

Betriebseinstellung im Orkan:

# „Kyrill“ erheblich unterschätzt

Das ergibt eine genaue Analyse der Wetterdaten

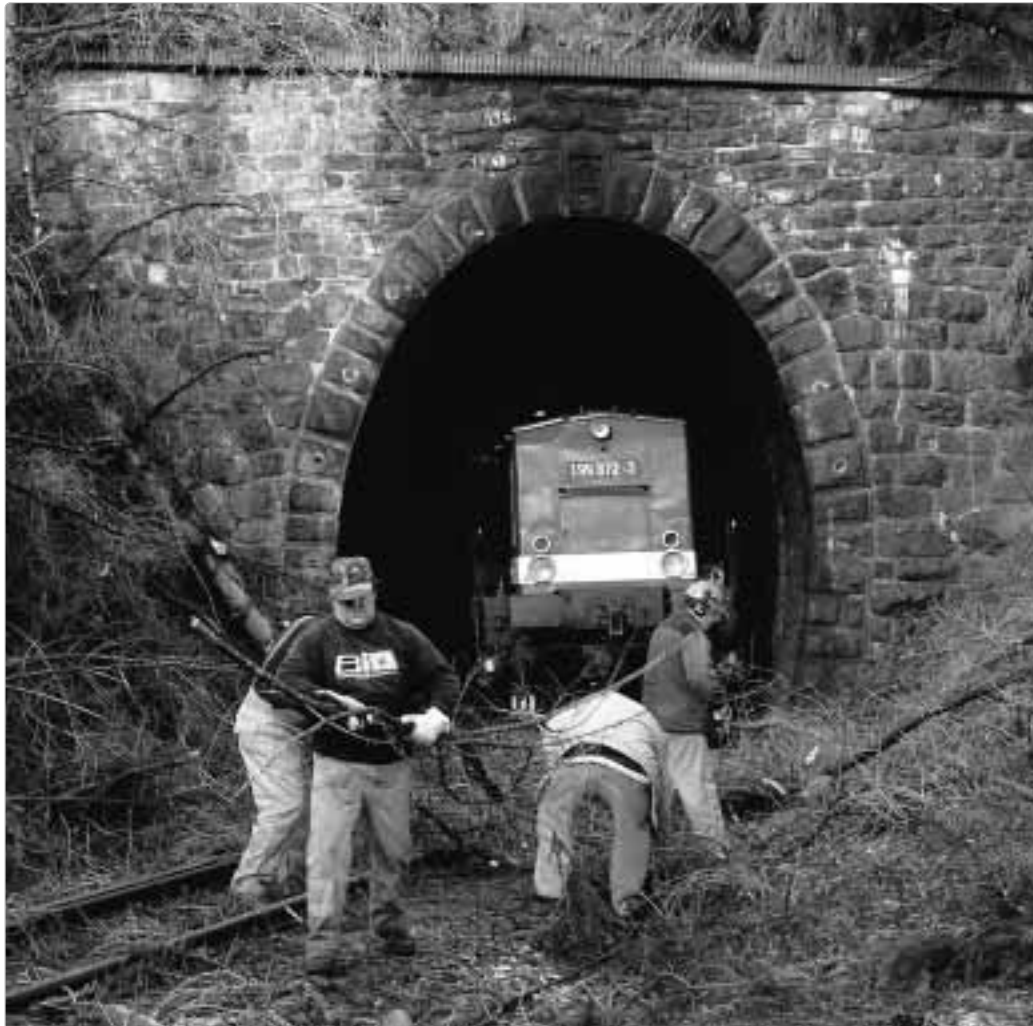


Foto: Harzer Schmalspurbahn

*Rasch aufgeräumt: Trotz umfangreicher Schäden konnte die Harzer Schmalspurbahn den Verkehr, auch zum Brocken, bereits am Samstag abschnittsweise und am Sonntag wieder im Gesamtnetz aufnehmen. Rund 310 umgestürzte Bäume mussten beseitigt werden, die meisten zwischen Wernigerode und Eisfelder Talmühle. Das Foto entstand bei den Aufräumarbeiten am Thumkühlenkopf am Freitag, 19. Januar 2007.*

> Als der Orkan „Kyrill“ über Deutschland hinwegfegte, entschied sich die Führung der DB, den Betrieb weitgehend einzustellen. War diese Entscheidung richtig oder nicht?

Eine Analyse ergibt: Zu dem Zeitpunkt, zu dem die Entscheidung fiel, war sie die notwendige Konsequenz daraus, dass der Orkan vorher weit unterschätzt wurde und die DB schlecht auf ein solches Ereignis vorbereitet war. Wäre die DB besser vorbereitet gewesen, so hätte eine differenziertere Reaktion und eine konsequentere Verlagerung der letzten Entscheidung auf orts- und betriebsnähere Verantwortliche erfolgen können. Mit mehr Vorbereitung wäre auch eine frühere und bessere Fahr-

gastinformation möglich gewesen. Der sich mit „Kyrill“ ankündigende Klimawandel wird weitreichende Konsequenzen haben.

## Erfahrungen aus Kirchweyhe

**E**in Sturm fegt über Deutschland hinweg. Bäume stürzen in die Gleise und beschädigen die Oberleitung. Aber die Bahn fährt weiter. So auch der Intercity 2423 von Hamburg nach Passau. Die Bahn fährt bei jedem Wetter – und so fährt der Zug in Bremen ab, durch die Vororte, über die lange Weserbrücke in das Dunkel hinein. In Kirchweyhe kommt der Zug zum Stehen. Niemand weiß, wann es weitergeht. Draußen wird es – bis auf die Bahnsteigbeleuchtung – dunkel. Der

Bahnsteig ist vereist, die Straßen auch. Kein Taxi kommt, keine Hilfsorganisation. Einzige Chance ist der vorbeikommende IC 2501, in den etliche Fahrgäste umsteigen können. Gottlob ist der Fahrdrakt über der Lok noch intakt, Heizung, Klimaanlage und Toilette funktionieren, das Bordbistro ist bis zum Ausverkauf in der Lage, Getränke auszugeben.

