



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Herrn  
Dr. Christian Gruß, Vorstand Vertrieb und Fahrplan

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin  
Tel +49 30 531491470  
Fax +49 30 531491472  
Mail [office@netzwerk-bahnen.de](mailto:office@netzwerk-bahnen.de)  
Web [www.netzwerk-bahnen.de](http://www.netzwerk-bahnen.de)

Frau  
Marion Brückmann, Leiterin Vertrieb

- per E-Mail -

Berlin, 12. Februar 2021

Lieber Herr Dr. Gruß, liebe Frau Brückmann,

wir wollen uns nicht nur über die Medien unterhalten, weswegen wir den Unmut unserer Mitgliedsunternehmen über die erneut zu Tage getretenen Mängel bei der Entstörung – dieses Mal bei der zweifellos herausfordernden Winterlage – auch auf diesem Wege an die DB Netz herantragen möchten und Sie bitten auch die übrigen Vorstand hierüber zu informieren.

Wir möchten noch einmal vorausschicken, dass wir bereits im Kontext mit der Sturmserie 2016 bis 2018 die Forderung erhoben hatten, dass die DB Netz sich für die Störungsbeseitigung nach (Groß-)Störungen durch meteorologische Ereignisse eine Regelfrist von maximal 24 Stunden für die Wiederherstellung der normalen Befahrbarkeit für die Planung Ihrer Prozesse und Ressourcen setzen sollte. Wir hatten schon seinerzeit konzediert, dass es im begründeten Einzelfall davon Abweichungen geben könne. Der Vorstand der DB Netz AG hat dieser Forderung jedoch ohnehin eine Absage erteilt. Wir werden diese Forderung allerdings weiterhin als adäquate Umsetzung der Bestimmung zur Betriebspflicht aus § 4 (3) AEG verstehen und messen auch die Beobachtungen aus den vergangenen Tagen daran.

Heute, am sechsten Tag nach den wesentlichen Schneefällen, die vor allem den nordwestlichen Teil des Landes betrafen, sind immer noch zahlreiche Strecken nicht befahrbar, insbesondere in der Region rund um den Harz. Viele Strecken wurden nur stark zeitverzögert geräumt, Weichen und damit auch industrielle Gleisanschlüsse waren in erheblichem Umfang nicht nutzbar. Die Folgen sind erheblich. Uns wurde mehrfach von Auswirkungen auf industrielle Produktionsprozesse und auch von Umstellung auf Lkw-Versorgung berichtet. Selbstverständlich haben auch die EVU erhebliche Aufwendungen, wie auch die Folgewirkungen eine planmäßige Durchführung von Verkehren teils noch über Wochen behindern werden.

Die auf Beobachtungen unserer Unternehmen gestützte Kritik richtet sich vor allem auf die zu gering dimensionierten Ressourcen für den Winterdienst. Wir haben registriert, dass sich die DB Netz zwar z.B. durch frühzeitige Verlagerung von Technik in die betroffenen Regionen vorbereitet hat, in der Krise selbst sehen wir jedoch die gleichen Probleme wie in den früheren Jahren. Zwischen 2018 und 2020 hat es erfreulicherweise nur wenige Großstörungslagen gegeben, nun reißen aber die Wunden wieder auf.

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeling

Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),  
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Thomas Knechtel, Roger Mahler

Geschäftsführer: Peter Westenberger

Vereinssitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

In der Summe scheint vor allem der Mangel an Personal und in zweiter Linie an geeignetem Gerät (Schneefräse teilweise überdimensioniert, fehlende „Brenner-Trupps“ sowie in eher wieder verstärktem Maße der Ausfall beheizbarer Weichen) hauptverantwortlich für die zu langsame Beräumung zu sein. Spezifisch an der aktuellen Krise sind sicherlich die tiefen Nachttemperaturen, aber wir müssen auch einmal festhalten, dass sich der Schneefall dankenswerterweise auf einen vergleichsweise kurzen Zeitraum beschränkte. Auch wenn in einigen Regionen durchaus außergewöhnlich viel Schnee fiel, sind große Teile des Landes nur leicht verschneit. Wie im Brennglas lässt sich die Situation bei Betrachtung von DB-Netzbetrieb und Bentheimer Eisenbahn vergleichen, die in einem der vom Schnee hauptbetroffenen Gebiete ihr Netz und ihren Verkehr durchgehend am Laufen hielt.

Die Länge der Räumphase legt dann schonungslos die über die Kapazitätsprobleme hinausgehenden Koordinationsprobleme offen. So etwa, dass...

