

Die ICE-Beinah-Katastrophe

In Köln entgleiste ein ICE mit Achsbruch /
Noch immer keine laufende Achs-Überwachung

KÖLN/BERLIN – 14.7.2008 (khd).

Am Mittwoch Nachmittag (9.7.2008) ist am Hauptbahnhof in Köln ein ICE-Zug des Typs ICE 3 havariert [03]. Eine Achse des Hochgeschwindigkeitszugs modernster Bauart war gebrochen. Eine Notbremsung verhinderte Schlimmeres. Der Zug „ICE 518“ befand sich auf der Fahrt von München via Frankfurt am Main nach Dortmund und war vor dem Unfall über die Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt — Köln mit bis zu 330 km/h gebrast.

Mehrere Mitreisende hatten das Bahnpersonal bereits kurz hinter Frankfurt auf „ungewöhnliche Geräusche“ hingewiesen. Dennoch wurde der ICE nicht sofort gestoppt. Deshalb ermittelt jetzt die Staatsanwaltschaft im Zusammenhang mit dem Unfall wegen des Verdachts der Gefährdung des Bahnverkehrs durch Bahnmitarbeiter. Die Deutsche Bahn hat am Freitag (11.7.2008) Spekulationen als „schlichtweg falsch“ bezeichnet, wonach das Fahrpersonal nicht auf Hinweise über atypische Fahrgeräusche reagiert habe. Bahn-Sprecher in Berlin teilten mit, der Zug sei durch eine Notbremsung der Zugbegleiter gestoppt worden.

Am Sonntag (13.7.2008) meldete dann dpa [06] aber, daß es ein Mitreisender gewesen sein soll, der letztendlich die Notbremse zog, weil der ICE bereits entgleist war. Schon vorher hatte die Staatsanwaltschaft aufgrund von Zeugenaussagen mitgeteilt, daß Bahn-Mitarbeiter die Kundenwarnungen abgetan hätten mit: „*Da brauchen Sie sich keine Sorgen zu machen, das hat nichts zu bedeuten.*“ Das erinnert an



▲ *Der havarierte ICE 3 (links) am Hauptbahnhof Köln, bei dem eine Radsatzwelle gebrochen ist. Ein ICE 3 hat keine Triebköpfe. Der Zugantrieb ist über die gesamte Zuglänge verteilt.* (Foto: 9.7.2008 – nn?)

das ICE-Unglück von Eschede 1998 [01], bei dem 101 Menschen starben und 105 verletzt wurden. Auch hier waren vor der Katastrophe deutlich anormale Geräusche zu hören gewesen, die von Zugbegleitern ignoriert worden waren.

Als Konsequenz aus dem Unfall zog die Deutsche Bahn alle baugleichen ICE-Züge aus dem Verkehr und unterzog sie einer Sonderkontrolle. Ob das von der Aufsichtsbehörde (EBA) angeordnet wurde, blieb in der Öffentlichkeit zunächst unklar [Ed-18.7.2008: das EBA mußte das sogar gegen den Willen der Bahn erzwingen [07]]. Künftig müssen nun aber alle Schnellzüge vom Typ ICE 3 bereits nach 60.000 Kilometern (etwa nach 6 Wochen Betrieb) überprüft werden. Bislang erfolgte diese Untersuchung erst alle 300.000 Kilometer (etwa alle 8 Monate).

Warum werden ICE-Fahrgestelle nicht elektronisch überwacht?

BERLIN – 15.7.2008 (khd). Die Fahrgestelle mit Wellen und Rädern gehören zu den sensibelsten Teilen eines Eisenbahnzuges. Sollte hier etwas defekt werden, dann kann das leicht in einem verheerenden Desaster enden – natürlich besonders bei Hochgeschwindigkeitszügen. ICE-Züge sind heute vollgestopft mit HighTech-Sicherheitstechnik aller Art. Was aber fehlt, ist eine im Betrieb laufende elektronische Überwachung aller Fahrgestelle, die dem Triebwagenführer zuverlässig Laufanomalien sofort signalisiert.

Das war schon 1998 beim Eschede-Unfall aufgefallen [01]. Seitdem sind aber 10 Jahre vergangen, und man hätte solche Sicherheitstechnik längst entwickeln und nachrüsten können. Warum die Deutsche Bahn (DB) das bislang nicht tat und nur aufs klassische Maschinenbau-Vorgehen mit Ableucht- und Durchschallungs-Untersuchungen setzte – noch dazu in offensichtlich viel zu großen Zeitintervallen von etwa 8 Monaten, ist unklar. Zwar hat es DB-Untersuchungen zur „On-Board-Diagnose“ (4,7 MB PDF, [02]) gegeben, aber realisiert wurde das noch nicht. Vielleicht schafft es ja mal ein Profi-Journalist hier Licht ins Dunkel zu bringen. Die Kosten können es ja wohl kaum sein, die bislang mehr Sicherheit bei den ICEs verhinderten.