Das war nicht im Orkan „Kyrill“. Das war im Jahr 2002, am Heiligen Abend, als ein Sturm mit Eisregen über das Land zog. Etliche Reisende erreichten ihre Familien, ihre Freunde und Verwandten nicht mehr, weil die Züge nicht mehr weiterfahren. Aber einige Züge waren noch unterwegs, von einem umgekippten Baum zum nächsten, stundenlang. Beispielsweise der IC 2501,

*Fortsetzung auf Seite 25*

## Alle reden vom Wetter

➤ Die Bahn ist anders geworden und auch das Wetter. Das müssen wir zur Kenntnis nehmen.

### Die Bahn vor 40 Jahren ...

■ „Alle reden vom Wetter – wir nicht“, der Werbespruch von 1966 ist wohl der erfolgreichste Werbespruch der Bahn gewesen. Damals redete man noch nicht vom Klimawandel, sondern hatte die Dampflokomotive im Sinn. Entlang der Strecken gab es noch Brandschutzstreifen, die weitgehend von Baumwuchs frei gehalten wurden. Telegrafleitungen begleiteten den Schienenstrang – wenn Bäume ins Gleis stürzten, wurden die Fernsprechverbindungen von Stellwerk zu Stellwerk zumeist unterbrochen, die für die Freigabe der Strecke nötig waren. Die Türen der Personenwagen wurden noch mechanisch geöffnet und geschlossen, die Toiletten entleerten sich noch ins Gleis, die Fenster ließen sich öffnen, Klimaanlage waren fast unbekannt, viele Diesellokomotiven hatten noch einen Dampfkessel für die Heizung. Die Elektrifizierung befand sich erst im Ausbau. Ein Jahr vorher waren die Prototypen der 200 km/h schnellen Elektrolokomotiven der Baureihe 103 bei der Verkehrsausstellung in München vorgestellt worden. Später prägten sie dann das Gesicht des Intercity.

### ... und im Jahr 2007

40 Jahre später nehmen die letzten Veteranen aus der Zeit der „guten alten Bundesbahn“ Abschied von der Schiene. Fernverkehrszüge fahren fast ausschließlich elektrisch, die Fenster lassen sich nicht mehr öffnen, Frischluft kommt durch die Klimaanlage, die Toiletten haben Abwassertanks, in Lokomotiven und Fahrzeugen regiert ein Bordcomputer. Nichts geht mehr ohne Strom – fällt er aus, so wird es kalt und stickig, menschliche Bedürfnisse werden zur Qual, Türen lassen sich nur schwer öffnen und nicht mehr schließen. Ein elektrischer Zug ist eine Falle für die Fahrgäste, wenn die Oberleitung ausfällt.

Auch entlang der Strecke hat sich das Bild verändert: Die Kabel sind in Kabelkanälen vergraben, kein umgefallener Baum zerstört sie. Brandschutzstreifen braucht man nicht mehr, der Bewuchs reicht bis direkt ans Gleis. Immer mehr Bäume haben ein Alter, das die Holzfäller auf den Bahndamm rufen müsste. Zwar hat der Wintersturm von 2002 die DB-Verantwortlichen aufgeschreckt, aber das nötige Geld für den Rückschnitt wird von der Börsengang-Bahn nur zögerlich freigegeben, und so kommt man mit dem Auslichten der Bäume nicht so schnell nach, wie es nötig wäre.



Fotos: Engel (3)



*Die Bahn gestern: Dampflokomotive, Dampfheizung, mechanische Türen, Plumpsklo. Es geht alles auch ohne Strom.*



*Die Bahn heute: Klimaanlage, elektrische Heizung, automatische Türen, geschlossene Toiletten. Nichts geht mehr ohne Strom.*

→ der weit nach Mitternacht von einer Diesellok bis Osnabrück geholt werden konnte, wo Feuerwehr, Rotes Kreuz und Technisches Hilfswerk Hilfe leisten konnten. Er war überfüllt, denn zahlreiche Fahrgäste des IC 2423 hatten in Kirchweyhe umsteigen können. Es gibt rührende Geschichten, wie die Reisenden gerade in dieser Nacht zusammenrückten, ihre letzten Vorräte teilten, Musik machten.

Als der Sturm sich gelegt hatte, das Eis durch Streusalz aufgetaut und die Oberleitung geflickt war, brach ein Sturm der Medien über DB-Chef Mehdorn los. Schon damals wies PRO BAHN darauf hin, dass die Bahn gegen Naturgewalten machtlos ist.

### Spät – aber nicht zu spät

**W**enn auch die Öffentlichkeit kaum die Berichte über jene Nacht in Erinnerung hat – bei Hartmut Mehdorn wird sie genauso in Erinnerung geblieben sein wie bei vielen Eisenbahnern, die damals in Norddeutschland Dienst getan haben, in den Zügen und Bahnhöfen und draußen auf der Strecke bei der Reparatur der Oberleitungen und dem Zersägen der Bäume. Irgendwann hat ihnen gedämmert, dass es wieder so eine Nacht werden könnte wie damals zwischen Bremen und Osnabrück. Spät – aber noch nicht zu spät – fiel gegen 17 Uhr die Entscheidung, dass der Personenverkehr eingestellt werden soll (*Ausnahme: Schleswig-Holstein, s. nächste Seite*). Bereits um Mittag hatte es die ersten Schäden durch umgefallene Bäume gegeben, im Schwarzwald, im Raum Kaiserslautern und im Raum Leipzig.

Es ist kein Reisender zu körperlichem Schaden gekommen – aber es hätte sehr leicht der Fall sein können. Das ganze Ausmaß der Schäden, die an Strecken und Zügen an diesem Nachmittag die Bahn(en) ereilten, ist der Öffentlichkeit gar nicht bekannt geworden, und auch dass die Eisenbahn in den Niederlanden den Verkehr gegen 20 Uhr ebenfalls einstellte, wird nur selten zur Kenntnis genommen. Wieder ging ein Sturm der Entrüstung in der Tagespresse los, und auch in Fachzeitschriften liest man schwere Vorwürfe gegen die Führung der DB, zumeist aus dem Munde von Betreibern von nicht bundeseigenen Eisenbahnen – zu Recht?

### Was wäre, wenn ...?

Was wäre gewesen, wenn die DB-Führung nicht die Entscheidung getroffen hätte, den Verkehr einzustellen?

