



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

An den
Präsidenten der Bundesnetzagentur
Herrn Jochen Homann
Tulpenfeld 4
53225 Bonn

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

Per mail: jochen.homann@bnetza.de

Berlin, 21. Januar 2018

Zugang zum Schienennetz bei großräumigen witterungsbedingten Störungen

Sehr geehrter Herr Präsident,

dieses Winterhalbjahr ist durch eine Reihe schwerer Stürme gekennzeichnet, die an eine Reihe ähnlicher Ereignisse in den vergangenen 15 Monaten anknüpfen.

Erneut wurde am Donnerstag von mehreren DB-Eisenbahnverkehrsunternehmen und vermutlich auch durch den Netzbetreiber der DB AG großflächig der Verkehr „eingestellt“. Wie bei den voran gegangenen Ereignissen wurden hierdurch schwere Behinderungen nicht nur für Reisende, sondern auch im Schienengüterverkehr hervorgerufen, die auch nach Aufhebung der jeweiligen „Sperrungen“ mehrtägige bis mehrwöchige Folgewirkungen für den Betrieb und somit erhebliche zusätzliche Folgekosten für alle Beteiligten verursacht haben bzw. noch werden. Die außergewöhnliche Häufigkeit der Sturmereignisse und das nach Einschätzung vieler Beteiligten zunehmend und extensiv genutzte Instrument der Einstellung des Betriebes haben schon nach den Stürmen Xavier (5. Oktober) und Herwarth (29. Oktober) zu Diskussion innerhalb der DB und auch mit externen Unternehmen zum Störfallmanagement und zur Vegetationskontrolle geführt.

Die jüngsten Erfahrungen mit dem Sturmtief/Orkan „Friederike“ am Ende der Woche haben jedoch starke Zweifel ausgelöst, ob tatsächlich wirksame Konsequenzen aus den bisherigen Erfahrungen gezogen wurden.

Mangels Transparenz zu den Vorgehensweisen in der konkreten Situation bei der DB Netz AG möchten wir Sie bitten, die Eignung des Störfallmanagements des Unternehmens zu überprüfen. Ziel muss es sein, die Risiken aus Sturmereignissen für den – sicheren – Betrieb von Eisenbahnen auf der Infrastruktur der DB Netz AG zu minimieren und den reduzierten Betrieb bzw. die Wiederinbetriebnahme nach unvermeidbaren Schadensereignissen so schnell wie möglich an den Normalzustand heranzuführen. Mit dieser Fragestellung wird sicherlich der Umfang

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeling
Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Michail Stahlhut, Ralph Schmitz
Geschäftsführer: Peter Westenberger
Vereinsitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

der Betriebspflicht tangiert, die aus Sicht der Wettbewerbsbahnen des Schienengüterverkehrs ein sehr hohes Gut ist und bereits in anderem Kontext Gegenstand höchstrichterlicher Rechtsprechung.

Aus Sicht der Wettbewerbsbahnen des Schienengüterverkehrs muss bei der Überprüfung auch beachtet werden, ob die spezifischen Bedingungen bzw. Unterschiede (keine Fahrgäste, Umleitungsmöglichkeiten, etc.) im Güterverkehr bei Entscheidungen des Netzbetreibers auch angemessen berücksichtigt werden – oder hier prioritär von den Belangen der Personenverkehrsunternehmen ausgegangen wird.

Wir möchten Sie darüber hinaus bitten, auch die intermodale Wettbewerbssituation im Auge zu behalten und vergleichende Betrachtungen zwischen den Regularien und der Praxis im Schienen- und im Straßenverkehr anzustellen und eine Beurteilung der sich daraus möglicherweise ergebenden Benachteiligung des Schienenverkehrs vorzunehmen.

