



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

An die
Deutsche Bahn AG
Herrn Alexander Hohlfeld
Europaplatz 1
10557 Berlin

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

Christian Dehns
Mitglied des Vorstands

10. April 2018

Störfallmanagement

Ihre E-Mail vom 27. März 2018

Sehr geehrter Herr Hohlfeld,

ich bin als Eigentümer eines Güterbahnunternehmens und Vorstandsmitglied des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen zum Dialog Management von Großstörungen am 15. März nach Berlin gekommen, um über Fehler und Unzulänglichkeiten zu diskutieren und den Möglichkeiten, diese in Zukunft zu vermeiden.

Angesichts der erheblichen wirtschaftlichen Schäden durch die Sturmsaison der vergangenen beiden Jahre muss die Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur in der Zukunft **messbar** verbessert werden.

Ihre E-Mail an Herrn Westenberger vom 27. März 2018 offenbart jedoch das zentrale Problem der DB Netz AG: es ist eine Kaskade aus Behauptungen, die im Endergebnis die Alternativlosigkeit ihrer derzeitigen Strategie belegen soll:

- Wir machen alles richtig und werden immer besser
- Schuld sind immer die anderen, die alles nur schlechtreden
- Wir haben genügend Ressourcen für alle Widrigkeiten
- Sollte dennoch mal was daneben gehen, ist das "Höhere Gewalt".

Ich gewinne unweigerlich den Eindruck, dass diejenigen, die Ihnen die Informationen zugetragen haben, offenbar völlig den Kontakt zu den "Bodentruppen" verloren haben und offenbar nie an der Basis selbst gearbeitet haben. Meine Empfehlung lautet, sich mal vor Ort mit den ORT - Mannschaften, Notfallmanagern und den sonstigen Havarie - Trupps zu unterhalten. Außerdem fällt auf, dass Sie in Ihrer E-Mail auf die angefragten nachvollziehbaren Zahlen, Daten und Fakten vollständig verzichten.

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

Im Einzelnen:

- warum die Beseitigung der Schäden dem Vernehmen nach in vielen Fällen erst beginnt, wenn der Sturm abgeflaut ist?

Mit der Beseitigung der Schäden beginnt die DB Netz AG zum frühestmöglichen Zeitpunkt, d.h. sobald die Witterungslage es zulässt gefahrlos in die betroffenen Gebiete zu fahren. Dabei ist es unerheblich, ob der Sturm bereits überall abgeflaut ist.

Der Sturm "Herwarth" zog übers Land und hinterließ eine Schneise der Verwüstung. Der eigentliche Sturm dauerte regional nur ca. 1,5 Stunden. Während die Straßenmeistereien und Feuerwehren (ich war gerade mit dem PKW unterwegs) unmittelbar nach Abflauen des Sturmes mit den Aufräumarbeiten begonnen haben und die wichtigsten (Bundes -) Straßen bereits 3 Stunden später wieder befahrbar waren, war bei der DB Netz AG selbst viele Stunden später immer noch niemand vor Ort - und das, obwohl der Sturm ja am Tag vorher angekündigt worden war. Im Dreieck Ludwigslust/Schwerin/ Hagenow/Boizenburg (Dutzende Bäume im Gleis, an diversen Stellen die Oberleitung runter) liefen die Aufräumarbeiten erst am nächsten Tag richtig an. Ich habe mich mehrfach mit dem Fahrdienstleiter, der BZ und später mit den Einsatzleitern von 2 ORT's unterhalten. Grund für die Verzögerung: Viel zu wenig Personal. ORT musste von Wismar kommen und auf dem Weg nach Hagenow Land ca. 30 (!) Bäume klein sägen, um überhaupt zum Einsatzort zu gelangen. "Frühestmöglicher Zeitpunkt" wäre bereits am späten Nachmittag (!) gewesen - wenn man genug Ressourcen gehabt hätte.

- 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?

Im Großstörungsfall greifen wir auf alle verfügbaren Unterstützungsleistungen zurück. Allerdings zeigen die vergangenen Stürme, dass die von Ihnen benannten Institutionen sehr schnell den Ausnahmezustand ausrufen und vorrangig zur Sicherung von Leib und Leben im Einsatz sind. Sie stehen dann für Entstörungsarbeiten an Infrastruktureinrichtungen nur noch sehr bedingt zur Verfügung.