Vielleicht hätte es Unfälle mit Verletzten oder gar Toten gegeben. Tatsächlich ist kein einziger Reisender zu Schaden gekommen. Aber 35 beschädigte Lokomotiven und Züge allein bei der DB sprechen eine deutliche Sprache. Dass Zusammenstöße mit Bäumen nicht harmlos sind, zeigte sich am Morgen des 13. Februar, als ein noch leerer Triebwagenzug bei Remscheid auf einen Baum fuhr – zwei Bahn-Mitarbeiter wurden schwer verletzt.

Mit Sicherheit hätte es wie damals im Jahre 2002 einige Züge gegeben, die auf der Strecke liegen geblieben wären. Auch diesmal gab es sie (zum Beispiel einen ICE, der in Capelle in Westfalen festsaß), aber die Folgen blieben unspektakulär. Im Gegensatz zum Heiligen Abend des Jahres 2002, als auch die Straßen vereist waren und auch Reporter Weihnachten feierten, wären die Journalisten schnellstens zur Stelle gewesen, um Schauer-geschichten aus den Zügen zu berichten, möglichst live.

Wären die Fernverkehrszüge nur in einem Teil des Netzes gestoppt worden, so hätten sich (zu) viele Reisende in wenigen Bahnhöfen gesammelt und es wären auch dort chaotische Zustände zu befürchten gewesen. Oder sie hätten sich in die wenigen Regionalzüge gequetscht, und es wären Zustände entstanden wie in jenem überfüllten IC 2501, der damals zu Weihnachten in tiefer Nacht in Osnabrück einrollte. Auch sie hätten auf offener Strecke hängen bleiben können. Schwarzmalerei? Hinterher weiß man es immer besser. Aber der Bericht, den ein Fahrgast aus dem liegen gebliebenen Triebwagen zwischen Köln und Bonn schickte (*Seite 12*), spricht für sich.

### Viele Reisende gestrandet

Viele Reisende hatten vorsorglich ihre Fahrt verschoben, und so waren weniger Menschen als gewöhnlich unterwegs. Dennoch war die Zahl der Reisenden, die vom Sturm überrascht wurden und in den Bahnhöfen hängen blieben, groß. Obwohl viele Fahrgäste in Hotels untergebracht wurden, blieben allein in Frankfurt 2.000 Reisende im Bahnhof. In Kassel-Wilhelmshöhe waren es 1.500, die versorgt werden mussten. Normalerweise fahren hier je Stunde 3.000 Fahrgäste allein mit ICE-Zügen durch – es hätten sich also auch leicht ein Vielfaches an Menschen sammeln können – der Notstand hätte ausgerufen werden müssen.

### Bahnhöfe: die Lage im Griff

Trotz der völlig ungewohnten Situation hatten die DB-Mitarbeiter in den Bahnhöfen die Lage im Griff. Zusammen mit Bahnhofsmission, Feuerwehren, Technischem Hilfswerk und anderen lokalen Hilfsorganisation konnte die Versorgung der Reisenden in den meisten Fällen sichergestellt werden. In mehreren Fällen wurden Züge zum Aufenthalt am Bahnsteig zur Verfügung gestellt – Fehlentscheidungen wie in Eisenach (*Seite 10*) gab es wohl nicht oft. Berichte über wirklich chaotische Zustände sind in der Presse nicht zu finden – im Allgemeinen nahmen die Reisenden ihr Schicksal solidarisch hin. Dazu trugen auch ungewöhnliche Aktionen der Bahn-hofsmanager und ihrer Mitarbeiter bei, die Verpflegung organisierten, Ladeninhaber zum Aufhalten ihrer Geschäfte veranlassten, Reisende mit Privatwagen nach Hause und zu Hotels brachten.

Einzig die mangelhafte Information sorgte für Unmut bei vielen Fahrgästen. Größtes Manko dabei war, dass vielen, die in den Bahnhöfen festsaßen, überhaupt nicht klar war, was sich draußen abspielte. Man hätte gut daran getan, auch darüber zu informieren, dass draußen Windböen von Orkanstärke tobten. Viele sind aber mit Taxen und Privatautos nach Hause gefahren, aber der Weg war gefährlicher, als manchem klar war. Es gibt zahllose Berichte von Passanten, die von Dachziegeln und andere Gegenstände nur knapp verfehlt wurden, und auch von Menschen, die zu Fuß oder im Auto zu Schaden kamen. In Tagebüchern und Foren im Internet kann man das nachlesen, um sich ein Bild davon zu machen.

### Zahllose Schäden

Während in den Bahnhöfen viel Betrieb war, war draußen auf den Strecken die Hölle los. In der Zwischenbilanz, die die DB wenige Tage nach dem Orkan veröffentlichte, wurde von rund 450 Schadensfällen berichtet. Was hinter einer solchen Zahl steckt, wird erst klar, wenn man dazu eine Aufstellung von größeren Einzelschäden liest. Bereits gegen 12 Uhr mussten die ersten Schadensfälle beseitigt werden. Ab 15 Uhr kamen dann die Meldungen von umgestürzten Bäumen im Gleis Schlag auf Schlag. In wenigen Fällen wurden die Strecken rechtzeitig gesperrt, weil Passanten den Schaden meldeten. Zumeist fuhren die Züge in die umgestürzten Bäume und herunter-

*Fortsetzung auf Seite 27*

## Regional statt zentral entscheiden?

### Sonderfall Schleswig-Holstein

■ Im Unterschied zum übrigen Bundesgebiet wurde der Zugverkehr in Schleswig-Holstein nicht eingestellt. Hier kam es nur zu einem Vorfall, der bekannt wurde: Ein mit zwei Diesellokomotiven bespannter Intercity fuhr zwischen Westerland und Itzehoe auf einen Baum auf. Wegen herabhängender Äste wurde außerdem auf der Strecke nach Puttgarden Langsamfahrt angeordnet. Entgegen den Voraussagen am Vortag fiel der Orkan erheblich schwächer aus. Nur etwa zwei Stunden lang wurde die 80 km/h-Marke überschritten. Die Höchstwerte lagen bei 95 km/h und damit deutlich niedriger als im übrigen Bundesgebiet. Dass die Situation an exponierten Stellen nicht undramatisch war, zeigt aber ein Bericht aus der DB-Mitarbeiterzeitschrift „DB-Welt“ über die Sperrung der Brücke über den Nord-Ostsee-Kanal bei Rendsburg:

