

Aufs Schlimmste vorbereitet

Bombenalarm: Hauptbahnhof gesperrt

Von Christian Rehberger

Ingolstadt (DK) „Das ist doch eine Verarschung, dieser Inhalt.“ Der junge Mann in der Unterführung kann sich gar nicht mehr beruhigen. „Das ist doch ein Witz.“ In seiner Sichtweite liegen ausgebreitet: mehrere alte Zeitungen, ein paar alte Schlappen, Lottoscheine und ein alter Toaster. Dann schickt ihn die Polizei weiter den Bahnsteig hinauf und kümmert sich um den „Müll“, der gestern für einen Bombenalarm am Hauptbahnhof Ingolstadt gesorgt hatte.

Die Polizei musste vom schlimmsten Ausgehen: Gegen 17.30 Uhr entdecken Passanten beim Aufgang zu den Gleisen vier und fünf einen herrenlosen Koffer und melden ihn dem Servicepersonal des Bahnhofs. Mehrere Lautsprecherdurchsagen bringen keinen Erfolg. Der Besitzer des Koffers meldet sich nicht. Also geht die Infokette weiter. Eine Streife der Bundespolizei sieht sich den verdächtigen Trolley

an und entscheidet: Es könnte Sprengstoff drin sein.

Nach den misslungenen Anschlüssen auf zwei Regionalzüge Ende Juli und den jüngsten Funden von verdächtigen Koffern in Zügen eine selbstverständliche Entscheidung. Berufsfeuerwehr und Rotes Kreuz treffen kurz nach 19 Uhr mit sechs Feuerwehrautos sowie drei Sankas ein. Der Rettungshelikopter Christoph 32 landet bei der Post gleich neben dem Bahnhof. Die Einsatzkräfte sind auf das Schlimmste vorbereitet.

Die Ingolstädter Polizei ist bereits früher informiert worden und schon vor Ort. Beamte evakuieren mehrere hundert Menschen vom Bahnhofsgelände. Die Läden in der Schalterhalle müssen zumachen. Die Bahnhofsgaststätte schickt ihre Gäste raus. Das Gelände wird großräumig abgesperrt. Eine Menschentraube bildet sich vor dem Fenster zur Schalterhalle. Jeder versucht ein Blick zur Unterführung zu erhaschen. Das Ladenpersonal sieht es locker



Harmlos – aber seltsam präsentierte sich der Inhalt des Koffers, der gestern auf dem Ingolstädter Hauptbahnhof für viel Aufregung sorgte. Offensichtlich wollte die Person, die ihn abgestellt hatte, den Koffer verdächtig erscheinen lassen. Fotos (2): Rössle

und nutzt die Pause für eine Zigarette.

Auf der anderen Seite des Hauses wird fieberhaft gearbeitet. Die Bahn hält alle Züge

an, die auf Ingolstadt zurollen. Es kommt nach Bahnangaben trotz der Vollsperrung nur zu vergleichsweise geringen Behinderungen: „Wir mussten einen ICE nach München ab Nürnberg über Treuchtlingen umleiten“, erklärt DB-Sprecher Anton Knapp in München. Der Gegenzug musste eine 15-minütige Pause in Reichertshofen einlegen. Insgesamt sieben Regionalzüge haben bis zu 20 Minuten Verspätung.

Am Hauptbahnhof hat Oberkommissar Harald Pinkser als Einsatzleiter der Polizei alle Fäden in der Hand. „Wo der Koffer gefunden wurde, ist schon ungewöhnlich, normalerweise wird er dort vergessen, wo man sitzen kann“, sagt er. Es gibt aber keine Sitzplät-

ze in der Unterführung des Ingolstädter Hauptbahnhofs. Die Beamten müssen davon ausgehen, dass der Rollkoffer absichtlich dort deponiert wurde. Aber was ist drin? Vielleicht doch nur Drogen. Die Polizei hat einen Spürhund mitgebracht. „Nix“, sagt der Hundeführer kurz und knapp, als er zurückkommt.