Wir würden Sie insbesondere bitten, die Eignung und Angemessenheit der Entscheidungen bzw. Entscheidungsgrundlagen des Netzbetreibers zu den folgenden Themen einer genaueren Untersuchung zu unterziehen:

- 1) Es beginnt damit, dass nicht eindeutig ist, was eine „Sperrung“ ist und welcher Akteur sie auslöst. Die vermutlich unternehmerische Entscheidung der DB-Transportunternehmen, ihre Verkehrsangebote einzustellen, ist für viele Reisende mit erheblichen Belastungen verbunden, wurde jedoch ausweislich der Kommunikation der DB Netz AG mit der Einstellung jeglichen Betriebs in eins gesetzt. So wurde am 18. Januar um 13.09 Uhr in der „kundeninfo“ der DB Netz mitgeteilt:

Zum Schutz von Fahrgästen und zur Vermeidung von Schäden an Fahrzeugen und Infrastruktur wird der gesamte Schienenverkehr in NRW eingestellt.

Um 18.16 Uhr wurde etwa (nach der „Sperrung“ weiterer „Länder“) dann mitgeteilt:

Orkan "Friederike": Fernverkehr wurde vorsorglich eingestellt

Aus Sicherheitsgründen fahren heute keine Fernverkehrszüge mehr. Auch der Regionalverkehr sowie Güterverkehr sind stark betroffen.

Es blieb in beiden Fällen unklar, ob dem eine Entscheidung der DB Netz AG voraus ging.

- 2) Am Vorgehen der DB Netz zur Wiederherstellung der Wiederbefahrbarkeit gestörter Bahnstrecken (die in einzelnen Fällen mehrere Wochen dauerte) hat sich in der Vergangenheit bereits mehrfach Kritik entzündet – unabhängig davon, dass den Einsatzkräften der DB großer Dank für ihr großes Engagement gebührt.

Es sollte aus unserer Sicht unabhängig überprüft werden, ob der Netzbetreiber mit den vorhandenen Kapazitäten und Konzepten zur Entstörung überhaupt die Beseitigung der Schäden in der kürzestmöglichen Zeitspanne gewährleisten kann. Es wirft beispielsweise Fragen auf,

- warum immer wieder eine Ersterkundung erst nach Abflauen des Sturms vorgenommen wurde und Hilfsangebote von externen Bahnunternehmen für entsprechende Streckenfahrten nicht aufgegriffen wurden?
- warum die Beseitigung der Schäden dem Vernehmen nach in vielen Fällen erst beginnt, wenn der Sturm abgeflaut ist?

- Warum bei der Beseitigung von Sturmschäden nicht auf die Hilfe von Dritten (z.B. Feuerwehren, THW, Bahnbauunternehmen, die sich etwa auch mit der Installation von Oberleitungsanlagen auskennen sollten) zurückgegriffen wird?
 - ob die notwendige Technik, insbesondere Turmtriebwagen in ausreichender Menge (auch nach einer nun geplanten Nachbeschaffung) zur Verfügung steht?
 - ob Dienstpläne bei herannahenden Stürmen in geeigneter Weise angepasst werden, um handlungsfähig im Ernstfall zu sein? Dies gilt auch für die Bewältigung der dispositiven Aufgaben in den Betriebsleitzentralen, die rund um die Sturmereignisse signifikant höher liegen als im Normalbetrieb.
 - ob der Netzbetreiber eine hinreichende Personalpolitik betreibt, um nach dem Ende des Sturms die Rückstände im Schienengüterverkehr (etwa für die Bereitstellung aktueller Fahrplanunterlagen) schnellstmöglich abzubauen?
- 3) Daneben würden wir Sie bitten, auch die Prozesse zu überprüfen, die seitens der DB Netz zur Vermeidung von Schäden durch die begleitende Vegetation (insbesondere ins Gleis und auf die Oberleitung stürzende Bäume) kodifiziert wurden, insbesondere weil nach unserer Einschätzung vor allem die Umsetzung der bisher gültigen Vorschriften und Leitbilder nicht konsequent gewährleistet ist und vor einer Überarbeitung zunächst geklärt werden muss, wie Vollzugsdefizite vermieden werden können. Hier bietet sich unter Umständen auch ein Vergleich mit anderen Schienennetzbetreibern an, bei denen nach uns vorliegenden Informationen teilweise signifikant geringere Beeinträchtigungen bei den gleichen Sturmereignissen zu beklagen waren.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger
Geschäftsführer