*Bereits an Silvester hatte starker Wind einige Planen und Bretter des Baugerüsts auf der Rendsburger Hochbrücke gelöst. Weil Sven Hübner, Bezirksleiter DB Netz, ein unsicheres Gefühl und Unfallbereitschaft hatte, kam er am 18. Januar gegen 19 Uhr ins Stellwerk Rendsburg.*

*Tatsächlich: Erneut waren Bretter, die Planen halten sollten, auf die Gleise geweht worden. Der Netzbezirksleiter sperrte um 19.40 Uhr die Brücke. Hübner, Mitglied der Freiwilligen Feuerwehr, schnappte sich seinen Helm, um zu Fuß auf die Brücke zu gehen. Mit einem Ziehgurt schnallte er sich am Geländer fest – kehrte aber nach hundert Metern wieder zurück. Das Risiko war einfach zu groß. Doch Hübner gab nicht auf. Kurz nach 22 Uhr – der Wind hatte merklich nachgelassen – bat er einen Triebfahrzeugführer, mit seiner Lok gemeinsam die Strecke zu erkunden. Den beiden gelang es, die Reste des Gerüsts zu entfernen. Um 22.30 Uhr gab Hübner die Rendsburger Brücke wieder frei.*

### Regional entscheiden?

Es hätte nahe gelegen, mehr auf regionale Entscheidungskompetenz zu setzen. Dafür müssten aber Wetterspezialisten und Streckenkennner beieinander sitzen. Es ist an den Schadensmeldungen leicht sichtbar, dass es einige Regionen gab, die ein wenig im Windschatten lagen. Während im Hochschwarzwald bei St. Georgen die Schwarzwaldbahn aufgrund eines umgestürzten Baumes schon am Mittag gesperrt werden musste und die Dreiseisenbahn von Titisee nach Seebrugg schon vorsorglich außer Betrieb gesetzt wurde, hat es im Windschatten der Gebirge kaum Schäden gegeben. Eine Analyse der Wetterdaten verschiedener Wetterstationen lässt erkennen, dass das Risiko umgestürzter Bäume – mit Ausnahme von Schleswig-Holstein – im gesamten Bundesgebiet bestand. Wer will so genau vorher-sagen, wo der Sturm zuschlägt und wo nicht?

### „Die Privaten fahren weiter“ – ein Gegenbeweis?

Während die DB den Betrieb weitestgehend eingestellt hatte und DB-Netz teilweise auch die Fahrt anderer Unternehmen nicht

zuließ, fuhren wenige Unternehmen teils auf eigener Infrastruktur weiter. Wenn sie sich allerdings als „leuchtendes Beispiel“ präsentieren, so muss das doch sehr kritisch hinterfragt werden. Die Bayerische Oberlandbahn, die Verkehrsbetriebe Elbe-Weser, die Eisenbahn Altona – Kaltenkirchen – Neumünster (AKN) oder die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (ODEG), die den Betrieb nicht einstellten – sie alle verkehren weitgehend auf Strecken ohne Fahrdrat. Die Verkehrsbetriebe Elbe-Weser mussten auch auf ihrer eigenen Infrastruktur zwischen Bremerhaven und Bremervörde den Verkehr wegen umgestürzter Bäume einstellen. An den Schienenstrecken, die nicht der DB gehören, dürfte es mit dem Vegetationsrückschnitt zwar besser stehen als bei der DB, aber das ist doch keine Garantie dafür, dass nichts geschieht.

Grundsätzlich kann man auch bei Sturm mit reduzierter Geschwindigkeit fahren. Auf der Odenwaldbahn, die nach wie vor der DB gehört, ist das Unternehmen Vias bis tief in die Nacht so gefahren, und viele Fahrgäste waren dankbar dafür, nach Hause zu kommen. Doch dafür müssen die Fahrzeugführer ihre Strecke kennen wie ihre Westentasche, und die Fahrzeuge müssen ein überdurchschnittliches Bremsvermögen haben. Man kann auch Sägen mitnehmen. Ob allerdings auch genügend Kettensägen vorhanden gewesen wären und Triebfahrzeugführer dieses Gerät im Dunkeln sicher und gefahrlos bedienen können, ist doch eine berechtigte Frage. Auch Waldarbeiter brauchen eine Ausbildung, damit sie nicht Opfer ihres Berufs werden. Und wo ein Baum bricht, bricht der nächste womöglich auch bald. Unter einer stromführenden Oberleitung Äste und Bäume wegzusägen, ist aber schon ein Risiko, das noch kritischer zu beurteilen ist. Hat ein Triebwagenführer die notwendige Fachkunde, ob er sich dem Baum nähern kann oder riskiert er einen tödlichen Stromschlag? Wie viel sieht er im Dunkeln im schwachen Licht der Scheinwerfer seines Triebwagens? Wer will dafür welche Verantwortung übernehmen?

### Zentralismus ist keine Empfehlung

Natürlich ist eine regionale Bahngesellschaft, die ihre Strecke und die Fähigkeiten ihres Personals kennt und den Rückschnitt der Bäume ernst nimmt, in einer solchen Krisensituation besser aufgestellt als die zentralistisch geführte Deutsche Bahn AG. Natürlich wirkt es grotesk, wenn auf einer Seite des Hochrheins die Züge der DB still stehen und auf der anderen Seite die der SBB fahren. Aber es lässt nicht den Schluss zu, dass die DB übertriebene Vorsicht hat walten lassen. Auch aus Schaffhausen – ganz sicher keine exponierte Lage – wurden Windgeschwindigkeiten von über 100 km/h gemeldet. Regionale Entscheidungsträger sind auch nicht vor Fehleinschätzungen gefeit – schon gar nicht bei Wetterverhältnissen, die so neu sind wie der Orkan „Kyrill“. Der DB hingegen stünde es gut an, Kompetenzen aus dem alles beherrschenden Turm am Potsdamer Platz in die Region zu verlagern und die dafür nötige Kompetenz zu fördern.



Foto: Engel

*In Capelle zwischen Münster und Dortmund saß ein ICE fest, begraben unter Bäumen. Die Reisenden konnten, da der Zug am Bahnsteig zum Halten kam, mit Bussen nach Dortmund gebracht werden.*

den Schienen heben könnten. Ob diese Annahme richtig ist, müsste erst noch genau ermittelt werden. Bei Kollisionen mit festen Gegenständen könnte die Herabsetzung der Geschwindigkeit sogar kontraproduktiv sein, denn je höher die kinetische Energie des Zuges ist, umso eher wird ein solches Hindernis beiseite geschleudert. Ist allerdings ein Baum in die Oberleitung gefallen, so sind selbst 100 km/h noch sehr viel zu schnell – der aufprallende Zug reißt den Baum weg und die Oberleitung oft genug herunter. Gibt es überhaupt Patentrezepte in einer solchen Situation?