Feuerwehr und THW stehen für die Wiederherstellung des Schienenverkehrs bisher in der Tat nur in Ausnahmefällen zur Verfügung. Dass diese Situation nicht selbstverständlich ist und mit den zuständigen Innenministerien besprochen werden muss, war bereits in der vorherigen Dialogveranstaltung gefordert worden. Warum aber die Gleisbaufirmen, von denen übrigens etliche bei NE - Bahnen entsprechende Verträge haben, nicht zur Beseitigung von umgefallenen Bäumen eingesetzt werden, verstehen die Firmen selber nicht (alle größeren Gleisbaufirmen gehören zu unserem Kundenportfolio!), zumal die meisten über ausgebildete Fachkräfte und entsprechende Werkzeuge und Maschinen verfügen und sich bestens in der Organisation DB Netz AG auskennen. Nur wollen diese nicht kostenlos (!) in Bereitschaft stehen, sondern entweder prophylaktisch und bezahlt an die Bahnstrecken fahren und warten, was passiert oder zumindest (bezahlt!) in Bereitschaft bleiben. Wir kennen die unattraktiven Vertragsangebote der DB Netz AG zu Notfall - Leistungen (Hilfszug - Lokgestellung, Schneepflug, Spurfahrten etc.). Unser Unternehmen kann angesichts der dort angebotenen Konditionen nicht aktiv werden! Ähnlich ergeht es den Gleisbaufirmen.

- ob die notwendige Technik, insbesondere Turmtriebwagen in ausreichender Menge (auch nach einer nun geplanten Nachbeschaffung) zur Verfügung steht?

Die DB Netz AG arbeitet intensiv daran, die Verfügbarkeit von Turmverbrennungstriebwagen (auch außerhalb von Großstörungen) deutlich zu erhöhen. Schon jetzt werden Stationierungs- und Einsatzkonzepte bereits vor dem Eintreten einer Großstörungen explizit abgewogen und gezielt der Situation angepasst. Einen Engpass, der zu signifikanten Verzögerungen in der Entstörung geführt hat, konnten wir in den letzten Großstörungen nicht beobachten.

Zu behaupten, dass ausreichend Turmtriebwagen - wohlgemerkt mit Mannschaft - zur Verfügung stehen, ist nicht ansatzweise nachvollziehbar und Beweis dafür, dass Anspruch und Wirklichkeit nicht zusammenpassen bzw. alles schöneredet wird. Die ersatzlose Verschrottung von dutzenden Turmtriebwagen mit dem Abbau der dazugehörigen Mannschaften hat dazu geführt, dass Turmtriebwagen bei Großstörungen mittlerweile teilweise aus hundert(!) Kilometern Entfernung herangefahren werden müssen. Vielfach sind die Turmtriebwagen auch wochenlang mit Defekten abgestellt und werden dann quer durch Deutschland gefahren für banale Reparaturen (so etwas erledigen wir z.B. im Auftrag von DB - Tochterunternehmen). Es fehlen u.a. Triebfahrzeugführer für die Turmtriebwagen, so dass Turmtriebwagen häufig gar nicht ausrücken können. Generell kann man sagen, dass die Turmtriebwagen in vielen Fällen viel (!) zu spät an der Havariestelle sind. Sollten Sie anderer Meinung sein, belegen Sie doch bitte Ihre Ansicht mit Fakten, wie lange es bei den 100 letzten Oberleitungs - Havarien (oder alle Havarien im November) jeweils gedauert hat, bis der ORT ab der Schadenseintrittsmeldung vor Ort war.

- 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.

Auch die Dienstpläne werden hinsichtlich der erforderlichen Verfügbarkeit im Vorfeld von Großstörungen angepasst. Regionale und überregionale Krisenstäbe steuern und disponieren die Personalien. Wie bereits am 15.03.2018 besprochen existieren regionale Unterschiede/Schwächen, die wir fortwährend versuchen zu beseitigen.

Diese Aussage können wir leider wohl nur als Witz auffassen!

Sowohl bei Herwarth als auch bei Friederike waren die uns betreffenden BZ in Hannover, Leipzig und Berlin über mehrere Stunden (!) für uns nicht erreichbar - alle Telefone ständig besetzt. In Hannover saß eine einzige Person (!) als Güterzugdisponent - nach eigener Aussage völlig (!) überlastet und nur Prioritäten abarbeitend. Generell muss man feststellen, dass die BZ 's bei derartigen Ereignissen leider hoffnungslos (!) unterbesetzt sind. Hinzu kommen hausgemachte Schwierigkeiten, weil sich die Mitarbeiter einer BZ i.d.R. nur in der eigenen Niederlassung auskennen (die Erde ist eine Scheibe und an der Niederlassungsgrenze ist die Kante). Kommunikation mit der Nachbar - NL schon deshalb fast unmöglich, weil auch dort alle Telefonleitungen besetzt sind und Personalmangel herrscht (mir wurde dazu gesagt: "Was interessieren mich die Probleme meines Kollegen in der anderen NL - ich habe selbst genug Probleme zu lösen - der soll selber sehen, wo er seine Züge lässt").

