

Berlin, 11. Dezember 2023

Dieser Schnee ist nicht von gestern

Schneebedingtes Schienenchaos im Süden war auch hausgemacht

Die Wassermassen, die aktuell im Süden und der Mitte des Landes Hochwasserwarnungen auslösen, stammen zu einem Gutteil von den üppigen Schneefällen aus der vorvergangenen Woche. Güter- und Personenverkehr auf der Schiene waren ab Freitagmorgen, dem 01. Dezember, in weiten Teilen Süddeutschlands tagelang nicht mehr möglich. Erst acht Tage später konnte die letzte Strecke wieder in Betrieb genommen werden – und das auch nur mit andauernden Einschränkungen. Die Erfahrung lehrt zum wiederholten Male, dass die vor dem Start stehende gemeinwohlorientierte DB InfraGO AG gesetzlich gezwungen werden muss, verlässlich Prävention und bei unausweichlichen Sperrungen eine deutliche schnellere Wiederaufnahme des Betriebs zu organisieren.

Mit dem Slogan „Wir fahren immer“ wurde seit 1966 eine pünktliche Bahn bei jedem Wetter beworben. „Das ist im wahrsten Sinne „Schnee von gestern“, kritisiert Peter Westenberger, Geschäftsführer der GÜTERBAHNEN. Der erste Wintereinbruch 2023 traf die DB Netz offenbar ein weiteres Mal schlecht vorbereitet – währenddessen sie sich selbst in einer Pressemitteilung attestierte, gut, aber nicht gut genug, vorbereitet zu sein. „Dass ein essenzielles Verkehrsnetz über Tage nicht zur Verfügung steht, war für die Eisenbahn in vergangenen Zeiten undenkbar, auch im Straßenverkehr wäre der Aufschrei riesig, würde beispielsweise München auch nur für zwei Tage derart komplett von der Versorgung abgeschnitten. Diesen Anspruch braucht es auch bei der Schiene.“

Das Grundproblem ist, dass die DB Netz gesetzlich nicht gezwungen ist, für die schnelle Wiederaufnahme der Verkehre zu sorgen. Die Bundesnetzagentur hatte der DB Netz im Oktober 2021 auferlegt, eine betriebssichere Entstörung von Strecken grundsätzlich innerhalb von maximal 24 Stunden sicherzustellen. Westenberger: „Die DB hat sich mit Händen und Füßen gegen diese Auflage gewehrt. Mit Blick auf die jetzigen Ereignisse verwundert es nicht, dass die DB Netz schließlich gegen die Entscheidung der Bundesnetzagentur geklagt hat. Leider hatte die Klage Erfolg, weil das Verwaltungsgericht keine ausreichende rechtliche Grundlage im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) sahen. „Da der Gesetzgeber der handlungswilligen Bundesnetzagentur bisher keine ausreichende Handhabe eingeräumt hat, muss er diese Auflage schnellstmöglich in der angekündigten Novelle des ERegG einbringen.“

Nicht nur im Personen-, sondern auch im Schienengüterverkehr ist die mangelhafte Extremwetterstrategie der DB verantwortlich für millionenschwere Geld- und vor allem Vertrauensverluste bei ihren Kundinnen und Kunden. Das größte regionale KV-Terminal München-Riem war erst am Nachmittag des 5. Dezember wieder anfahrbar, eine Durchfahrt Bayerns erst nach sieben Tagen möglich. Auf der Strecke Rosenheim – München

ergaben sich in denselben Abschnitten Probleme, die auch in Jahren zuvor betroffen waren. Es geht um Pflanzenteile auf Gleisen und in Oberleitungen, Räumdienste, die den Schnee vom Bahnsteig ins Gleis verfrachten oder abgelehnte Unterstützung für sogenannte Erkundungs- und Freihaltefahrten. Im Gegenzug galt auf der Straße bereits am Wochenende des Schneefalls wieder freie Fahrt, auch die Schienenstrecken in Österreich waren kurz danach wieder problemlos befahrbar.

„In Deutschland mussten Güterbahnen und verladende Unternehmen dagegen hinnehmen, dass ihre Güterzüge wegen mangelhafter Koordination der Räummaßnahmen der DB Netz standen, anstatt zu fahren“, so Westenberger. Ein Blick über die Grenze und auf vergangene Fehlleistungen der DB Netz würde sich lohnen, um zu lernen.

DIE GÜTERBAHNEN haben immer wieder auf die Mängel bei extremen Wetterereignissen hingewiesen: Bei der „langen Sturmsaison“ von 2016 bis Anfang 2018, den starken Schneefällen 2021 oder dem Sturmtief Ylenia 2022. Westenberger: „Die DB Netz behauptet in prä-winterlichen Kundenterminen stets, sie sei gut vorbereitet. Eine Ankündigung, auf die sich unter den derzeitigen Bedingungen niemand verlassen kann.“ Inzwischen ist der Schnee geschmolzen, doch dank Regen und Tauwasser droht bereits eine weitere Gefahr durch Hochwasser. In diesem Fall ist die DB Netz nahezu machtlos – ein Grund mehr, lösbare Störungen gar nicht erst entstehen zu lassen oder zeitnah zu beheben.