### Haftung meist falsch beurteilt

**D**ass im integrierten DB-Konzern der Chef für alles – Hartmut Mehdorn –

die letzte Entscheidung getroffen hat, ist zwangsläufig. Die oft zu hörende Auffassung, die DB dürfe nicht für andere Bahnunternehmen verbindlich entscheiden, ist indessen falsch. Rechtlich ist eine Eisenbahnlinie anders zu beurteilen als eine Straße. Eine Straße muss aus Gründen der öffentlichen Sicherheit gesperrt werden, aber grundsätzlich benutzt jedermann Straßen auf eigene Gefahr. Eine Bahnlinie ist indessen seit der Bahnreform von 1994 rechtlich nichts anderes als eine private Produktionsanlage, für deren sichere Benutzung der Unternehmer die volle Verantwortung zu übernehmen hat. Juristisch nennt man das „Verkehrssicherungspflicht“. Erleidet ein Verkehrsunternehmen bei der Benutzung einen Schaden, so muss der Betreiber des Verkehrswegs in der Regel beweisen, dass er den Schaden nicht abwenden konnte – und sei es durch Streckensperrung. Auch bei der DB, so darf man aus der unterschiedlichen Beurteilung der Risiken durch Verkehrs- und Netzmitarbeiter schließen, wird der entscheidende Anstoß

zur Betriebseinstellung nicht von den Leuten des Verkehrsbereichs gekommen sein, sondern vom Netz.

Eher muss man festhalten: Es ist ein Problem, dass die kommerziellen Interessen der Verkehrsunternehmen zu lange dominiert haben. Der Interessenkonflikt wird im integrierten DB-Konzern hinter verschlossenen Türen ausgetragen, und die, die beim Netz Bescheid wissen, müssen den Mund halten, wenn gegen sie entschieden wird.

### Schäden rasch beseitigt

Natürlich hätte alles schneller gehen können, meint man von außen. Am Samstagmorgen mussten noch zahlreiche Fernverkehrsstrecken als gesperrt gemeldet werden.

Die Strecken, die bis Samstag früh noch nicht wieder in Betrieb gehen konnten, konzentrierten sich aber weitgehend auf Nordrhein-Westfalen, wobei das Ruhrgebiet besonders betroffen war:

- Kassel – Paderborn
- Duisburg – Essen
- Essen – Münster
- Dortmund – Münster
- Hagen – Siegen
- Oberhausen – Emmerich
- Viersen – Kaldenkirchen
- Duisburg – Köln (Güterbahn).

Daneben waren die Verbindungen von Halle/Leipzig nach Berlin und Magdeburg noch nicht wiederhergestellt.

Die Störfälle verteilten sich aber weiträumig in ganz Deutschland vom Schwarzwald bis nach Rügen, von der Nordseeküste bis nach Rosenheim. Zahllose kleinere Schäden konnten schon nach ein bis zwei Stunden beseitigt und die Strecke wieder freigegeben werden, manches Mal dauerte es aber auch sechs oder zwölf Stunden, bis wieder ein Zug fahren konnte.

### Zu wenige Triebwagen für Fahrleitungsreparatur

Noch in der Januar-Ausgabe ihrer Mitarbeiterzeitschrift DB-Welt freute sich die DB darüber, dass die Instandhaltung der Oberleitungen erheblich rationalisiert werden konnte. Statt an 80 sind nun nur noch an 36 Standorten Instandhaltungsfahrzeuge und Personal vorhanden. Neue Fahrzeuge, die 160 km/h schnell sind, sind natürlich schneller an ihren Einsatzorten als die bisherigen Fahrzeuge, die noch knattern wie Schienenbusse und nur 80 km/h schnell sind. Dass aber bei Sturm dann

➔ hängenden Oberleitungen und vergrößerten damit noch den Schaden. Es muss schon als Wunder angesehen werden, dass an diesem Tag kein einziger Reisender zu Schaden gekommen ist. Die Eurobahn, die zwischen Löhne, Hildesheim und Bodenburg fährt, meldete allein fünf beschädigte Triebwagen. Bei der DB waren es etliche Dutzend Triebfahrzeuge, die Schäden durch das Auffahren auf Bäume und Äste davontrugen. In Appelhülsen im Kreis Coesfeld fegte der Orkan das vollständige Bahnhofsdach auf die Gleise.

### Orkan weit unterschätzt

Im Nachhinein gewinnt man den Eindruck, dass die Verantwortlichen – vor allem bei den Verkehrsunternehmen – den Orkan weit unterschätzt haben. So hatte die DB angeordnet, dass die Hochgeschwindigkeitszüge nur 200 km/h und Regionalzüge nur 140 km/h fahren durften. Das ist vielleicht eine geeignete Vorsichtsmaßnahme, wenn man als Risiko zugrunde legt, dass Windböen die Züge aus

auch nur viel weniger Kapazitäten zur raschen Reparatur vorhanden sind, das hat man nicht eingeplant. So wurden denn ganze sechs Tage benötigt, bis alle elektrifizierten Strecken wieder in Betrieb gehen konnten. Natürlich muss die Frage gestellt werden, wie viel für die Verfügbarkeit des Netzes bezahlt werden soll. Aber dann muss das Defizit an anderer Stelle durch mehr Aufwand kompensiert werden – der nächste Orkan kommt bestimmt.

### Durcheinander im Betrieb

**W**eniger schnell war das Durcheinander zu beseitigen, das durch die Einstellung des Verkehrs bei den Fernverkehrszügen entstand. Am Freitag war kaum ein Zug da, wo er sein sollte. Es musste improvisiert werden und es dauerte noch Tage, bis alle Züge wieder in einem geordneten Umlauf und der richtigen Wagenreihung gefahren werden konnten.

Im Güterverkehr konnten 800 fertiggestellte Güterzüge gar nicht erst auf die Reise gehen, viele andere mussten unterwegs auf Abstellgleise fahren. Am 22. Januar – dem Montag nach dem Sturm – waren noch 600 Züge im Rückstau, und Ende Januar spürten die Eisenbahner immer noch die Auswirkungen des Orkans.

