

Verfahren BK10-21-0017_Z

Umgang der DB Netz AG mit winterlicher Witterung im Februar 2021

Stellungnahme mofair

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	3
2. Mangelhafte Vorbereitung.....	3
3. Zugang zur Schieneninfrastruktur	4
4. Zugang aus/zu Serviceanlagen/Anschlussgleisen.....	13
5. Defekte Weichenheizungen.....	13
6. Defekte Bahnübergänge.....	14
7. Räum- und Personaleinsatz im Winterdienst.....	14
8. Kommunikationsdefizite.....	15
9. Störfallkodierungen, Anreizsystem	18
10. Zwischenfazit: Folgen der Zugangsprobleme.....	18
11. Mögliche Wettbewerbsverzerrungen.....	19
12. Zusammenfassung.....	21

1. Ausgangslage

Zwischen dem 6. Februar 2021 und dem 15. Februar 2021 kam es bei der DB Netz in West-, Nord- und Mitteldeutschland zu umfangreichen Streckensperrungen, verbunden mit fehlenden Verbindungen in und aus Serviceeinrichtungen.

Hintergrund der eklatanten und langanhaltenden Zugangsverweigerungen und damit nicht erbrachten, obwohl vertraglich zugesicherten Leistungen waren nach Angaben der DB Netz AG winterliche Witterungseinflüsse mit Schneefall und Frost. Auch „Raureif“ wird inzwischen als Ursache für Probleme zitiert.

Dass diese pauschalen Aussagen als Begründung für die Probleme nicht gelten können, zeigen die Beispiele anderer Infrastrukturbetreiber – größerer im Ausland, kleinerer auch im Inland –, bei denen die Witterungsprobleme nicht annähernd so gravierend waren wie bei der DB Netz und – in geringerem Maße – bei der DB Station&Service.

Durch die umfangreichen Komplettsperrungen wurden die Eisenbahnverkehrsunternehmen massiv in ihren Rechten verletzt. Wir sehen darin einen Verstoß gegen die gesetzlich garantierten Zugangsmöglichkeiten gemäß Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) und der nachgelagerten vertraglichen Regelungen zwischen verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Betreiber der Schienenwege DB Netz AG.

Über die konkreten Einschränkungen des Netzzugangs hinaus besteht die Gewissheit, dass es bei der Wintervorbereitung zu Diskriminierungen gekommen ist. Für die Entstörung, also der schrittweisen Wiederfreigabe der zeitweilig nicht zugänglichen Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen steht zumindest der deutliche Verdacht im Raum (siehe unten 10.).

2. Mangelhafte Vorbereitung

Nach dem letzten vergleichbaren Winter 2017/18 in der Mitte und im Norden Deutschlands, gekennzeichnet vor allem durch mehrere Stürme, wurden von DB Netz umfangreiche Verbesserungsmaßnahmen zur Vermeidung größerer Zugangsschwierigkeiten verkündet. Über das Jahr 2018 hinweg gab es eine Reihe, auch regionaler, Workshops, um künftig das Störungs- und vor allem Entstörungsmanagement zu verbessern. Umso unverständlicher sind die massiven Schwierigkeiten, die sich jetzt aus dem Wintereinbruch ergeben haben.

Trotz meteorologischer Vorwarnung mindestens vier Tage vor dem ersten Schneefall im Februar und trotz diverser Videokonferenzen mit den Zugangsberechtigten, beginnend drei Tage vor dem ersten Schnee, plante die DB Netz AG nicht ausreichend

Personal und technische Hilfsmittel zur Sicherstellung des vertragsmäßig zugesicherten Zugangs zur Infrastruktur ein.

Stattdessen wurde kurz vor dem prognostizierten Schneechaos pauschal der Betrieb auf diversen Haupt- und Nebenstrecken eingestellt. Eine regionale Differenzierung wurde noch nicht einmal in Erwägung gezogen. So kam es, dass auch sehr wohl befahrbare Strecken – ohne Schnee – tagelang nicht genutzt werden konnten.

3. Zugang zur Schieneninfrastruktur

In Nord- und Mitteldeutschland wurden nahezu alle Haupt- und Nebenstrecken ab dem 6. Februar 2021 gesperrt. Diese Sperrungen bestanden bis zu acht Tagen (teilweise bis zum 15.2.). Nachfolgend seien – nicht vollständig – Sperrungen in Art und Umfang benannt, die einzelne unserer Mitgliedsunternehmen bzw. deren Tochterunternehmen betrafen:

3.1. Strecken:

Abellio Rail Mitteldeutschland:

Betriebseinstellung ab So, 07.02. ca. 6 Uhr in beiden Netzen

Saale-Thüringen-Südharz-(STS-)Netz:

- Halle – Naumburg (bis 07.02., 20 Uhr), Knoten Halle weiterhin stark eingeschränkt
- Leipzig – Naumburg – Erfurt (bis 07.02. 20 Uhr), Knoten Leipzig dabei immer wieder kurzzeitige Sperrungen, kein Verkehr auf Linien RE16/17 möglich, da Weichen in Erfurt Hbf auf bestimmte Fahrstraßen festgelegt
- Saalfeld – Naumburg (bis 07.02., 10 Uhr), danach mehrere Weichen- und OL-Störungen, kein Verkehr auf Linie RE15 möglich, da Weichen in Jena Saalbahn auf „geradeaus“ festgelegt
- Erfurt – Eisenach (bis 08.02. 15 Uhr)
- Erfurt – Sangerhausen (bis 10.02., 4 Uhr), mehrfach bei DB Netz auf die Wichtigkeit der Strecke (Zu- und Abführung Werkstatt) hingewiesen, zunächst nur sporadischer Betrieb, da nur wenig Kreuzungen möglich
- Sangerhausen – Eichenberg (bis 11.02., 4 Uhr)
- Eichenberg – Kassel (bis 11.02., 4 Uhr), Aufnahme Zugbetrieb ab ca. 11 Uhr als „Versuch“ auf Eigeninitiative EVU, durch RB Mitte keinerlei Informationen über Aufhebung der Sperrung bzw. Befahrbarkeit der Strecke

- Angersdorf – Sangerhausen (bis 12.02., 4 Uhr), hier zunächst Befreiung von zwei seit 07.02. eingeschlossenen Fahrzeugen