- ob die DB Netz AG eine hinreichende Personalpolitik betreibt, um nach dem Ende des Sturms die Rückstände im Schienengüterverkehr (etwa für die Bereitstellung aktueller Fahrplanunterlagen) schnellstmöglich abzubauen?

Diese Personalkapazitäten bestehen bei der DB Netz AG; so wurden beispielsweise bei Friederike die Personalkapazitäten in den Leitstellen gezielt für den Güterverkehr erhöht, um zu gewährleisten, dass abgestellte Züge am Wochenende abgebaut werden können.

Diese Aussage ist nur bedingt richtig. Ob tatsächlich Personal aufgestockt wurde, können wir nicht prüfen. Fakt ist, dass die Bearbeitung von Fahrplänen sehr stockend erfolgte. Mitgliedsunternehmen haben berichtet, dass abfahrbereite Züge stundenlang (!) auf neue Fahrpläne warten mussten.

Symptomatisch für das Totalversagen der DB Netz AG war der am Tag vorher in allen Medien angekündigte Wintereinbruch in Norddeutschland am Donnerstag, 29. März 2018, an dem ich morgens mit dem Zug als Fahrgast von Hagenow nach Kreiensen gefahren bin:

Abgesehen davon, dass Station und Service auch mal wieder total versagt hat, so dass z.B. in Büchen um 06:00 Uhr bei 15 cm Neuschnee die Bahnsteige nicht geräumt waren und auch niemand zum Räumen zu sehen war, herrschte in Hamburg totales Chaos. So mussten nach Aussage von Zugbegleitern in Hamburg-Langenhäfen die Weichen vom Zugpersonal freigefegt werden, da vom Netz niemand zu sehen war.

ICE und IC - Züge Richtung Süden hatten allesamt zwischen 55 Min und 120 Min und mehr Verspätung. Dazu kam eine nicht vorhandene Kommunikation, sowohl der DB Netz Dienststellen untereinander als auch zwischen Netz und den Verkehrsunternehmen wie DB Fernverkehr. Keine Durchsagen auf den Bahnhöfen, ratloses Zugbegleitpersonal.

Auch bei den regelmäßig wiederkehrenden ESTW – Abstürzen, so am 30. März in Kreiensen ist die DB Netz AG nicht in der Lage, zeitnah für Ersatzlösungen zu sorgen und Signaltechniker zur Fehlerbehebung zu stellen. Anreizeiten der Signaltechniker von weit über 1 Stunde sind viel zu lang, zumal auf einer der meistbefahrensten Strecken der DB Netz AG, der Nord - Süd - Strecke. Und dass dann auch noch bei ausgefallenen Gleisfreimeldeanlagen der Triebfahrzeugführer eines 500 bis 700 m langen Güterzuges zu Fuß zum letzten Wagen laufen muss, um den Zugschluss festzustellen, ist eine Zumutung für die EVU's und deren Personale (und man muss sich nicht wundern, wenn der Triebfahrzeugführer sich weigert). Es ist Aufgabe des Netzbetreibers, dafür zu sorgen, dass bei ausgefallenen Gleisfreimeldeanlagen der Zugschluss ordnungsgemäß festgestellt wird - und nicht Aufgabe des Lokführers. Auch hier lautet die Feststellung, dass nicht ausreichend Personal für Havariefälle vorgehalten wird.

Im Ergebnis muss man feststellen, dass es leider nicht besser, sondern stetig immer schlechter wird!

Ein wesentlicher Grund liegt in der Auflösung der Signalmeistereien und Bahnmeistereien und der Zentralisierung an wenigen Standorten mit der Folge viel zu langer Anreisewege. Grundsätzlich sind viel zu wenig Ressourcen bei Personal und Technik für Störungsfälle vorhanden. Interessant sind hier Vergleiche mit den großen Betreibern nichtbundeseigener Infrastruktur (EVB, OHE, WLE, AKN), die sowohl in Bezug auf die Streckenkilometer als auch insbesondere im Vergleich der darauf erbrachten Verkehrsleistungen ein Vielfaches an Personal in der Bahnunterhaltung beschäftigen, die bei Störungen oder Havarien dann schnell und mit ausreichender Manpower einschreiten können.

Von keiner dieser NE - Bahn - Infrastrukturen ist bekannt, dass bei jeder Störung gleich stundenlang der Betrieb zusammenbricht.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christian Dehns



**Mitglied des Vorstands NEE
D&D Eisenbahngesellschaft mbH**

Geschäftsführer