Das Sprengkommando der Bundespolizei ist inzwischen eingetroffen. Mit dicken Schutzwesten gehen die beiden Beamten nach unten. „Die Elaborierungsarbeit durch die Bundespolizei beginnt“, kommt es knackend aus dem Funkgerät eines Feuerwehrmannes. Nun wird der gesamte Bahnhofsvorplatz abgesperrt. Die Schaulustigen und Reisenden, die jetzt gerne

einen Zug besteigen möchten, müssen weg. Die Minuten ver-rinnen.

Genau um 20 Uhr kommt die Entwarnung. Keine Bombe. „Völlige Öffnung“, beschließt der Krisenstab und macht sich auf den Weg in die Unterführung. Dort liegt der Koffer ausgebreitet. Sein Inhalt sieht aus wie Müll. „So würde doch niemals jemand ver-reisen“, sagt einer. Dann packt die Polizei ihre Sachen zusammen. Jetzt erst geht die Spurensuche los. Ein persönliches Schriftstück gibt einen ersten Hinweis. Doch ob es zum Täter führt ist ungewiss.

Wenige Minuten nachdem die Einsatzkräfte abgerückt sind, ist der Hauptbahnhof wieder bevölkert, als wäre nichts passiert.



Komplett abgesperrt war der Ingolstädter Hauptbahnhof am gestrigen Abend, nachdem Passanten wegen eines Koffers Alarm geschlagen hatten.

In Sekundenschnelle ist alles vorbei

Hunderte von Schaulustigen erleben die Rekordfahrt der ES64U4 bei Hilpoltstein

Von Christian Fahn

Kinding/Hilpoltstein (DK) „Das war's!“ Wilma Weimer klingt fast ein wenig enttäuscht. Soeben ist die 66-Jährige Zeugin eines Weltrekords geworden, doch mitbekommen hat sie davon nicht allzu viel: In Sekundenschnelle ist die silbergraue Lok mit dem Messwagen im Schlepp vorbeigerauscht.

TGV-Höchstleistung bleibt ungeschlagen

Kinding (DK) Die französischen Staatsbahnen SNCF haben zwar den Weltrekord für Elektrolokomotiven verloren, den Titel des schnellsten Schienenfahrzeugs jedoch behalten sie: Am 18. Mai 1990 erreichte ein TGV-Zug Tempo 515. Zwei Jahre zuvor war ein ICE der Bundesbahn 406 Stundenkilometer schnell gefahren.

Mehr als eine Stunde hatte die Ingolstädterin zusammen mit Hunderten weiterer Schaulustiger an der ICE-Strecke bei Hilpoltstein ausgeharrt: Sie alle wollten sehen, wie der 51-Jahre alte Weltrekord für Elektrolokomotiven gebrochen wird. 1955 hatten zwei französische Lokomotiven Tempo 331 erreicht. Die Siemenslok vom Typ ES64U4, die ansonsten bei den Österreichischen und slowenischen Staatsbahnen Personen- und Güterzüge zieht, legte am Samstag noch einmal deutlich drauf und schraubte die Bestmarke auf 357 Stundenkilometer.

„Es wären sogar noch fünf oder acht Stundenkilometer mehr drin gewesen“, erklärt Rekordlokfahrer Alex Dworaczek (32) anschließend, aber dann hätte die Strecke bis Allersberg nicht mehr zum Bremsen gereicht.

Bereits am Start in Kinding drängen sich die Schaulustigen

auf den Bahnsteigen, um die angehende Rekordlok zu sehen. Einer von ihnen ist Xaver Wittmann. Der 56-Jährige aus dem benachbarten Haunstetten nimmt die Lok genau in Augenschein und ist verwundert über das silbergraue Farbleid: „Sollte die nicht rot sein?“ War sie auch. Bis zur Nacht vor der entscheidenden Fahrt: In wenigen Stunden wurde ihr im Bahnbetriebswerk Ingolstadt ein neues Outfit verpasst – schließlich sollten die Logos von allen 21 an dem Vorhaben beteiligten Firmen gut herauskommen. Und außerdem sollte viel Platz bleiben, um an der Maschine die Rekordgeschwindigkeit zu dokumentieren. Die „3“ an der Hunderterstelle ist schon angebracht.