Dieselnetz Sachsen-Anhalt-(DISA-)Netz:

- Magdeburg – Oebisfelde (bis 08.02., 4 Uhr), zunächst sporadischer Zugbetrieb, da keine Kreuzungen möglich
- Oebisfelde – Stendal (bis 09.02., 4 Uhr), zunächst nur im „Ein-Zug-Betrieb“, da keine Kreuzungen möglich
- Wolfsburg – Oebisfelde (bis 10.02., 10 Uhr), Grund für die Weigerung der Züge des RB Nord unbekannt
- Halle – Aschersleben (bis 09.02., 16 Uhr)
- Dessau – Köthen (bis 10.02., 9 Uhr), zunächst keine Kreuzungen möglich
- Aschersleben – Köthen (bis 11.02., 4 Uhr),
- Aschersleben – Halberstadt (bis 11.02., 4 Uhr)
- Halberstadt – Goslar (bis 12.02., 16 Uhr)
- Halberstadt – Magdeburg (bis 11.02., 4 Uhr), jedoch am 11.02. von ca. 9 – 15 Uhr erneut gesperrt infolge Schneeverwehungen, zunächst keinerlei Kreuzungen möglich
- Aschersleben – Magdeburg (bis 11.02., 10 Uhr)
- Magdeburg – Calbe Ost – Bernburg – Könnern (bis 11.02., 16 Uhr)
- Magdeburg – Erfurt (bis 12.02., 4 Uhr)
- Halberstadt – Blankenburg (bis 13.02.), Strecke bereits früher befahrbar, in Blankenburg aber Personenbahnhof nicht geräumt (Güterbahnhof nutzbar)
- Halberstadt – Thale (bis 12.02., 7 Uhr), erster Fahrversuch am 11.02. gegen 6 Uhr, Zug in Quedlinburg liegen geblieben, am 13.02. bis 15 Uhr erneut Sperrung,
- insbesondere Bahnsteige komplett nicht von Schnee geräumt, nach Schneeräumung Bahnsteige erneut Streckensperrung, da Schnee vom Bahnsteig in den Gleisbereich geschoben wurde (!)

Abellio Rail NRW:

- Oberhausen – Emmerich (bis 09.02.2021, 4:00 Uhr)
- Wesel – Bocholt (bis 11.02.2021, 15:00 Uhr, mehrere Stunden Verzug durch zwei nicht koordinierte Erkundungsfahrten auf eingleisiger Stichstrecke, frühere Erkundung mit einem Dieselfahrzeug wäre möglich gewesen, wenn dieses nicht zuvor vier (!) Tage lang in einer nicht geräumten Abstellung in

Duisburg Hbf festgestanden hätte, dieses wurde vom EVU mehrfach kommuniziert)

- Mönchengladbach – Duisburg – Gelsenkirchen (Mönchengladbach – Duisburg bis 09.02.2021, 4:00 Uhr, zunächst jedoch nicht befahrbar, da Fahrzeuge in Abstellung eingeschlossen)
- Duisburg – Gelsenkirchen – Dortmund (Duisburg – Wanne-Eickel bis 09.02.2021, 5:00 Uhr, Wanne-Eickel – Dortmund bis 10.02.2021, 10:00 Uhr)
- Dortmund Hbf – Dortmund-Mengede (bis 11.02.2021, 5:00 Uhr, danach nur eingleisig mit erheblicher Kapazitätseinschränkung, nur eine statt bis zu vier Zugfahrten pro Stunde und Richtung möglich, Behebung erst am 13.02.2021)
- Herne – Recklinghausen (bis 13.02.2021)
- Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm (bis 08.02.2021, mittags)
- Hamm – Paderborn – Kassel (Hamm – Paderborn bis 10.02.2021, 10 Uhr, Altenbeken – Kassel bis 10.02.2021, 19 Uhr)
- Bochum – Hagen (bis 10.02.2021, 18 Uhr, danach aber erneute längere Sperren wegen Weichenstörungen, regulärer Betrieb erst ab 14.02.2021 möglich, hoher Zeitverzug aufgrund Unklarheiten, ob die Strecke schon erkundet ist und wer die Strecke erkundet, offenbar auch Problem mit festgelegten Weichen für die Hauptfahrrichtung Essen – Dortmund im Abzweig Langendreer)
- Bochum – Gelsenkirchen (Gelsenkirchen – Wanne-Eickel bis 10.02.2021, 4:00 Uhr, Wanne-Eickel – Bochum ab 11.02.2021, 4:00 Uhr)
- Letmathe – Iserlohn (bis 08.02.2021, 17 Uhr)
- Bottrop – Haltern/Recklinghausen (bis 12.02.2021, 14 Uhr)
- Wuppertal – Hagen (S-Bahn, bis 11.02.2021, 13 Uhr, wäre früher möglich gewesen, wenn Putzlok verfügbar gewesen wäre)

Erixx – Heidekreuz-Netz:

- RB 37 von Hannover-Buchholz/Harburg (über Soltau):
 - 07.02.2021 (12 Uhr): HH-HSO Betrieb eingestellt
 - 07.02.2021 (17 Uhr): Geordnete Einstellung des Verkehrs zum Abend
 - 08.02.2021: Kein Zugverkehr
 - 09.02.2021: Kein Zugverkehr
 - 10.02.2021 (6 Uhr): Soltau-Bremen wieder aufgenommen
 - 10.02.2021 (13 Uhr): Gesamte Strecke wieder frei
- RB 38 von Uelzen-Bremen (über Soltau):
 - 07.02.2021 (12 Uhr): HSO-HB Betrieb eingestellt
 - 07.02.2021 (17 Uhr): Geordnete Einstellung des Verkehrs zum Abend

- 08.02.2021: Kein Zugverkehr
- 09.02.2021: Kein Zugverkehr
- 10.02.2021 (6 Uhr): Soltau-Hannover wieder aufgenommen
- 10.02.2021 (13 Uhr): Gesamte Strecke wieder frei

Erix - Dieselnetz Niedersachsen-Südost-(Dinso-) II-Netz:

- RE 10 von Hannover-Bad Harzburg:
 - 07.02.2021 (6 Uhr): Betrieb eingestellt (BZ hat die Strecke gesperrt)
 - 08.02.2021: Kein Zugverkehr
 - 09.02.2021: Kein Zugverkehr
 - 10.02.2021: Kein Zugverkehr
 - 11.02.2021 (10:30 Uhr): Zwischen Hildesheim – Hannover fährt erixx im Pendel, mit Verspätungen
 - 11.02.2021 (20 Uhr): Gesamte Strecke wieder frei
- RB 42/43 von Bad Harzburg-Braunschweig:
 - 07.02.2021 (6 Uhr): Betrieb eingestellt (BZ hat die Strecke gesperrt)
 - 08.02.2021: Kein Zugverkehr
 - 09.02.2021: Kein Zugverkehr
 - 10.02.2021: Kein Zugverkehr
 - 11.02.2021 (10:30 Uhr): Zugverkehr zwischen Braunschweig – Vienenburg
 - 11.02.2021 (20 Uhr): Gesamte Strecke theoretisch wieder frei, aber keine Erkundungsfahrt möglich
 - 12.02.-14.02.2021: Keine Freigabe von DB Netz
 - 15.02.2021 Betrieb aufgenommen
- RE 47 von Uelzen-Braunschweig:
 - 07.02.2021 (6 Uhr): Betrieb eingestellt (BZ hat die Strecke gesperrt)
 - 08.02.2021: Kein Zugverkehr
 - 09.02.2021: Kein Zugverkehr
 - 10.02.2021: Kein Zugverkehr
 - 11.02.2021 (16 Uhr): Strecke ist freigegeben und erixx kann im 2-Std.-Takt fahren

Metronom – HUG/Hansenetz:

- RE 2:
 - 07.02.2021 Betriebsbeginn bis Betriebsende
 - 08.02.2021: Betriebsbeginn Wiederaufnahme, aber mit Einschränkungen:
 - Immer wieder Weichenstörungen in den Folgetagen
 - Bahnhof Kreiensen tagelang nicht anfahrbar
 - Über viele Folgetage Zugbetrieb mit massiven Verspätungen

- RE 3:
 - 07.02.2021 (17 Uhr) Geordnete Einstellung des Verkehrs
 - Ab 08.02.2021: Normaler Zugbetrieb mit vielen Verspätungen

- RE 4:
 - 07.02.2021 (17 Uhr) Geordnete Einstellung des Verkehrs
 - Ab 08.02.2021: Normaler Zugbetrieb mit vielen Verspätungen

Metronom – enno:

- RE 30 von Hannover-Wolfsburg:
 - 07.02.2021 (17 Uhr): Geordnete Einstellung des Verkehrs zum Abend
 - 08.02.2021: Kein Zugverkehr
 - 09.02.2021: Kein Zugverkehr
 - 10.02.2021 (13 Uhr): Hannover- Wolfsburg wieder aufgenommen
 - 10.02.2021: Gesamte Strecke wieder frei

- RE 50 von Hildesheim-Braunschweig/Wolfsburg:
 - 07.02.2021 (17 Uhr): Geordnete Einstellung des Verkehrs zum Abend
 - 08.02.2021: Kein Zugverkehr
 - 09.02.2021: Kein Zugverkehr
 - 10.02.2021: Kein Zugverkehr
 - 11.02.2021 (10:30 Uhr): zwischen Hildesheim – Braunschweig fährt enno im Pendel
 - 11.02.2021 (20 Uhr): Gesamte Strecke wieder frei

National Express:

- RE 4: Tagelanger Teilausfall zwischen Wuppertal und Dortmund.
- RE 5: Massive Verspätungen und teilweise tagelange Ausfälle zwischen Duisburg und Wesel.
- RE 6: Massive Verspätungen. Abstellung Minden wurde mit als letztes geräumt, so dass wir nicht an unsere Fahrzeuge gekommen sind und diese entsprechend der Witterung diverse Defekte zu verzeichnen hatten.
- RE 7: Zuerst Ausfall zwischen Wuppertal und Rheine, dann zwischen Wuppertal und Münster
- RB 48: massive Verspätungen, obwohl die Strecken kaum direkt betroffen waren

Nordwestbahn -Niederrhein-Ruhr-Netz:

- RE10: Hier wurde mindestens ein Tag verloren, weil eine Lok zum Freiräumen fehlte
- RB 31: Schnelle Wiederfreigabe der Strecke
- RB 36: NWB bot Erkundungsfahrten an. Das Angebot wurde aber über zwei Tage nicht seitens der DB Netz wahrgenommen.

Nordwestbahn – Niers-Rhein-Emscher-Netz und Emscher-Münsterland-Netz:

- RE 14 Borken- Essen
 - Betrieb vom 07.02. Betriebsstart bis 11.02.2021, Betriebsschluss eingestellt; 11.02. Teilfreigabe Dorsten und Essen-Steele Ost ab 19 Uhr; 11.02. Spur Lok Fahrten Dorsten-Borken nachmittags
- RB 45 Dorsten- Coesfeld
 - Betrieb vom 07.02. Betriebsstart bis 11.02.2021, Betriebsschluss eingestellt; 11.02. Spurlokfahrten nachmittags
- RE 10 Kleve- Düsseldorf
 - Betrieb vom 07.02. Betriebsstart bis 11.02.2021, Betriebsschluss eingestellt; 11.02. Streckenfreigabe ca. 18 Uhr; 12.02. Start zunächst ohne Zwischentakte
- RB 36 Oberhausen- Duisburg-Ruhrort
 - Betrieb vom 07.02. Betriebsstart bis 11.02.2021, 15:00 Uhr eingestellt; eigene Erkundungsfahrten angeboten, Problem war ein BÜ der durch Spur Lok befahren werden musste

- RB 31 Xanten- Duisburg
 - Betrieb vom 07.02. Betriebsstart bis 11.02.2021, 15:00 Uhr eingestellt; 12.02. Zunächst ohne Zwischentakte; Eigene Erkundungsfahrten angeboten; Strecke war zwar frei, aber diverse Signal- und Weichenstörungen auf der Strecke
- RE 44 Bottrop- Duisburg
 - Betrieb vom 07.02. Betriebsstart bis 11.02.2021, Betriebsschluss eingestellt

Nordwestbahn - OWL-Netz:

- RB 74 Paderborn- Bielefeld
 - Betrieb vom 07.02. Betriebsstart bis 10.02.2021, 15:00 Uhr eingestellt, 10.02. 15 Uhr Beginn Stundentakt
- RB 75 Osnabrück- Bielefeld
 - Betrieb vom 07.02. Betriebsstart bis 10.02.2021, 18:00 Uhr eingestellt, 10.02.18 Uhr Beginn 2 Stunden Takt
- RB 84 Paderborn- Kreiensen
 - Betrieb vom 07.02. Betriebsstart bis 12.02.2021, 17:00 Uhr eingestellt
- RB 85 Ottbergen- Göttingen
 - Betrieb vom 07.02. Betriebsstart bis 15.02.2021 14 Uhr eingestellt: Zwar war die Strecke eigentlich ab dem 12. Februar wieder befahrbar, aber es fehlte das Personal, das zuvor zu lang am Stück im Einsatz gewesen war.