### Die DB tut etwas

Die DB hat inzwischen eine Projektgruppe eingerichtet, die sich mit den Konsequenzen aus dem Orkan befassen soll. Das ist auch dringend nötig. Denn angefangen von Bäumen, die längst hätten abgesägt werden müssen, über Auskunftssysteme, die funktionieren müssen, wenn man sie braucht, bis zur Zusammenarbeit zwischen Unternehmensführung und Wetterexperten gibt es reichlich zu tun. Die Folgen des Orkans haben auch wieder in den Blick gerückt, wie wichtig die Verfügbarkeit des Netzes

ist. Das wird die Stellung des neuen DB-Netzvorstands Volker Kefer im Konzern stärken, der mit dem Ziel angetreten ist, das Netz wieder auf Vordermann zu bringen.

### Vorsorge tut not

Mehr Vorsorge für extreme Witterungsverhältnisse ist dringend notwendig. Wetterexperten erwarten in Zukunft vermehrt extrem warme und regenreiche Wetterlagen in den Wintermonaten. Die Wahrscheinlichkeit für das Auftreten extremer Winterstürme wird deshalb aller Voraussicht nach in den kommenden Jahrzehnten zunehmen. Bereits am 22. Februar suchte ein Schneesturm den Norden Jütlands, die Region um Kopenhagen und den Süden Schwedens heim. Auch hier wurde der Zugverkehr auf vielen Strecken stundenlang ganz eingestellt – allerdings machten hier vor allem Schneemassen das Fahren unmöglich.

## Kein Sturm wie die vorigen

■ Der Orkan „Kyrill“ ist nicht mit früheren Stürmen vergleichbar. Die Windgeschwindigkeiten erreichten am Wendelstein in Bayern 202 km/h und auf dem Brocken im Harz 193 km/h. Bedeutender ist aber, dass die Front mit hohen Windgeschwindigkeiten quer über ganz Deutschland zog und dabei auch das Flachland in gleicher Weise traf. So wurden gemessen:

- 148 km/h Strucklahnungshörn (Halbinsel Nordstrand, Schleswig-Holstein)
- 154 km/h Insel Hiddensee (Mecklenburg-Vorpommern),
- 146 km/h Berlin-Adlershof
- 148 km/h Bad Liebenwerda (Brandenburg)
- 172 km/h Wasserkuppe (Rhön)
- 161 km/h Weinbiet (Neustadt/Weinstraße, Rheinland-Pfalz)
- 183 km/h Fichtelberg (Erzgebirge)
- 169 km/h Großer Arber (Bayerischer Wald)
- 165 km/h Feldberg (Schwarzwald)

Diese Spitzenwerte, die sich über ganz Deutschland erstreckten, lassen bereits erkennen, wie heftig der Orkan über das Land zog. Bereits am Vormittag erreichte der Orkan in Aachen Windgeschwindigkeiten von 90 km/h und steigerte sich auf Höchstwerte von 121 km/h am späten Nachmittag – also etwa zu der Zeit, als bei der DB die Entscheidung zur Betriebseinstellung fiel. Um diese Zeit erreichte der Orkan in Zwickau erst die 90 km/h-Marke und gegen 21 Uhr Höchstwerte von 118 km/h. In vergleichsweise geschützter Lage wurden in Göttingen von 17 Uhr bis 21 Uhr die 80-km/h-Grenze überschritten und Spitzen von 95 km/h erreicht.



Bildauschnitt: www.focus.de

Der Orkan „Lothar“ sieben Jahre vorher hatte zwar höhere Windgeschwindigkeiten erreicht, aber nicht die lang anhaltend hohen Windgeschwindigkeiten über weiten Teilen Deutschlands. Die schweren Schäden konzentrierten sich damals auf einen vergleichsweise kleineren Bereich in exponierteren Lagen. Unter „Kyrill“ mussten Bäume bis in tiefe Lagen stundenlang hohen Windgeschwindigkeiten standhalten, in denen sie hin- und herschwangen. So mancher Baum wird dadurch mürbe geworden sein und brach dann bei den sich weiter steigenden Böen um. Nach dem Orkan warnten Forstverwaltungen vor den Gefahren durch solche mürbe gewordenen Bäume, die nun schon bei sehr viel geringerem Wind umfallen oder abbrechen könnten.



*Fahren, bis Bäume den Weg versperren? Der abgebrochene Baum und das Holz am Streckenrand lassen nur ahnen, wie es hier nach dem Orkan aussah.*

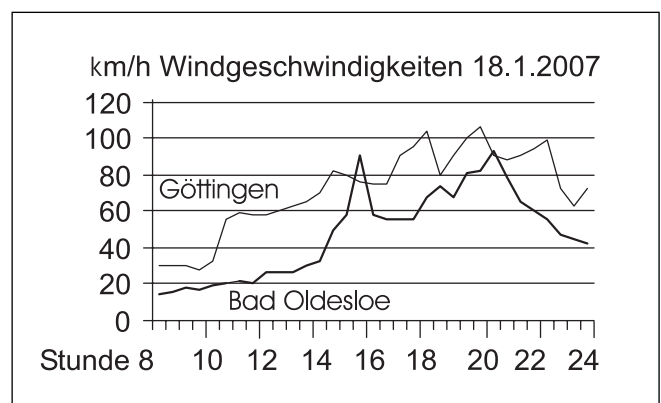
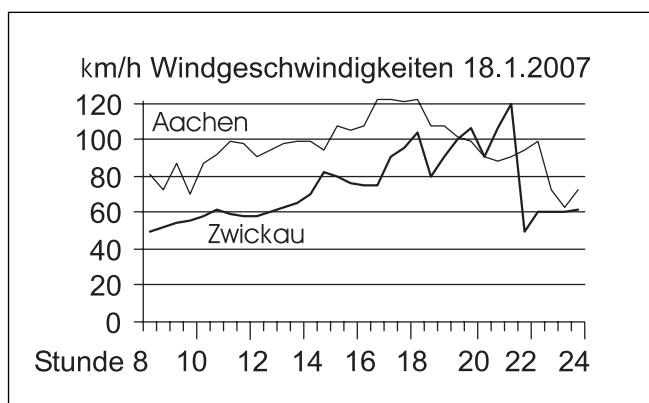
Die von verschiedenen Wetterstationen aufgezeichneten Daten, die wir hier zusammengestellt haben, vermitteln einen Eindruck von der Gefährdung des Eisenbahnverkehrs. Bei Windgeschwindigkeiten ab 90 km/h sind Bäume und Dächer bereits gefährdet und damit auch der Eisenbahnverkehr. Bei Windgeschwindigkeiten von über 118 km/h sprechen Meteorologen von „Orkan“, dann sind schwere Verwüstungen zu befürchten.

