

# Hinter 357 km/h-Weltrekord steht die IGE

Hersbrucker Unternehmen organisierte die rasante Fahrt mit einer Siemens-Lokomotive am Sonntag bei Kinding

**HERSBRUCK (ko)** – „Wir dürfen uns jetzt ‚Schnellstes privates Eisenbahn-Verkehrsunternehmen der Welt‘ schimpfen und darauf sind wir stolz!“ Für IGE-Chef Armin Götz war die Weltrekordfahrt am Sonntag, bei der eine serienmäßige Elektrolokomotive auf der ICE-Neubaustrecke zwischen Kinding und Allersberg 357 km/h erreichte, eine Sternstunde. Denn die Hersbrucker Firma hat die Rekordfahrt organisiert. „Veranstalter ist Siemens, aber den Kopf hingehalten hat die IGE“, erklärte Götz.

Er war ein viel gefragter Interviewpartner bei der medienwirksam inszenierten Veranstaltung, deren Mittelpunkt am nagelneuen Bahnhof Kinding war. Dort herrschte Festbetrieb mit Zelt und Marktständen, das internationale Publikum bestand aus Bahnfans und -experten, sogar der DB-Konzernbevollmächtigte für Bayern, Klaus-Dieter Josel, kam. Sieben Lokomotivstars waren ausgestellt, darunter die beiden französischen Maschinen, die im März 1955 den Geschwindigkeits-Weltrekord von 331 km/h aufgestellt haben. Sie waren extra aus dem Eisenbahnmuseum Mulhouse im Elsass hierher geschleppt worden.

Ihr Rekord ist schon mehrfach gebrochen worden: am 1. Mai 1988 durch den deutschen ICE-Experimental mit 406,9 km/h, am 18. Mai 1990 von einem französischen TGV mit 515,3 km/h. Was sollte also der Rekordversuch am 2. September 2006, bei dem so ein Tempo nicht annähernd zu erwarten war? „Eine Marketing-Veranstaltung von Siemens“, befand einer der vielen Bahn-Experten in Kinding im Zwiegespräch. Am Mikrophon im Festzelt hätte er das nicht so deutlich gesagt.

Siemens hatte eine Nische entdeckt: Der Rekord für Lokomotiven im klassischen Sinn lag nämlich immer noch bei 331 km/h. ICE und TGV gelten als Triebzüge, auch wenn ihre Antriebseinheiten im Prinzip Elektroloks mit stromlinienförmigem



Klar zur zur Rekordfahrt: IGE-Chef Armin Götz sowie die Projektleiter Jörg Schurig und Alex Dworaczek. Foto: T. Kohl

Bug sind. Zwei Siemensianer — der jetzige Weltrekord-Lokführer Alex Dworaczek und sein Kollege Jörg Schurig — hatten die Idee, mit einer serienmäßigen, für Österreich bestimmten „Taurus 3“-Lokomotive aus ihrem Hause den 51 Jahre alten Rekord zu brechen, auch wenn diese Maschine regulär nur für 230 km/h zugelassen ist. Die beiden konnten ihre Chefs überzeugen, dass sich der Aufwand lohnt, weil der Weltrekord

super fürs Image des Unternehmens und die europaweit angestrebte Vermarktung der Lok wäre.

Nun fehlte aber noch jemand, der die rasante Tour der werkseigenen Maschine auf DB-Gleisen organisiert — jemand, der die insgesamt 21 Projektpartner unter einen Hut bringt. Die Wahl fiel auf die „Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr“ aus Hersbruck.

IGE-Geschäftsführer Armin Götz bekannte vor vielen Fernsehkameras und Mikrofönen, dass er den Rekordversuch anfangs für eine „spinnerte Idee“ hielt, dann aber immer mehr Gefallen daran fand. „Man hat ja auch nicht alle Tage die Chance, sich als kleines mittelständisches Unternehmen an eine so große Aufgabe heranwagen zu dürfen und dabei seine Leistungsfähigkeit beweisen zu können.“ *Fortsetzung 3. Lokalseite*

# Wie ein Blitz zischte der Versuchszug vorbei

Fortsetzung von der 1. Lokalseite: HINTER 357 KM/H-WELTREKORD STEHT DIE IGE – Alle zogen an einem Strang

Durch die mittlerweile 24-jährige Erfahrung beim Organisieren von teils recht außergewöhnlichen Bahn-Projekten sei es der IGE gelungen, auch die letzten Zweifler zu überzeugen und alle Genehmigungen zu bekommen. „Von den oft in der Öffentlichkeit diskutierten Animositäten zwischen privaten Eisenbahn-Verkehrsunternehmen und Stellen der DB AG war bei diesem Projekt nichts zu spüren. Es wurde wirklich an einem Strang gezogen“, sagte Götz.

Er lobte die konstruktive Atmosphäre, zu der sicherlich auch der Euphorieschwung durch die Fußball-WM beigetragen habe. „Als kleineres Unternehmen hat man es in Deutschland manchmal nicht einfach. Oft hat man das Gefühl, dass die so genannten Verhinderer in der Überzahl sind. Im Laufe dieses Projekts konnte ich aber sehr spüren, dass man in Deutschland noch etwas bewegen kann. Es müssen nur alle wollen, man muss von einer spinnerten Idee überzeugt sein, und man braucht Durchhaltewillen.“

Die Anstrengungen haben sich gelohnt. Zwar startete die Rekordfahrt wegen Problemen im Messwagen mit einer drei viertel Stunde Verspätung. Dann überbot das Gespann aber schon beim ersten Versuch die französische Bestmarke um 13 km/h. Beim zweiten Versuch waren es 357 km/h Spitze. Was hat Armin Götz im Führerstand empfunden? „Es war ein sehr angespanntes Gefühl. Wir waren



Reaktionsschnell mussten die Fotografen sein, die den kurzen Zug bei der Rekordfahrt ablichten wollten. Foto: T. Kohl

alle sehr konzentriert, obwohl wir wussten, dass es funktioniert. Die Geschwindigkeit selbst hat man gar nicht so stark gemerkt. Die Lok lag wie ein Brett auf den Schienen, und die Strecke ist sehr gut.“

Das Erlebnis muss Götz trotzdem erst mal verarbeiten — wie alle anderen Beteiligten, egal ob sie Verantwortung trugen oder als Zaungäste an der Rennstrecke standen und mit Gänsehaut erlebten, wie der Blitz aus

einer anthrazitfarbenen Elektrolok und einem gelb-weißen Messwagen vorbeizischte. Ob der Rekord jemals gebrochen wird, ist fraglich: Wirklichen Bedarf, mit einer Lok so schnell zu fahren, gibt es nicht.