Nordwestbahn - Regio-S-Bahn Bremen-Niedersachsen:

- RS 1 Verden- Bremen-Farge
 - Betrieb vom 07.02. 14:30 Uhr bis 08.02.2021, 18:00 Uhr eingestellt; Teilfreigabe HBRF-HBV
- RS 2 Bremerhaven-Lehe- Twistringen
 - Betrieb vom 07.02. 14:30 Uhr bis 08.02.2021, 20:00 Uhr eingestellt; Teilfreigabe HBHL-HB
- RS 3 Bremen- Bad Zwischenahn
 - Betrieb vom 07.02. 14:30 Uhr bis 08.02.2021, 20:00 Uhr eingestellt
- RS 4 Bremen- Nordenham
 - Betrieb vom 07.02. 14:30 Uhr bis 08.02.2021, Betriebsschluss eingestellt

Nordwestbahn – Weser-Ems-Netz:

- RE 18 Osnabrück- Wilhelmshaven
 - Betrieb vom 07.02. 12:30 Uhr bis 09.02.2021, 10:30 Uhr eingestellt
- RE 19 Wilhelmshaven- Bremen
 - Betrieb vom 07.02. 12:30 Uhr bis 09.02.2021, 14:00 Uhr eingestellt
- RB 58 Osnabrück- Bremen
 - Betrieb vom 07.02. 12:30 Uhr bis 09.02.2021, 15:00 Uhr eingestellt
- RB 59 Wilhelmshaven- Esens
 - Betrieb vom 07.02. 12:30 Uhr bis 08.02.2021 eingestellt; 08.02. eigene Erkundungsfahrten; planmäßiger Zugverkehr ab 09.02.2021

Nordwestbahn – Weser- /Lammetalbahn-Netz:

- RB 77 Bünde- Hildesheim:
 - Betrieb vom 07.02. Betriebsstart bis 11.02.2021, 10:30 Uhr eingestellt; 11.02.: 10:30 Uhr Teilfreigabe Bünde und Elze, 18:00 Uhr Freigabe Bünde und Hildesheim
- RB 79 Hildesheim- Bodenburg:
 - Betrieb vom 07.02. Betriebsstart bis 13.02.2021, Betriebsschluss eingestellt. 14.02. Wiederaufnahme Betrieb (Spurlok am 13.02.)

WestfalenBahn:

- RE 15 Münster-Emden-Emden-Außenhafen:
 - Sonntag, den 07.02.2021 Die Linie RE 15 von Münster nach Emden war bereits gegen 06:00 Uhr auf Grund der Extremen Witterungsverhältnisse zwischen Münster und Meppen nicht mehr befahrbar, da Streckeneinrichtungen großflächig gestört waren. Zwischen Meppen und Emden sind wir noch gefahren, jedoch wurde in den Abendstunden gegen 18:30 der Fahrbetrieb komplett einstellen.
 - Montag, den 08.02.2021 wurde gegen 11:30 Uhr der Betrieb wieder aufgenommen zwischen Rheine und Emden, Rheine –Münster bis Folgetag gesperrt.
 - Dienstag, den 08.02.2021 war die Strecke wieder komplett befahrbar
- RE 70 Bielefeld-Braunschweig:
 - Sonntag, den 07.02.2021 wurde gegen 09:00 Uhr der Zugverkehr auf der RE 70 von Bielefeld nach Braunschweig bis zum Betriebstagede durch die DB Netz AG eingestellt.

- Montag, den 08.02.2021 konnte an dem Betriebstag nur vereinzelt Zugfahrten durchgeführt werden
- Dienstag, den 08.02.2021 sind wir einen eingeschränkten Regelbetrieb gefahren
- RE 60 Rheine-Braunschweig:
 - Sonntag, den 07.02.2021 gegen 09:00 Uhr Zugverkehr auf der RE eingestellt.
 - Montag, den 08.02.2021 vereinzelt Zugfahrten
 - Dienstag, den 08.02.2021 eingeschränkter Regelbetrieb

Auf Grund der wiederkehrenden Infrastrukturellen Einschränkungen ist es im gesamten Wochenverlauf zu hohen Verspätungen und Zugausfällen auf allen drei Linien der WestfalenBahn gekommen. In einigen Fällen gab es also Zugausfälle von bis zu einer Woche, vom 7. bis 14. Februar.

3.2. Abstellanlagen:

Abellio Rail NRW:

Duisburg Hbf/Vbf, Essen-West, Essen Hbf, Dortmund Hbf, Hamm Hbf, Hagen Hbf sowie Zufahrt Werkstatt Stadler Wanne-Eickel Gbf zum Teil erst 10./11./12.02.2021 komplett wieder nutzbar bzw. mit dort stehenden Fahrzeugen zu verlassen.

Abellio Rail Mitteldeutschland:

Insbesondere in den ersten Tagen nach Wintereinbruch waren die für ABRM wichtigen Abstellanlagen Sangerhausen (Bw), Halberstadt (VIS), Halle Hbf (Thüringer Gruppe) nicht nutzbar.

Das vielfach praktizierte „Weichen festlegen“ ist aus Sicht der Reisezüge nachvollziehbar, bringt aber wenig, wenn Fahrzeuge in den Abstellungen nicht ins Netz einscheren können.

Nordwestbahn:

Vorbahnhof Duisburg wurde nicht prioritär behandelt, obwohl hier die Fahrzeuge vieler EVU nicht mehr erreichbar waren. Die Abstellanlagen in Bielefeld Vorbahnhof wurden erst am 10. Februar wieder zugänglich gemacht. Hier stellen nur Wettbewerbsbahnen ab.

