

Quelle: morgenweb.de vom 2.6.16

Deutsche Bahn: Vor 25 Jahren, am 2. Juni 1991, begann für Reisende in Deutschland das Hochgeschwindigkeits-Zeitalter – heute ist der ICE aus dem Fahrplan nicht mehr wegzudenken

Weiß-rot, flink, schnittig – Superzug trotz vieler Macken

Von unserem Korrespondenten Wolfgang Mulke



Seine Lackierung macht den Intercity-Express, kurz ICE, unverkennbar. Seit einem Vierteljahrhundert ist er mittlerweile auf den Gleisen unterwegs. © dpa

Der ICE feiert Geburtstag. Doch die Zeit des immer schnelleren Zugverkehrs ist vorbei. Künftig ist wieder Verkehr in der Fläche statt kurzer Verbindungen zwischen den Metropolen gefragt.

Die Familie ist heute komplett in Berlin zusammengekommen. Vom ICE 1 bis zum neuen ICE 4 rollen die Züge zur Geburtstagsfeier ein. Genau vor 25 Jahren nahm der erste Hightech-Zug der Bahn zwischen Hamburg und München den Verkehr auf. Schnell sollte es gehen zwischen den deutschen Metropolen. Im günstigsten Fall rauscht der ICE heute mit mehr als 300 Stundenkilometern durch das Land.

Wenn Bahnchef Rüdiger Grube und Verkehrsminister Alexander Dobrindt heute feiern, wird es an Erfolgsmeldungen des Superzugs nicht mangeln. In Zahlen beeindruckt die Bilanz des ICE. 216 000 Passagiere nutzen die Züge täglich. Das Hochgeschwindigkeitsnetz misst 1400 Kilometer. Seit dem ersten Start hat die Flotte in Kilometern gerechnet etwa 4700 Mal die Strecke zwischen Erde und Mond absolviert.

Auch an negativen Rekorden mangelt es dem Superzug nicht. Mit der Einführung der Hochgeschwindigkeitsverbindungen zwischen den großen Zentren wurden die Verkehre in die Regionen ausgedünnt. Klimaanlage fallen gerne aus, wenn sie im Sommer gebraucht werden.

101 Tote bei Unfall in Eschede

Das traurigste Kapitel ist aber das schwerste Unglück der Hochgeschwindigkeitsgeschichte. Durch Materialermüdung am Radreifen entgleiste 1998 der ICE Wilhelm-Conrad-Röntgen in Eschede (Niedersachsen). 101 Menschen starben bei dem größten Bahnunglück in Deutschland, 88 wurden teils schwer verletzt. Nach einem weiteren Zwischenfall am Kölner Hauptbahnhof musste die Bahn die Wartungsintervalle erhöhen. Auf dem Gleis wurde der ICE zur Mangelware.

Viel Kritik gab es in der Vergangenheit auch an der Geschäftsstrategie der Bahn, die sich aus der Provinz teilweise zurückzog und mit dem schnellen ICE dem Flugzeug Konkurrenz machen wollte. Inzwischen hat der Bahnvorstand wieder umgedacht. Bis 2030 sollen alle Städte mit mehr als 100 000 Einwohner ins Intercity-Netz eingebunden werden. "Die neue Zukunftsplanung der Bahn geht jetzt zwar in die richtige Richtung", sagt der Bonner Verkehrsforscher Heiner Monheim, "doch fehlt noch immer der integrale Deutschland-Takt." Würde es nach Monheim gehen, verkehrten die Züge in Abständen von einer halben Stunde, wie es in einigen anderen Ländern üblich ist.

Auch der bahnpolitische Sprecher der Grünen gießt zum Geburtstag Wasser in den Wein. "Es konnten mit dem ICE nicht mehr Fahrgäste für dem Bahnfernverkehr gewonnen werden", stellt der Abgeordnete fest. Es gebe Regionen, die seit Jahren keinen Fernzug mehr gesehen haben. "Wir brauchen eine gesetzliche Garantie für den Fernverkehr in der Fläche", fordert der Politiker.

Das will die Bahn zwar auch. Doch offensichtlich hat sie in der Öffentlichkeit viel Vertrauen in ihre Aussagen eingebüßt. Grube will mit einer Investitionsoffensive für eine kundenfreundliche und pünktliche Bahn sorgen. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) ist skeptisch. "Es bleibt immer wieder nur bei Versprechen", sagt Sprecherin Anja Smetanin. Der ICE gehört für den Verband fest zum Angebot der Bahn. Nur reiche die Verbindung zwischen den Städten alleine nicht aus. Die Reisekette müsse von Tür zu Tür besser organisiert werden, mahnt Smetanin an.

Eine Erfolgsstory ist der ICE auch aus strategischer Sicht nur zum Teil. "Er ist das Paradedpferd der Bahn", sagt der Chef der Allianz pro Schiene, Dirk Flege. Aus heutiger Sicht sei der Aufbau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes verfehlt. Durch die Investitionen in die Schnelltrassen sei der Güterverkehr vernachlässigt worden. Doch gerade beim Transport der Güter gebe es den größten Problemdruck. Auch Monheim hält den teuren Ausbau der Schnelltrassen für einen Fehler.

Ausbau von kostenlosem WLAN

Die Zeit des immer schnelleren Zugverkehrs ist vorbei. Die nächste Generation des Zuges, der ICE 4, wird mit maximal 250 Stundenkilometern unterwegs sein. Die Kritiker der Bahn begrüßen diese Entwicklung. "Die Bahn braucht auf einigen Strecken Hochgeschwindigkeit, aber nicht in dem Umfang, wie es in Deutschland umgesetzt ist", erläutert der Sprecher des Bündnisses Bahn für Alle, Bernhard Knierim.

Im kommenden Jahr wird der ICE 4 zum Aushängeschild der Flotte. Voraussetzung ist, dass Hersteller Siemens pünktlich liefert. Damit gab es in der Vergangenheit oft Probleme. Klappt alles, dürfen die Fahrgäste auch Fahrräder im Zug mitnehmen. Zudem will die Bahn dann auch in der zweiten Klasse einen kostenlosen Internetzugang (WLAN) stellen. Bislang gibt es das Angebot nur in der ersten Klasse.