In Aachen – sozusagen am Einfallstor und ungeschützt an der Front – wurden stundenlang hohe Windgeschwindigkeiten gemessen. Etwas weiter nördlich waren die Windgeschwindigkeiten noch höher und richteten in einer breiten Schneise schwere Schäden entlang der Bahnlinien an: Die Schneise wird etwa von den Linien Aachen – Bonn – Gießen und Emmerich – Münster – Bielefeld markiert. Östlich davon nahm die Kraft des Orkans dann ab, um aber im Flachland zwischen Berlin und Leipzig wieder Hochform zu erreichen und auch hier schwere Schäden anzurichten. Die Wetterdaten von Zwickau, das in einer durchaus schon geschützteren Position liegt, zeugen davon, dass die Orkanfront von Aachen aus rund vier Stunden benötigte – während in Aachen bereits um Mitternacht relative Ruhe einkehrte, tobte der Wind in Zwickau noch bis gegen vier Uhr morgens mit Spitzenwerten von über 90 km/h.

Nördlich dieser Linie fiel die Kraft des Orkans etwas geringer aus und der Wind fegte nicht so anhaltend, aber auch im Raum Bremerhaven fielen etliche Bäume in die Gleise. Erst nördlich der Elbe sanken die Werte auf Sturmstärke, sodass – wie Daten von Bad Oldesloe zeigen – ein normaler Bahnbetrieb vertretbar war.

Gegen den direkt hinter den Mittelgebirgen kamen einigermaßen schadensfrei davon. Das wird durch die Daten von Göttingen belegt. Auf den ersten Blick wäre es vertretbar gewesen, die Verbindung Hannover – Kassel – Fulda – Würzburg weiter zu betreiben, aber es bestand die konkrete Gefahr der punktuellen Einwirkung der Orkanfront auch bis in die Täler von Leine, Werra und Kinzig. In höheren Lagen wie im Frankenwald und etwas größerer Entfernung hinter den Mittelgebirgen schlug der Orkan wieder fast ungebremst zu: Erhebliche Schäden im Raum Nürnberg und Rosenheim zeugen davon.

Die Wetterdaten lassen mithin den Schluss zu: Außerhalb von Schleswig-Holstein gab es keine ausreichend sichere Grundlage für die Fortführung des Bahnbetriebes in größeren Regionen. Lediglich punktuell wäre es vertretbar gewesen, in ausgesprochen geschützten Bereichen den Betrieb aufrechtzuerhalten.



## Die Lehren aus „Kyrill“

> Dass der Orkan „Kyrill“ weitreichende Änderungen des bisherigen Verhaltens nach sich ziehen muss, ist jedem klar geworden, der sich etwas näher mit der Materie befasst. Aber wer muss was tun? Rechtzeitiger informieren, die Bahnlinien sturmsicherer machen, Notfallpläne für eine Betriebseinstellung entwickeln – das sind die Aufgaben der Unternehmen, die Bahnlinien unterhalten und Züge fahren lassen. Doch damit ist es nicht getan. Auch Politik und die Besteller des Nahverkehrs müssen sich der Realität stellen, dass Eisenbahnverkehr keine private Veranstaltung eines zentral geführten Konzerns ist, sondern dass ihr Funktionieren genauso von öffentlichem Interesse ist wie die Information über den Bahnverkehr.

### DAS OBLIEGT DEN UNTERNEHMEN:

#### Rechtzeitigere Information

■ Es ist ein Phänomen der Zeit, dass die Technikgläubigkeit bei vielen Bürgern grenzenlos zu sein scheint. So wurde schon oft berichtet, dass Autofahrer trotz Warnungen nur leicht bekleidet und ohne Proviant auf die Autobahn fahren, wo sie dann in Schneewehen stundenlang festsaßen. Auch unter den Bahnbenutzern gibt es Leute, die glauben, sie könnten mitten im Sturm eine zuverlässige Auskunft bekommen, ob der Zug noch von da nach dort fahre. Und – wer die normale Bahnauskunft

anrief, bekam auch einen Fahrplan wie bei Schönwetter vorgelesen. Auch zur Redaktion von *derFahrgast* verirrten sich einige Anrufer mit solchen Fragen, während der Orkan ums Haus heulte und Dachziegel herunterflogen. Die realistische Antwort: „Bleiben Sie zu Hause, es kann Ihnen niemand vorhersagen, ob in zehn Minuten ein Baum auf die Strecke fällt.“ – Die Anrufer werden dankbar gewesen sein, das aus fachkundigem Mund zu hören.

Der Deutsche Wetterdienst warnte schon am Dienstag vor dem Orkan. Wer ein bisschen Gespür hatte, konnte der Tagesschau von Mittwochabend entnehmen, dass es ab Donnerstagmittag sehr, sehr schwierig würde. Die Wetterkarte zeigte die Sturmfront ganz realistisch mit der Vorhersage von „orkanartigen Böen“ und „Orkanböen“ bis in tiefe Lagen.

Spätestens am Donnerstag hätte gegen Mittag die gesamte telefonische Fahrplanauskunft abgeschaltet und durch eine Warnansage ersetzt werden müssen, die die Reisenden auffordert, zu Hause zu bleiben, weil die Entwicklung der Verfügbarkeit der Schienenstrecken nicht mehr voraussagbar war. Die Mitarbeiter hätten dann in der Sturm-Sonderinformation eingesetzt werden können, vor allem ab dem Zeitpunkt, zu dem der Sturm vorüber war und die Strecken Stück für Stück wieder freigegeben wurden.