3.3. Grenzübergänge:

Bezogen auf die Grenzübergänge Emmerich und Venlo gab es keine eindeutige Abstimmung über Prioritäten zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Schieneninfrastruktur zwischen DB Netz und dem niederländischen Betreiber der Schienenwege, Pro Rail. So kam es zu weiteren Verzögerungen und Unklarheiten für die Planung der EVU.

4. Zugang aus/zu Serviceanlagen/Anschlussgleisen

Als Folge der Streckensperrungen war der Zugang zu allen an den gesperrten Strecken anliegenden Serviceanlagen ebenfalls nicht möglich.

Die Befahrbarkeit von Gleisen *innerhalb* der Serviceanlagen sowie zu bzw. von den Streckengleisen wurde erst sehr spät wieder hergestellt. Dies betraf u. a. Abstellungen von Lokomotiven, Reise- und Güterzüge, die so nicht auf die Hauptgleise fahren konnten. Die Fahrzeuge waren oftmals gar nicht erreichbar. So konnte keine „Frostwache“ erfolgen, was Folgeschäden an den Fahrzeugen nach sich zog.

Von EVU angemietete Gleise im Bf Duisburg-Ruhrort konnten bis zum 11. Februar wegen diverser Fahrwegprobleme nicht erreicht werden.

U. a. konnten die Bedienung des Industrieparks Walsrode, des Bahnhofs Dollbergen und Fahrten zu den Werkstätten Bf Sangerhausen und Bf Halberstadt erst wieder Mitte bzw. Ende der 6. KW erfolgen.

5. Defekte Weichenheizungen

Ein Grund neben vielen anderen für die lange Sperrung von Haupt- und Nebengleisen war die Nichtverfügbarkeit, mangelnde Dimensionierung oder der Ausfall von Weichenheizungen, die teilweise außer Betrieb (z. B. Fulda Gbf, Göttingen Gbf) oder vielfach gestört waren (RB Südost). Nach unserer Erkenntnis könnte auch eine neue Ansteuerung der Weichenheizungen, nach denen die Aktivierung des Dauerbetriebes aus Energiespargründen nach einer definierten Zeitspanne von selbst zurückfällt und vom Fahrdienstleiter nahezu stündlich neu aktiviert werden muss, eine Rolle bei der Vielzahl an eingefrorenen Weichen gespielt haben. Daneben war häufig in vielen Bahnhöfen deutlich zu wenig Reinigungspersonal im Einsatz, um die Weichen anderweitig freizuräumen und/oder mittels Gasbrenner aufzutauen.

Bei der Gelegenheit sei erwähnt, dass nicht nur defekte Weichenheizungen Probleme verursachen können: Wenn überhaupt keine Weichenheizungen verbaut sind – wie an neuralgischen Punkten auf der kritischen Verbindung Niebüll-Westerland – ist das auch ein Problem. Auf der genannten Strecke kam es dieses Mal zu keinen Winterproblemen. Hätte es sie gegeben, wären die Folgen für Sylt massiv gewesen.

Die genannten Probleme traten nicht nur zeitgleich, sondern auch zeitverschoben auf. So kam es oft vor, dass auch nach der Wiederfreigabe einer Strecke der Betrieb wegen defekter Weichen und Signale nicht oder massiv gestört war.

6. Defekte Bahnübergänge

In einigen Fällen kam es durch Schneeberge, die durch Räumfahrzeuge auf der Straße aufgetürmt wurden, dazu, dass auch der Schienenverkehr und ganz konkret die Bahnübergänge behindert wurden: Die Schrankenbäume bleiben an den Schneebergen hängen, so dass sich der Bahnübergang nicht ordnungsgemäß schließen konnte und eine Störung angezeigt wurde.

Ähnlich wie bei den vereisten Weichen waren auch die Schaltmittel für Bahnübergänge betroffen, so dass Bahnübergänge entweder nicht mehr schlossen und/oder oder nicht wieder öffneten. Ein Beispiel: Zwischen Wesel und Emmerich allein hätten 32 (!) Bahnübergänge von Hand bedient werden müssen.

7. Räum- und Personaleinsatz im Winterdienst

Es standen nach Feststellungen von EVU viel zu wenig Räumkapazitäten zur Verfügung, um den Zugang zur Schieneninfrastruktur und Serviceeinrichtungen zu gewährleisten. So wurden nach unserer Erkenntnis für ganz Nordrhein-Westfalen nur zwei (!) Schneepflüge vorgehalten. Weitere sollten aus anderen Regionen herangeführt werden. Dies war allerdings durch die massiven Streckensperrung gar nicht möglich. Dies führte dazu, dass selbst wichtige überregionale Hauptstrecken (z. B. Hamm – Paderborn – Kassel oder Essen – Münster) erst am 10. bzw. 11. Februar 2021 für den Zugverkehr freigegeben wurden.

Geeignete Putz- und Spurloks wurden ebenfalls nicht vorgehalten und standen kaum zur Verfügung. Die EVU boten vielerorts geeignete Dieselloks an; aber die DB Netz konnte die Fahrten nicht koordinieren. Ein ähnliches Bild zeigte sich bei Bügelfahrten, wie sie in Alpenländern oder Skandinavien üblich sind.

Der Personaleinsatz für die Räumung der Infrastruktur war unzureichend. So standen u. a. in Lünen Süd und Senftenberg in den ersten Tagen kein Personal zur Schneeräumung bereit. Im Raum Magdeburg standen nicht durchgehend Personale zur Verfügung. Es bestanden auch organisatorische Mängel, da es teilweise an Arbeitsgeräten wie Besen und Gasbrennern (z. B. rund um Leipzig) oder an Sicherheitsposten (12. Februar Bf Königsborn) fehlte.

Im Bf Meiningen waren Schneepflüge mit Lok einsatzbereit vorhanden, diese konnten aber mangels geprüften Bedienpersonals nicht eingesetzt werden.

Stellwerkspersonale, die wegen Streckensperrungen akut nicht benötigt wurden, konnten nicht zu Räumarbeiten eingesetzt werden, weil ihnen die dazu benötigte Einweisung fehlte.

