht mehr gewachsen sein könnten.

Der DB-Konzern spricht von 90 Prozent durchgeführter Fahrten am zurückliegenden Wochenende. Ist eine Ausfallquote von zehn Prozent auch bei einer vorhersehbaren »Extremwetterlage«, wie Sie sagen, aus Fahrgastsicht eine akzeptable Kennzahl?

Aus Fahrgastsicht sind im Grunde genommen nur hundert Prozent akzeptabel. Aber selbstverständlich ist klar, dass bei einer Extremwetterlage, in der sich sogar Schienen verbiegen – und solche Fälle hatten wir ja am Wochenende –, die entsprechenden Strecken natürlich nicht befahren werden können. Und dann liegt die DB AG mit 90 Prozent recht gut. Das Gleiche gilt aber auch auf Strecken, die von anderen Unternehmen befahren werden. Die nutzen ja die gleiche Infrastruktur. Und wenn Schienen sich aufgrund von Hitze verbiegen, dann kann, wie gesagt, nicht gefahren werden.

Die Deutsche Bahn hatte mit einer Hitzesonderkulanz bei Stornierungen reagiert, um möglichst viele Fahrgäste von Fahrten abzuhalten. Muss der DB da nicht mehr einfallen?

Die Sonderkulanz war etwas, das zumindest kurzfristig getan werden konnte. Fahrzeugmaterial und Infrastruktur sind, wie sie sind, da können wir nichts Neues aus dem Hut zaubern. Vom derzeitigen Stand her sind wir auf dem Feld Infrastruktur – also Schienen, Weichen, Signale usw. – ein Entwicklungsland, das muss man ganz klar so sagen. Da ist viel Arbeit nötig. 30 Jahre lang wurden sowohl der Klimawandel als auch der Zustand der Infrastruktur ignoriert. Da wurde zu wenig Geld reingesteckt. Das ist aber eine Kritik, die vor allem in Richtung Politik geht. Die CSU-Verkehrsminister unter der Regierung Merkel haben beispielsweise so getan, als sei alles in Ordnung, und haben die Bahn gnadenlos auf Verschleiß fahren lassen, um da kein Geld ausgeben zu müssen. Das fällt uns heute auf die Füße.

Detlef Neuß ist der ehemalige Bundesvorsitzende des Fahrgastverbands Pro Bahn e. V., für den er auch heute noch ehrenamtlich tätig ist

<https://www.jungewelt.de/artikel/525276.bahnverkehr-bei-extremwetter-was-war-die-hauptursache-für-die-schwierigkeiten.html>