

SWR2 Zeitwort

26.11.1985

Der erste ICE-Zug erreicht 317 km/h

Von Uwe Bettendorf

Sendung: 26.11.2019

Redaktion: Elisabeth Brückner

Produktion: SWR 2019

SWR2 Zeitwort können Sie auch im **SWR2 Webradio** unter www.SWR2.de und auf Mobilgeräten in der **SWR2 App** hören – oder als **Podcast** nachhören:
<https://www.swr.de/~podcast/swr2/programm/swr2-zeitwort-podcast-100.xml>

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Die SWR2 App für Android und iOS

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen mindestens sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...

Kostenlos herunterladen: www.swr2.de/app

ZDF Heute-Nachrichten vom 26. November 1985:

„Kurz hinter Gütersloh kommt im Messwagen Spannung auf. Die Digitalanzeige überspringt die magische Grenze 300 und das Tempo nimmt sogar noch zu. Doch davon hört und spürt man drinnen wenig. Um 11 Uhr 29 ist es soweit: 317 Stundenkilometer. Noch nie fuhr eine Lok in Deutschland schneller.“

Autor:

Am Abend des 26. November 1985 berichtet das ZDF in den Heute-Nachrichten über den Geschwindigkeitsrekord. Erst später wird bekannt, dass der Zug schon bei den vorausgegangenen Testfahrten noch schneller unterwegs war. Das aber wurde den prominenten Gästen an Bord verheimlicht, sie sollten Zeuge einer Rekordfahrt sein. Auch Reiner Gohlke, der Vorstandschef der Deutschen Bundesbahn. Für ihn war es damals der Aufbruch in ein neues Zeitalter auf der Schiene:

O-Ton Reiner Gohlke:

„Der Kunde erwartet von uns Service, er erwartet von uns kurze Reisezeiten, und dieser Zug soll auf neuen Strecken und ausgebauten Strecken fahren, die dazu führen werden, dass wir die Reisezeit wesentlich verkürzen werden.“

Autor:

Einige Jahre später geht der erste deutsche Hochgeschwindigkeitszug in Serie, der jetzt IntercityExpress genannt wird. Regelmäßig eingesetzt wird der ICE1 erstmals 1991 auf der Strecke von Hamburg über Frankfurt und Stuttgart nach München. Das neue Flagschiff der Bahn beeindruckt mit einer Länge von bis zu 400 Metern und mit Platz für etwa 700 Passagiere. Breite Wagen, mehr Beinfreiheit und ein modernes Design bieten den Bahnkunden ein völlig neues Reisegefühl, erinnert sich Karl-Peter Naumann, der Ehrenvorsitzende vom Fahrgastverband ProBahn:

O-Ton Karl-Peter Naumann:

„Das war ein deutlicher Quantensprung, auch vom inneren Komfort, es waren ja doch ganz anders ausgestaltete Züge, aber auch die Kombination im ICE1 zwischen Abteil und Großraumanteil war sicherlich schon sehr gelungen, weil das auch zeigt, dass Reisende unterschiedliche Wünsche haben.“

Autor:

Der ICE wird in den darauffolgenden Jahren zum Erfolgsmodell, inzwischen sind vier Generationen im Einsatz, die rund 140 Bahnhöfe in Deutschland und mehrere im Ausland ansteuern. Michael Petersen, Vorstandschef der DB Fernverkehr:

O-Ton Michael Petersen:

„Für uns ist das heute nicht mehr vorstellbar, dass wir den Personenverkehr ohne einen ICE abwickeln. Der ICE ist für uns das Rückgrat für die Verkehre zwischen den Metropolen und für einen schnellen, vertakteten Verkehr, der die Menschen komfortabel durch die Republik bringt.“

Autor:

Wenn alles reibungslos klappt. Doch vor allem die älteren Baureihen des ICE sind in die Jahre gekommen, die Probleme häufen sich: defekte Klimaanlage, ausgefallene

Bordküchen, technische Defekte und Verspätungen sorgen seit Jahren für Ärger. Schwärzeste Stunde aber war das Unglück im niedersächsischen Eschede im Juni 1998. Um kurz vor 11 entgleist der ICE „Wilhelm Conrad Röntgen“ und prallt gegen einen Brückenpfeiler. 101 Menschen sterben, mehr als 100 werden verletzt. Verantwortlich für das schwerste Zugunglück in der deutschen Eisenbahngeschichte: Ein gebrochener Radreifen, wegen mangelhafter Wartung. Mit fatalen Folgen, so Karl-Peter Naumann von Pro Bahn:

O-Ton Karl-Peter Naumann:

„Das sind Dinge, die eigentlich nicht passieren dürfen. Aber wenn man ehrlich ist, trotz dieser schwarzen Stunde, trotz dieser vielen Toten, ist Bahnfahren immer noch sehr viel sicherer als Autofahren.“

Autor:

Und so steigen täglich mehr als 200.000 Menschen in ICEs, doch statt Geschwindigkeitsrekorden feiert die Deutsche Bahn heute Passagierrekorde. Denn immer mehr Menschen steigen auf die umweltfreundliche Bahn um. Der Konzern profitiert von der Klimadebatte. Und setzt sich ehrgeizige Ziele: Bis 2030 soll die Zahl der Fahrgäste verdoppelt werden. Dafür fließen in den nächsten Jahren viele zusätzliche Milliarden Euro aus dem Klimapaket der Bundesregierung. Und dass dieses Geld aus Sicht der Bahn gut angelegt ist, daran lässt der Konzern in offiziellen Werbevideos keinen Zweifel:

Ausschnitt Werbevideo Bahn:

„Deutschland braucht eine starke Schiene. Nur mit einer starken Schiene können wir unsere Klimaziele wirklich erreichen.“

Autor:

Die zusätzlichen Mittel sollen auch in den Ausbau der Fernverkehrsflotte fließen. Neben den bereits bestellten 137 ICE4 hat die Bahn gerade erst den Kauf von weiteren 30 Hochgeschwindigkeitszügen beschlossen.