8. Kommunikationsdefizite

8.1. Prozesse zur Zusammenarbeit DB Netz–EVU nicht ausreichend definiert

Es fehlte eine Systematik zur Abarbeitung der Information zu allen Strecken. Diese wurde trotz dringender Bitte nicht eingeführt. Der Zuschnitt (überregional vs. regional) und die Taktung der Telefon- bzw. Videokonferenzen waren unklar. So wurden EVU mit vielen Themen behelligt, die an weit entfernten Orten relevant gewesen wären, während für sie akute Themen zu spät oder zu kurz behandelt wurden.

Die Motivation/Qualifikation des eingesetzten Personals der DB Netze flachte teilweise nach einer Weile deutlich ab – offensichtlich wurden dutzendfach Einsätze abgebrochen.

Im RB West wurde der Arbeitsstab am Freitag, 12. Februar um 12:30 Uhr aufgelöst, obwohl morgens wichtige S-Bahn-Linien und wichtige Zugbildungsbahnhöfe noch nicht wieder voll befahrbar waren. Betroffene EVU widersprachen der Auflösung, sahen weitere Abstimmungen weiter als notwendig an, hatten jedoch keinen Erfolg.

8.2. Mangelnde Abstimmung der DB-Netz-Regionalbereiche untereinander

Der Personaleinsatz in den Betriebszentralen und die verfügbaren Kommunikationseinrichtungen waren unzureichend, um Abstimmungen mit den EVU durchzuführen und Informationen über Befahrbarkeit von Strecken oder Bahnhöfen zu geben. Nach Wahrnehmung der EVU fanden Abstimmungen mit benachbarten Regionalbereichen der DB Netz kaum statt.

8.3. Falsche Priorisierung bei der Beseitigung der Störungen

DB Netz setzte falsche Prioritäten bei der Abarbeitung der Störungen. Dies führte u.a. dazu, dass Betriebsstellen mit Übergängen zu anderen Infrastrukturbetreibern fünf Tage lang nicht erreichbar waren. Fahrpläne für regionalbereichsübergreifende Trassen wurden von DB Netze immer nur bis zur Grenze eines Regionalbereiches geplant. Die Abstimmung zwischen den Betriebsleitzentralen war nach unseren Feststellungen noch schlechter als bei den letzten witterungsbedingten Einschränkungen (u. a. Winter 2017/18). Fahrpläne im Gelegenheitsverkehr wurden erstellt und zugeteilt, ohne dass ein durchgängiger Zugang gewährleistet war.

Die Priorisierungsregeln der DB Netz für die Räumung von Streckenabschnitten und Neben-/Abstellgleisen waren für die EVU nicht wirklich transparent. Er wurde von DB Netz zwar oft erwähnt, dass die Grundversorgung der Bevölkerung vorgeht (Kraftwerke). Warum dies aber nicht für die Grundversorgung der Bevölkerung mit Mobilitätsdienstleistungen gilt (vielerorts waren die Straßen nicht befahrbar, also auch kein Busersatzverkehr möglich) und dann zunächst Hochofen- und Chemiewerke priorisiert wurden, blieb unklar. Im Bereich Mitteldeutschland wurde die vorsorgliche Nichtbetriebsaufnahme eines SPNV-EVU am 07.02.2021 von DB Netz zum Anlass genommen, die Räumung dessen Strecken nach ganz unten zu priorisieren. Gleichzeitig wurden aber Strecken von DB Fernverkehr, die zum Teil schon am 06.02.2021 den Verkehr vorsorglich in weiten Teilen eingestellt hatte, ab dem 07.02.2021 mit Priorität geräumt. Hier ist die Diskriminierungsfreiheit des Handelns in Frage zu stellen.

Es gab eine einseitige Priorisierung auf die Freiräumung der Strecken, ohne eine entsprechende Abstimmung mit der Freiräumung der Serviceeinrichtungen. So konnte in einigen Fällen trotz freier Strecke der Betrieb nicht wieder aufgenommen werden, weil nun die dafür notwendigen Triebfahrzeuge weiter auf den Abstellanlagen „eingesperrt“ waren. Hinweise der EVU, dass zu lange Standzeiten dauerhafte Probleme nach sich ziehen können – Schäden an Batterien, Einfrieren des Treibstoffs – wurden von der DB Netz oft nicht aufgenommen.

8.4. Nichtannahme von Unterstützungsangeboten der EVU durch DB Netz

Dritt-EVU und -EIU machten schon am Tag nach dem Schneesturm am Wochenende 6./7. Februar Unterstützungsangebote an DB Netz. Diese wurden aber nicht oder nur verzögert angenommen. Dem Vernehmen nach war oftmals nicht klar, welche Dienststelle oder Einzelgesellschaft innerhalb des DB-Netz-Konzerns für eine Auftragserteilung konkret zuständig war.

8.5. Mangelnde Kenntnis über (Nicht-)Befahrbarkeit von Strecken

Die Berichte über die jeweilige Befahrbarkeit waren unzuverlässig und z. T. widersprüchlich. Fahrdienstleiter vor Ort melden anderes als die Betriebsleitenden. Oft wurden von den Krisenstäben als frei und somit befahrbar erkannte Strecken nicht an die Betriebszentralen und an die Fahrdienstleiter kommuniziert, so dass Streckenstilllegungen länger dauerten als notwendig. Lokführer mussten sich von Fahrdienstleitern zu Fahrdienstleitern durchfragen, ob eine Strecke befahrbar ist. Angekündigte Rückmeldungen von DB Netz an die EVU erfolgten oft auch gar nicht. Auf einer solchen Grundlage kann eine Information an die Fahrgäste nicht erfolgen.

Die Angaben in den Karten „Betrieb Live“ bzw. der Großstörungskarte waren dementsprechend größtenteils falsch bzw. veraltet. Selbst konkrete Hinweise auf Fehler wurden stundenlang nicht berücksichtigt. Einzelne Regionalbereiche (z. B. Regionalbereich Nord) nutzen „Betrieb live“ praktisch nicht.

Besonders dramatisch ist diese Unsicherheit bei eingleisigen Strecken, wenn es keine Sicherheit über die Verfügbarkeit von Kreuzungsmöglichkeiten gibt. Eine Wiederaufnahme des Betriebs ist dann nur im Ein-Zug-Betrieb möglich. Zum Teil wurden mehrere Spurfahrten auf ein und dieselbe Strecken geschickt, die sich dann gegenseitig im Weg standen.