- ... in vielen Fällen die proaktiv von unseren EVU angebotenen Fahrzeuge für Spurfahrten nicht abgerufen wurden oder dass...
- ... nach erfolgter Durchfahrt und Räumung die Strecken dennoch nicht freigegeben wurden, dass
- ... viele Angaben in „Betrieb live“ falsch waren,
- ... die Koordination der Technik und der Personale häufig erratisch wirkt,
- ... in den Betriebszentralen nicht zwischen wichtigen und besonders wichtigen Zügen (z.B. Kraftwerksversorgung) unterschieden werden kann,
- ... Züge ohne jegliche Prognose abgestellt werden und es kein Bewusstsein dafür gibt, dass
- ... bei längerer Abstellung und Entfernung von Standorten/Elektranten die Risiken v.a. bei dieselgetriebenen Fahrzeugen für die problemlose Wiederinbetriebnahme steigen.

Insgesamt liegt aus unserer Sicht ein Organisationsversagen vor, das – nicht nur intern – aufgearbeitet werden muss, denn wir werden es wieder mit Schneelagen, Kälteeinbrüchen und natürlich auch Stürmen und starken Regenfällen zu tun haben.

Das Anreizsystem hat hier neben dem zusätzlichen Arbeitsaufwand zusätzliche Diskussionspunkte geschaffen. Lassen Sie uns nur zwei an dieser Stelle ansprechen, denn der Großteil der Debatten wird sich im Umkodierungsverfahren abspielen: es kann nicht sein, dass eine unbenutzbare Weiche im Netz der DB neutral auf 82 kodiert wird und in vorgelagerter Infrastruktur auf 54, also das EVU haftbar gemacht wird. Und natürlich werden wir uns mit der Frage unter mehreren rechtlichen Gesichtspunkten befassen müssen, wann die „höhere Gewalt“ legitimerweise nicht mehr als Begründung für einen nicht vertragsgemäßen Zustand dienen kann.

Die externe Kommunikation der DB – die bedauerlicherweise auch nicht zwischen Verkehrs- und Infrastrukturleistungen unterscheidet – versucht, die erneut im Vergleich zur Straße äußerst schlechte Performance der Schiene bzw. der Schieneninfrastruktur im Großstörungsfall schönzureden und die Einstellung von Zugverkehren als im Interesse der von „Liegenbleiben“ potenziell betroffenen Kunden zu legitimieren.

Der Güterverkehr kennt im Unterschied zum Personenverkehr auch keine Idee des „Zuhausebleibens“ oder des „Schienenersatzverkehrs“ – einmal ganz unabhängig von der Frage, ob sich die Eisenbahn einen Gefallen tut, sich einerseits als systemrelevantes Verkehrsmittel und als unerlässlich für die Verkehrswende zu bezeichnen – und im nächsten Moment die Waffen zu strecken und ihre Kunden sich selbst zu überlassen.

Die Einstellung von Personenverkehren hat – darauf möchten wir erneut hinweisen – auch eine besondere Komponente, denn zahlreiche Lokführerinnen und Lokführer nutzen die Personenzüge aller EVU, um zu ihren Einsatzorten bzw. nach Hause zu kommen. Das ist nicht nur betriebs- und volkswirtschaftlich sinnvoll, sondern es sollte auch der Regelfall in einem „systemrelevanten“ Verkehrssystem sein.

An dieser Stelle möchten wir Sie bitten, unseren ausdrücklichen Dank an viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Ihres Hauses zu geben, die sich für die Weiterführung des Schienenverkehrs engagiert haben – und dies oft auch bei wahrhaft widrigen Bedingungen. Wir möchten aber auch nicht verhehlen, dass wir die pauschale Art des öffentlichen Dankens durch die DB und beispielsweise den Bundesverkehrsminister zwiespältige Gefühle hinterlässt. Nicht auszuschließen ist, dass damit auch die Verantwortlichen gegen Kritik immunisiert werden sollen – und bedauerlicherweise liegen uns auch einige Berichte vor, in denen von unkooperativem und unprofessionellem Umgang mit den Kunden aus den EVU die Rede ist.

Wir sehen Ihrer Antwort mit Spannung entgegen. Wir erlauben uns, Ihnen das an den Bundesminister für Verkehr gerichtete Schreiben anhängen, in dem wir ihn bitten, das EBA zu einer Untersuchung aufzufordern.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling  
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger  
Geschäftsführer