

Der verflixte Haarriss

Züge nach Stuttgart einstweilen ohne Neigung

TÜBINGEN (rem). Noch bis Ende August läuft die vorsorgliche Überprüfung der Neigetechnik-Züge, die wegen eines Haarrisses in Ver-
ruf geraten waren. Auf dem betroffenen Streckenabschnitt Tübingen-Stuttgart halten sich die Verspätungen offensichtlich in Grenzen.

Ein Hauptgrund dafür, dass sich die Verspätungen zwischen Tübingen und der Landeshauptstadt „im niedrigen Minutenbereich“ abspielen, ist laut DB-Pressesprecher Martin Schmolke das niedrige Fahrgastaufkommen (keine Schüler, wenig Ferienverkehr). Deshalb können die Verantwortlichen auch einem Verbesserungsvorschlag Boris Palmers wenig abgewinnen.

Tübingens grüner Landtagsabgeordneter, zugleich verkehrspolitischer Sprecher seiner Fraktion, hatte gestern „größere Anstrengungen zur Vermeidung von Verspätungen gefordert“. Die ausgefallenen Neigetechnik-Triebzüge des Typs VT 611 auf seiner Hausstrecke durch lokbespannte Ersatzzüge zu ersetzen, bezeichnete er als „unzureichend“.

Um die von ihm prognostizierten Verspätungen von zirka zehn Minuten zu verhindern („der Anschluss ICE in Richtung Frankfurt und Köln ist dann bereits abgefahren“), schlug Palmer stattdessen einen „optimierten Fahrzeugeinsatz“ vor. Der könnte darin bestehen, dass man kurzfristig die „spurtstarken Elektrotriebwagen“ des Typs ET 425 von der Strecke Stuttgart-Rottweil abzieht und zwischen Tübingen und Stuttgart einsetzt. Mit den 160

Stundenkilometer schnellen Triebwagen lasse sich die Ankunftsverspätung in Stuttgart um sechs Minuten reduzieren.

Garnicht nötig, sagen die DB-Planer. Zum einen waren ihnen – zumindest bis gestern Nachmittag – aus den eingangs erwähnten Gründen nur Verspätungen von unter fünf Minuten bekannt („Palmer's Behauptung, es handle sich um zehn Minuten, ist schlichtweg falsch“). Zum andern verbieten offensichtlich gesetzliche Bestimmungen derartige kurzfristige Notmaßnahmen: Die Lokführer kennen zwar die jeweilige Strecke, besitzen jedoch nicht den Führerschein für den anderen Fahrzeugtyp und müssten deshalb zuerst umgeschult werden.

Pressesprecher Schmolke korrigierte gestern anders lautende Informationen: Nachdem vor einigen Tagen bei einer Routineuntersuchung Haarrisse an der so genannten Radsatzwelle eines Fahrzeugs festgestellt worden war, habe das Eisenbahnbundesamt als neutrale Aufsichtsbehörde die bundesweite Untersuchung von rund 250 Fahrzeugen des Typs VT 612 und der Vorgängerreihe VT 611 angeordnet. In Baden-Württemberg sind 13 Fahrzeuge der 611-Reihe bereits untersucht, bis Ende August wird das Okay für die restlichen 20 erwartet.

Auch nach Abschluss der Überprüfung bleibt die Neigetechnik ausgeschaltet, „um die Radsatzwellen zu entlasten“. Von Montag an, so Schmolke weiter, rollen auch auf der Strecke Tübingen-Stuttgart wieder „die ersten 611er“, und die sind auch ohne Neigung zwischen Stuttgart und Plochingen (wo Palmer die fehlenden Minuten herausholen will) 160 Stundenkilometer schnell.