Es wurde für die EVU nicht transparent, nach welchen Kriterien vor Streckenfreigaben Erkundungsfahrten mit welchen Fahrzeugtypen erforderlich sind? Reicht ein leichter SPNV-Triebwagen des ohnehin hier verkehrenden EVU? Muss es ein SPNV-Triebwagen mit Schneepflug sein? Muss eine schwere Spurlok erst besetzt und herangeführt werden? Hier hätte eine höhere Transparenz oder eine Auslagerung der Erkundungsfahrten in eine eigene Kommunikationsrunde die schnellere Wiederbefahrbarkeit vieler Strecke ermöglicht, an denen (bei oft nur 10 bis 20 cm Schnee im Ruhrgebiet) letztlich gar keine Räumhandlungen erforderlich waren.

8.6. Mangelnde Koordination DB – DB Station&Service

Die Koordination zwischen DB Netz und DB Station&Service war ungenügend: So kam es vor, dass zwar die Gleise frei waren, nicht aber die Bahnsteige (z. T. über zwei Tage) oder umgekehrt.

8.7. Fehlerhafte und einseitige Fahrgastinformation durch DB StUS

Hinzu kommt, dass DB S&S an vielen großen Bahnhöfen sehr einseitig aus Sicht des DB-Konzerns kommuniziert hat, so wurde z.B. auf den Bahnhöfen Hamm Hbf und Essen Hbf die „komplette Einstellung des Zugverkehrs“ bekannt gegeben, obwohl faktisch nur die DB-Verkehrsunternehmen ihren Verkehr eingestellt hatten und die Wettbewerbsbahnen größtenteils die noch befahrbaren Streckenabschnitte bedient haben. Damit wurden die Fahrgäste von den Bahnsteigen geschickt, obwohl noch Züge fuhren. Auch der Verweis in den DB S&S-Durchsagen auf die DB-Homepage war sehr einseitig auf den DB-Konzern ausgerichtet, auf Infomedien der Wettbewerber oder Aufgabenträger wurden die Fahrgäste nicht verwiesen. Dabei wären in jeder 3S-Zentrale die Streckenspiegel bzw. die LeiDis-Daten von DB Netz einsehbar gewesen, so dass die Mitarbeiter dort auf jeden Fall hätten erkennen müssen, ob noch Züge verkehren oder nicht.

9. Störfallkodierungen, Anreizsystem

Während der tagelangen Einschränkungen des Zugangs wurden die Zugausfälle und Verspätungen durch DB Netz alle pauschal auf „Witterung“ (VU 82), also aus Sicht des Anreizsystems nach § 39 (2) ERegG „neutral“ kodiert. Diese Verspätungsursache kann aber nach unserer Auffassung nur bei außergewöhnlichen Ereignissen und nur über einen kurzen Zeitraum von ca. einem Tag einschlägig sein.

Eine Berücksichtigung der tagelang andauernden Sperrungen auf Grund von organisatorischen Mängeln und technischer Unzulänglichkeiten (zeitgerechte Räumung mit ausreichenden Kapazitäten) wurde nicht berücksichtigt. Allerspätestens ab dem 9. Februar wäre die Kodierung auf „Störung Fahrweg“ (VU 23) oder „Personal DB Netz“ (VU 28) angemessen gewesen. Diese Verspätungskodierungen wären dann nicht mehr „neutral“, sondern lägen richtigerweise in der Verantwortungssphäre des Betreibers der Schienenwege. Erst dann steht den EVU gemäß der geltenden SNB das Recht zu, Busnotverkehre an DB Netz abzurechnen. Durch die pauschale Kodierung nach VU 82 versucht die DB Netz, den Zugangsberechtigten zusätzliche Lasten aufzubürden.

10. Zwischenfazit: Folgen der Zugangsprobleme

Aus unserer Sicht dauerten die Einschränkungen für die Zugangsberechtigten auf Grund von ungenügenden organisatorischen und technischen Vorbereitungen unverhältnismäßig lange. Die pauschale Sperrung aller Strecken hätte nach kurzer Zeit (8. Februar 2021) bei genügend Räumkräften, technischem Material und dem Vorliegen von Informationen über den Zustand des Netzes angesichts der sehr

unterschiedlichen Auswirkungen in den verschiedenen Regionen aufgehoben werden müssen.

Den EVU sind durch den über mehrere Tage nicht möglichen Zugang zur Schieneninfrastruktur und zu Serviceeinrichtungen Schäden in Millionenhöhe für Schienenersatzverkehre, Vertragspönalen und interne Mehraufwendungen für Personal, Energie und Material entstanden.

Die pauschale Aussetzung vor allem des Fernverkehrs führte erschwerend noch dazu, dass Triebfahrzeugführer, deren Einsatz an anderen Stellen des Netzes geplant und grundsätzlich auch möglich war, nicht per Zug zu ihrem Einsatz kommen konnten. Im Extremfall mussten Flugtickets (!) gebucht werden, um den Einsatz dennoch sicherstellen zu können – kein Ruhmesblatt für den Verkehrsträger Schiene im intermodalen Wettbewerb,

Ein Blick auf die Bewältigung betrieblicher Probleme in vergleichbaren bzw. noch dramatischen Wetterlagen in Nachbarländern (u. a. Österreich, Frankreich, Schweiz oder in Skandinavien) legen diesen Schluss nahe: Organisatorische und technische Möglichkeiten zur raschen Wiederherstellung der Zugangshemmnisse sind vorhanden und sollten auch bei der DB Netz bekannt sein.