Zweimal muss die Maschine vom Ingolstädter Nordbahnhof aus Anlauf nehmen, um den Weltrekord auf 357 km/h zu schrauben. Beim ersten Mal er-

reicht die 90 Tonnen schwere Lok mit dem Spitznamen Taurus (Stier) Tempo 344. Damit ist zwar der Weltrekord eingestellt, doch das reicht dem Team um Dworaczek und Jörg Schurig, der bei Siemens für die Taurus-Baureihe verantwortlich ist, nicht. Also nutzen sie die Pause zwischen zwei regulären ICE-Zügen und starten ein zweites Mal.

Nachdem Dworaczek die Lok in Kinding abgestellt hat posiert er noch einmal vor seiner Maschine, die inzwischen die Zahl 357 schmückt. Er ist sich sicher, dass auch sein Rekord 50 Jahre halten wird: Nicht weil die Lokomotiven bereits voll ausgereizt sind – „wir haben mehr als ein Jahr gebraucht, um das hier auf die Beine zu stellen. Ich glaube, das macht uns so schnell niemand nach!“

Doch nicht nur die Mitglieder der Rekordcrew sind überglücklich: Auch Rita Böhm atmet auf. Sie hatte auf Weltre-

kord gewettet. Hätte die Lok den verfehlt, hätte die Bürgermeisterin von Kinding für 24 Stunden in die Rolle einer Bahnbediensteten schlüpfen müssen. Am 10. Dezember – an diesem Tag soll der Regionalverkehr auf der ICE-Strecke starten – hätte sie alle Fahrgäste mit Lebkuchen beschenken und ihnen auch gleich die Fahrkartenautomaten erklären wollen.

Noch einer ist sehr stolz an diesem Tag: Branko Mesaric aus der Gegend von Maribor. Der slowenische Fernfahrer hat zufällig an einem Parkplatz an der A 9 neben der ICE-Strecke Station gemacht: Einer der vielen neugierigen Eisenbahnfreunde hat ihm dann wort- und gestenreich erklärt, dass hier eine Lokomotive einen Weltrekord fahren will, die auch in Slowenien unterwegs ist. Mit einem Lächeln steigt er ins Führerhaus: „Eigentlich ist das ja unser Rekord.“

Rekordlok heißt „Kinding“

Kinding (DK) Die Weltrekordlok trägt den Namen „Kinding/Altmühltal“. Die Fahrgäste werden davon jedoch wenig bemerken: Zwar taufte die Bürgermeisterin des Ortes, Rita Böhm, die Lok vor



Loktaufe: Vor dem Start zur Rekordfahrt lässt Bürgermeisterin Rita Böhm ein Flasche Sekt an der Maschine zerschellen.

der Rekordfahrt. Ob das Wappen der Gemeinde allerdings auf der Lok bleibt, steht noch nicht fest: „Wir wissen nicht, in welchem Farbleid sie künftig bei uns eingesetzt wird“, erklärt Herwig Wiltberger, der bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) für den Lokomotivpark verantwortlich ist. Denn die Rekordlok gehört zu einer Lieferung an die ÖBB: Als 1216 050-5 wird sie dort künftig Züge ziehen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 230 Stundenkilometer.

Siemens hat die Taurus-Familie für die ÖBB entwickelt, die seit 2001 über 400 Lokomotiven des Typs in Betrieb stellte. Die aktuelle Serie, aus der die Rekordlok stammt, gilt als besonders innovativ: Ihre Ausrüstung erlaubt es ihr, im ganzen europäischen Eisenbahnnetz zu verkehren.



Der entscheidende Moment: In Höhe der Autobahnausfahrt Hilpoltstein erreicht die Rekordlok Tempo 357. Dann muss Lokführer Alex Dworaczek den Bremshebel ziehen, um das Gespann rechtzeitig im Bahnhof Allersberg zum Stehen zu bringen. Fotos: Fahn