Bahn-Privatisierung kostet Sicherheit

BERLIN – 9.8.2008 (khd). Inzwischen ist klar, daß es wohl doch die Kosten sind, die bislang mehr Sicherheit bei den ICEs verhinderten. So hat die Deutsche Bahn im Vorfeld ihres von der Politik forcierten Börsengangs ganz absichtlich die regelmäßigen Ultraschall-Untersuchungen aller Radsatzwellen ihrer ICE-3-Flotte von ursprünglich 60.000 km Laufzeit nach und

nach auf 300.000 km erhöht, obwohl sich Ermüdungserscheinungen an den unterdimensionierten Wellen seit längerem abgezeichnet haben [09]. Erstaunlich ist allerdings, daß die Aufsichtsbehörde EBA das jahrelang mitmachte. Allein diese Maßnahme soll der Deutschen Bahn AG innerhalb von 4 Jahren rund 1 Milliarde Euro ‚Sondergewinn‘ in die Kasse gespült haben. Und es ist daher konsequent, wenn jetzt Bürger Strafanzeige [10] gegen den Vorstand der Deutschen Bahn wegen „gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr“ gestellt haben.

ICEs erhalten bessere Achsen

BERLIN – 13.10.2009 (khd/tsp). Nach einem Bericht des *Tagesspiegel* wird die Bahn in den nächsten Jahren bei sämtlichen ICE3-Zügen die Achsen auswechseln. Die neuen Achsen aus einem dauerfesteren Stahl müssen von der Industrie erst noch entwickelt werden. Durch diese Maßnahme von Industrie und Deutscher Bahn AG sollen die bestehenden Probleme endlich in den Griff bekommen werden. Die Kosten sollen 350 Mio. Euro betragen. Offensichtlich übernimmt die Industrie einen Teil der Umstellungskosten. [16]

Mehr zu diesem Thema:

- [01] [03.06.1998: Zur Zugkatastrophe von Eschede] (Diverse Quellen)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/PCR/PC_and_Railways_1.html#ICE_1
- [02] [24.05.2005: On-Board-Diagnose von Fahrwerksschäden an Schienenfahrzeugen] (YONG GUO)
URL: http://deposit.ddb.de/cgi-bin/dokserv?idn=977006050&dok_var=d1&dok_ext=pdf&filename=977006050.pdf (4,7 MByte)
- [03] [10.07.2008: Wie ein Leser das ICE-Chaos in Köln erlebte] (RHEINISCHE POST)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/PCR/PC_and_Railways_8.html#RP_1
- [04] [11.07.2008: Staatsanwaltschaft ermittelt wegen ICE-Unfall bei Köln] (YAHOO-NEWS)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/PCR/PC_and_Railways_8.html
- [05] [11.07.2008: Viele offene Fragen nach dem ICE-Unfall] (YAHOO-NEWS)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/PCR/PC_and_Railways_8.html
- [06] [14.07.2008: Ein Fahrgast zog die Notbremse] (DER TAGESSPIEGEL)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/PCR/PC_and_Railways_8.html#TASP_1
- [07] [18.07.2008: Bahn widersetzte sich Auflagen] (KÖLNER STADT-ANZEIGER)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/in_Me/dien_16.html#KStA_1
- [08] [18.07.2008: Von wegen „Sicherheit zuerst“] (KÖLNER STADT-ANZEIGER)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/in_Me/dien_16.html#KStA_2
- [09] [21.07.2008: ICE-Unfall vorhersehbar] (JUNGE WELT)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/PCR/PC_and_Railways_8.html#JW_1
- [10] [04.08.2008: Bürgerbündnis zeigt Bahn-Vorstand an] (KÖLNISCHE RUNDSCHAU)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/PCR/PC_and_Railways_8.html#KRu_1
- [11] [14.08.2008: Bahn weist Berichte über Probleme mit ICE-Radwellen zurück] (DDP)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/PCR/PC_and_Railways_8.html#DDP_1
- [12] [14.08.2008: Behörde verpflichtet Bahn zu häufigeren Prüfungen] (SPIEGEL ONLINE)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/PCR/PC_and_Railways_8.html#SP_2
- [13] [15.08.2008: ICE soll Gewicht sparen] (JUNGE WELT)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/PCR/PC_and_Railways_9.html#JW_1
- [14] [15.08.2008: Mehdorn attackiert Eisenbahnbundesamt] (DDP)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/PCR/PC_and_Railways_9.html#DDP_1
- [15] [06.09.2008: Keine "eindeutigen Ursachen" für ICE+-Achsenbruch in Köln] (GOOGLE-NEWS)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/PCR/PC_and_Railways_9.html
- [16] [13.10.2009: Bahn wirft ICE-Achsen auf den Müll] (DER TAGESSPIEGEL)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/PCR/PC_and_Railways_11.html#TASP_1

Das Hauptportal des „khd-research.net“ ist im Internet erreichbar unter der Adresse: <http://www.khd-research.net/>.

Erscheinungsorte sind San José (USA) oder Toronto (Canada). Herausgeber der Publikationen ist: Dipl.-Ing. K.-H. Dittberner, Berlin. Es gilt der Disclaimer.

Der hier im PDF-Format präsentierte Haupt-Artikel wurde erstmals in der Nr. 572 der Ausgabe der »khd-Page« vom 16. Juli 2008 veröffentlicht. Alle im Text unterstrichenen Begriffe sind im Original (im Internet) mit Links (Verweisen) versehen, die zu weiterführenden Informationen im Weltwissensnetz führen.

Die Artikel-Archivierung ist unter folgendem Pfad (URL) erfolgt: <http://www.khd-research.net/Welcome/News17.html#2>.