#### Auskunftssysteme krisenfest machen

Dass die Auskunftssysteme technisch krisenfest gemacht werden müssen, dürfte der DB-Führung wohl sehr klar geworden sein. Wie wenig sensibel die DB zunächst mit der Information



*Fahren, bis Bäume auf die Strecke fallen? Der Orkan „Kyrill“ war kein Sturm wie die vorher. Auch die Harzer Schmalspurbahn hatte ihren Betrieb rechtzeitig eingestellt.*

umging, ist in der Zeitschrift „DB-Welt“ nachzulesen. Da heißt es auf Seite 13ff: „Die Bahn bittet die Reisenden, sich über die geänderten Fahrmöglichkeiten zu informieren.“ Das tun diese auch – und schon meldet dasselbe Blatt auf einer anderen Seite: „Die Kapazitäten des RIS-Systems (siehe dazu Seite 13 ff in dieser Ausgabe, d. Red.) reichen durch die mehr als 100fach gestiegene Datenabfrage nur noch für die interne Übermittlung.“ So musste das Informationssystem total zusammenbrechen, als es wirklich gebraucht wurde.

### Rückschnitt der Vegetation

Der Vorwurf an die DB, sie sorge nicht genügend für den Rückschnitt des Bewuchses an den Strecken, ist nicht neu. Zur Zeit der Dampflokomotive war der Brandschutzstreifen auch eine „Versicherung“ gegen Sturmschäden. Entlang der elektrifizierten Strecken wird aber nur so weit zurückgeschnitten, dass die Oberleitung keine Kurzschlüsse bekommt, und entlang anderer Strecken peitschen schon bei Regen Äste gegen die Fahrzeuge. Der mangelnde Rückschnitt ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass die Funktionsfähigkeit des Netzes innerhalb des DB-Konzerns als Produktionsfaktor weit unterschätzt wurde. Mit dem normalen Rückschnitt ist es aber nicht getan. Natürlich kann ein normaler Rückschnitt nicht verhindern, dass Bäume ins Gleis fallen, wenn ein Sturm den Wald so durcheinanderwirft, dass die Bäume wie Mikadostäbe herumliegen. Vermehrte Stürme werden dazu zwingen, die an die Bahnlinien angrenzenden Streifen in ihrer Funktion neu zu bewerten und möglicherweise einer gezielten forstwirtschaftlichen Gestaltung zu unterwerfen, die mehr Lärmschutz und weniger Windbruch verspricht. Dafür muss aber auch öffentliche Verantwortung übernommen werden – ein „privater“ Netzbetreiber kann das nicht leisten, denn meistens befindet sich seine Grundstücksgrenze näher am Gleis als die Standorte der Bäume, die darauf fallen.

### Notfallpläne auf allen Ebenen

Der Orkan „Kyrill“ hat gezeigt, dass mit Improvisation viel zu leisten ist – aber längst nicht alles. Gerade in solchen Situationen sind klare und einfach zu handhabende Handlungskonzepte notwendig. Beispielsweise muss grundsätzlich klar sein, dass Züge für liegengebliebene Reisende geöffnet werden, wenn das erforderlich ist, und dass das sonst fahrende Personal hier zur Aufsicht eingesetzt wird.

Genauso muss es differenzierte Informationen für eine Betriebseinstellung geben: welche Bahnhöfe sich als Endbahnhof eignen, welcher Verkehr unter welchen Umständen sinnvoll einzustellen ist und in welchen Fällen örtlich entschieden werden soll. Diese Informationen werden umso wichtiger, je mehr Strecken von weit entfernten Zentralen gesteuert werden. Zentrale Anweisungen mit dem daraus folgenden Kadavergehorsam sind hingegen wenig hilfreich.

Entlang der hoch belasteten ICE-Strecken muss nicht nur für technische Hilfeleistungen gesorgt werden, sondern auch für vorbereitende Pläne bei größeren Störfällen. Was macht man mit einigen tausend Reisenden, die in wenigen Stunden auflaufen,

wenn etwa die Stadtdurchfahrt durch Kassel oder die Hamburger Elbbrücke gesperrt werden müssen?

## DAS OBLIEGT BESTELLERN DES NAHVERKEHRS UND DER POLITIK:

### Mehr als „Bestellen“

Es genügt nicht, Schienenverkehr zu bestellen und zu glauben, die Unternehmen würden schon tun, was ihnen aufgrund der Bestellung obliegt. Sie müssen die Voraussetzungen kontrollieren, unter denen Bahnverkehr auch unter erschwerten Bedingungen möglich ist. Bisher haben sich die Aufgabenträger weitestgehend in der Deckung gehalten und keine Stellung bezogen.

### Das Netz in öffentliche Verantwortung nehmen

Wieder hat sich gezeigt, dass die verschiedenen Sichtweisen von Verkehrs- und Netzunternehmen unter dem Konzerndach der DB in geheimen Gesprächen abgewogen werden – letztlich zum Schaden der Bürger. Probleme werden so unter den Tisch gekehrt statt öffentlich diskutiert. Letztlich fallen die Folgen der Fehler auf den Steuerzahler zurück – ob in Form höherer Entgelte für die Nutzung von Bahnlinien und Stationen oder Aufwendungen für Hilfsdienste.

### Information zur öffentlichen Aufgabe machen

Öffentliche Information über Verkehr kann nicht aus Stau-meldungen allein bestehen. Auch in Krisenfällen muss unabhängig vom Unternehmen informiert werden – über die Presse und insbesondere über den Rundfunk. Dafür müssen die rechtlichen und organisatorischen Voraussetzungen geschaffen werden.

Einige Verkehrsverbünde stellen sich dieser Aufgabe in durchaus vorbildlicher Form. So bot der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg unternehmensübergreifende Informationen und verbreitete dies auch mit Presseerklärungen. Von anderen Verkehrsverbänden war hingegen nichts zu sehen und zu hören, weil sie auf die Übernahme von Organisationsaufgaben nicht vorbereitet sind. Der durchschnittliche Fahrgast greift allerdings zuerst zur Rufnummer der DB-Auskunft oder nutzt die Internetseite [www.bahn.de](http://www.bahn.de), ohne zu wissen, dass es sich in Wirklichkeit nicht um eine umfassende Auskunft über „Bahn“ handelt, sondern nur um eine beschränkte Information eines Verkehrsunternehmens. Die von der Bahnreform 1994 geschaffenen Verhältnisse tragen damit den Bedürfnissen der Verbraucher nicht Rechnung. Es genügt auch nicht, dass mit Mitteln der Bundesministerien übergreifende Auskunftssysteme gefördert werden – ihre Nutzung durch die Unternehmen muss letztlich verbindlich vorgeschrieben werden.