11. Mögliche Wettbewerbsverzerrungen

Gemäß den eigenen (?) Worten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur verläuft die Vorbereitung auf winterliche Witterung wie folgt:

„Die systemverbundseitige Vorbereitung auf winterrelevante Beeinträchtigungen der Qualität des Eisenbahnbetriebs (vor allem witterungsbedingte Beeinträchtigungen durch Schnee, Raureif und Kälte) werden durch die Qualitätsprüfung im Konzern eng begleitet. Die Vorbereitungen dazu starten im Mai des jeweiligen Kalenderjahres. *Gemeinsam mit den Fachexperten der Geschäftsfelder DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Fernverkehr AG und DB Regio AG werden die Herausforderungen vergangener Winter analysiert und Änderungsbedarf in den winterrelevanten Vorbereitungen identifiziert.*¹

Bemerkenswert ist, dass nicht dem DB-Konzern angehörende Zugangsberechtigte offenbar nicht eingebunden werden. So kann der oft zitierte „Systemverbund Bahn“ jedoch nicht funktionieren. Dass die DB Cargo offenbar ebenfalls nicht eingebunden worden ist, macht es nicht besser.

¹ Bericht des BMVI zur 101. Sitzung des Bundestagsausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur“ am 24. Februar 2021, TOP 5, „Vereinbarkeit der ‚neuen Schneestrategie‘ der Deutschen Bahn AG mit dem allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG)“, Ausschussdrucksache 19(15)461, S. 1, Hervorhebung mofair.

Beim „Wiederhochfahren“, also dem Freiräumen von Eisenbahnanlagen, gibt es wenig Transparenz hinsichtlich der Priorisierung. Hier steht der Verdacht der (bewussten?) Diskriminierung im Raum.

Strecken: Offenbar erhielten die Strecken, auf denen die DB Regio den Betrieb im SPNV leistet, Vorrang vor anderen, auf denen Wettbewerbsbahnen zuständig sind. So wurde das Räumgerät in Niedersachsen In Hannover genutzt (hier ist die DB Regio betreibendes EVU), während in der Region Osnabrück (hier betreiben Nordwestbahn, Eurobahn und Westfalenbahn den SPNV) über Tage keine Räumarbeiten stattfanden, weil der Schneeräumzug nach Hannover beordert wurde. Zum Teil mussten es die Mitarbeiter der EVU selbst erledigen.²

Auch die mangelnde Kommunikation kann zumindest zu Wettbewerbsverzerrungen führen: Da die Aussagen zur Befahrbarkeit einzelner Strecken widersprüchlich waren, fuhr das eine EVU bereits wieder, während ein anderes, noch ohne Mitteilung, die Strecke für nicht befahrbar hielt und weiter abwartete,

Serviceeinrichtungen: Auch Zufahrten zu Werken waren recht schnell wieder befahrbar waren (z.B. Dortmund Bbf), wenn sie dem DB-Konzern gehören, während Zufahrten zu Werkstätten der Wettbewerbsbahnen wie Duisburg Hbf und Stadler Wanne-Eickel in der Priorität anders behandelt und viel später frei gemeldet wurden. Wettbewerbsbahnen mussten ihre angemeldeten Prioritäten mehrfach in Erinnerung rufen, damit etwas geschah.

DB Netz teilte dem zuständigen Fahrdienstleiter mit, er könne nach Hause gehen, weil seine Strecke ohnehin nicht befahrbar sei, wodurch die Zufahrt zum RRX-Instandhaltungswerk in Dortmund länger als notwendig nicht gegeben war.

Für die Zukunft ist es dringend notwendig, das Prozedere der Entstörung genauer zu beschreiben. Es muss hierzu sauber definierte Kriterien in Form einer Richtlinie als Teil der Nutzungsbedingungen Netz geben, die also auch der Genehmigung der Bundesnetzagentur bedürften.

² Siehe als ein Beleg hier: <https://twitter.com/NordWestBahn/status/1359157439787065344?s=20>, am Beispiel Bielefeld, letzter Aufruf 5. März 2021.

12. Zusammenfassung

Es bestand ein eklatanter Mangel bei DB Netz in der organisatorischen und technischen Vorbereitung auf vorhersehbare Witterungsbedingungen im Winter. Der Winterdienst ab dem 6. Februar 2021 wurde mit zu wenig Personal und Material geleistet. Das führte dazu, dass der Zugang zur Infrastruktur unverhältnismäßig lange verwehrt wurde. Darüber hinaus bestanden massive Kommunikationsmängel während der Zeit des gehinderten Zugangs.

DB Netz hat die Pflicht, die notwendigen organisatorischen und technischen Voraussetzungen zum Netzzugang in Abstimmung mit den Zugangsberechtigten so zu schaffen, dass bei solchen, nicht unnormalen Witterungsverhältnissen ein ungehinderter Zugang zur Infrastruktur innerhalb von kurzer Zeit (wieder) sichergestellt wird. Bei der Planung und Umsetzung sind die Bedingungen und Maßnahmen in vergleichbaren Regionen mit solchen Witterungsbedingungen als Maßstab heranzuziehen. Streckensperrungen sind jeweils auf Grund der tatsächlichen örtlichen Witterungs- bzw. Gefährdungssituation zu veranlassen.

Es muss sichergestellt werden, dass die Kommunikationseinrichtungen und Medien für die Information der Zugangsberechtigten (u.a. Betrieb Live / Großstörungskarte) zeitnah den aktuellen Betriebszustand darstellen bzw. vermitteln.

In den Betriebsleitzentralen muss es eine einheitliche Methode zur Information und zu Prognosen über die Befahrbarkeit von Strecken und Serviceeinrichtungen geben. Auch hier ist genügend Personal einzuplanen und vorzuhalten. Die Einbeziehung der EVU in die Informationsrunden muss einvernehmlich erfolgen, und auch die Beendigung der Runden muss einvernehmlich beschlossen werden.

Kodierungen dürfen nicht pauschal bis zur vollständigen Wiederherstellung eines Normalbetriebs auf „Witterung“ erfolgen, sondern müssen im Sinne der unabhängigen Feststellung des Verursachers zeitgerecht das Verschulden des BdS darstellen.

Weichenheizungen müssen ausreichend vorhanden und dimensioniert sein, regelmäßig gewartet und auf ihre Funktionsfähigkeit überprüft werden.

Der Personaleinsatz ist der Ausstattung der Infrastruktur entsprechend ausreichend zu planen und umzusetzen. Dabei ist eine Abstimmung mit DB Station&Service (z. B. für Bahnsteigreinigungen) sicherzustellen.

Die Wiederfreigabe von Strecken und der Zufahrten zu Serviceeinrichtungen muss einem einheitlichen und transparenten Prozess entsprechend erfolgen, um Diskriminierungen künftig wirksam auszuschließen.