

Themendienst



Quelle: www.pixabay.de

Wie sich die Deutsche Bahn auf die zunehmenden Extremwetterlagen vorbereitet und die Reisenden bei Störungen weiterbringt und betreut

(Berlin, Februar 2020) Unwetter mit schweren Stürmen, Starkregen, Hagel und hoher Blitzintensität werden künftig noch stärker auftreten. Für die Deutsche Bahn, deren rund 33.400 Kilometer langes Streckennetz mit technischen Anlagen und Stationen sich zu einem Großteil unter freiem Himmel befindet, stellt das eine besondere Herausforderung dar.

Studie: DB von Auswirkungen des Klimawandels stark betroffen

Die DB ist von den Auswirkungen des Klimawandels so stark betroffen wie wohl kein anderes großes Unternehmen in Deutschland. Das leitet das Unternehmen aus der Untersuchung "Klimawandel - Auswirkungen auf die Deutsche Bahn AG" ab, die sie gemeinsam mit dem renommierten Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) durchgeführt hat.

Im Kern kommt die Studie zu dem Schluss, dass sich extreme Wetterlagen bereits jetzt häufiger einstellen und in den kommenden Jahren weiter zunehmen werden. Die Bahn muss sich auf Unwetter wie Starkregen und Hitzewellen einstellen und bereitet sich strategisch darauf vor, unter anderem mit: mehr Grünschnitt entlang der Trassen, zusätzlichem Schutz für Leit- und Sicherungstechnik, hitzeresistenter Technik an Fahrzeugen und weiterhin der Reduktion des CO₂-Ausstoßes.

Pressestelle 24/7
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 (0) 30 297 61030
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse

Themendienst

Weiterentwickeltes Vegetationsmanagement seit 2018

Damit möglichst kein Baum mehr aufs Gleis fallen kann, gibt es seit Langem jeweils sechs Meter links und rechts ab Gleismitte einen vegetationsfreien Bereich. Dieser wird jährlich kontrolliert und zurückgeschnitten. Seit 2018 setzt die Bahn aufgrund der Erfahrungen der zurückliegenden Unwetterereignisse ein erweitertes Vegetationsmanagement um, das im neuen Expertenteam für Naturgefahren federführend entwickelt wurde.

Durch eine Reihe zusätzlicher strategischer Maßnahmen sorgt die DB damit für einen robusteren Waldbestand entlang der Strecken und so letztlich für eine sturmsicherere Bahn. Doch auch beim besten Schutz: Es wird weiter Wetterextreme geben, bei denen die Bahn wie die anderen Verkehrsträger auch nicht außen vor ist.



Quelle: Deutsche Bahn

Weitere Informationen unter: www.deutschebahn.com/vegetation



Themendienst

Um sich für bevorstehende Extremwetterlagen zu wappnen bzw. diese zu handeln, greifen bei der Deutschen Bahn festgelegte Prozesse:

Im Vorfeld: Kontinuierliche Wetterbeobachtung

Die Bahn bereitet sich auf bevorstehende Unwetterlagen zunächst mit regelmäßigen Wetterbeobachtungen vor. Dabei greift das Unternehmen auf verschiedene Prognosesysteme, unter anderem vom Deutschen Wetterdienst, zurück. Zudem hat die DB eigene Wetterstationen an der Schelfbahnstrecke Berlin - München errichtet. Wichtig ist, dass relevante Vorhersagen frühzeitig vorliegen, die Daten bundesweit verfügbar und natürlich belastbar sind.

Mensch und Technik bereit:

Stufenplan regelt Maßnahmen vorab sowie im Störfall

Ist absehbar, dass in nächster Zeit mit Unwettern zu rechnen ist, setzt die Bahn die sogenannte Stufe 0 in Kraft. Das bedeutet, dass benötigte Technik und Reparaturfahrzeuge Standby gehalten werden sowie Mitarbeiter und Räumkräfte sich auf ihren möglichen Einsatz vorbereiten. Sofern es die Prognosen erlauben, geschieht dies schon zwei Tage vor dem eigentlichen Wetterereignis.

Stufe 1, bei der die Personale innerhalb der Leitzentrale in Frankfurt am Main verstärkt werden, folgt unmittelbar im Anschluss. Hier wird angekündigt, ob der zentrale Arbeitsstab, der die wetterbedingten Maßnahmen bundesweit aus der Netzleitzentrale heraus koordiniert, eingerichtet wird. Bei Bedarf werden in betroffenen Regionen weitere regionale Arbeitsstäbe in den Betriebszentralen besetzt. Ebenfalls in Stufe 1 verstärkt die Bahn ihre Räumpersonale vor Ort und setzt sie in Bereitschaft.

Für den Fall, dass das Wetterereignis nur lokale Auswirkungen hat, kümmert sich das Team in der jeweiligen Betriebszentrale weiter um das Unwetter und seine Auswirkungen. Das Ereignis kann in diesem Fall ohne zentrale Steuerung im jeweiligen regionalen Arbeitsstab gemanagt werden (Stufe 2).

Sind zwei Regionen oder mehr vom Extremwetter betroffen, wird der zentrale Arbeitsstab für die überregionale Koordination aktiv. Für das Störungsmanagement der Bahn bedeutet dies Stufe 3.

Information, Versorgung und Weiterfahrt der Reisenden hat Priorität

Nach den Erfahrungen der vergangenen Jahre, insbesondere auch mit Xavier, bittet die Bahn ihre Fahrgäste bereits früh im Vorfeld über verschiedene Kanäle, ihre Reise möglichst um einen Tag zu verschieben. Außerdem wird über die Kundenmedien und in den Bahnhöfen umfassend kommuniziert, wie die betriebliche Lage ist und wann der Zugverkehr wieder aufgenommen werden kann. Diese Vorgehensweise hat sich bewährt, das Fahrgastaufkommen an den Bahnhöfen war während der Unwetter deutlich geringer.

Pressestelle 24/7
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 (0) 30 297 61030
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse



Themendienst

In Ausnahmesituationen stellt die Bahn den Schienenverkehr in einzelnen Regionen komplett ein. Diese Vorsorgemaßnahme greift, um Menschen, Fahrzeuge und Anlagen zu schützen.

Wenn das Unwetter kurzfristig hereinbricht, konzentriert die DB alle Kapazitäten auf die Reisezüge, die auf der Strecke stehen geblieben sind, um die Fahrgäste möglichst schnell und gut weiterzubringen. Sobald es die Wetterlage und der Zustand der Strecke erlauben, fahren die Züge mit verringertem Tempo bis zum nächstgelegenen Bahnhof. Hier kümmern sich DB-Mitarbeiter um die Fahrgäste. So werden beispielsweise Aufenthaltzüge eingerichtet und Hotel- oder Taxi-Gutscheine ausgegeben.

Unterstützung der Reisenden an den Bahnhöfen

An Bahnhöfen bietet die Deutsche Bahn bei Großstörungen Service, Informationen und Hilfestellung für Reisende an. Zusätzlich zu den regulär am Bahnhof eingesetzten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – die nach Möglichkeit personell verstärkt werden – gibt es bei Großstörungen wie großflächigen Unwettern eine freiwillige Einsatzbereitschaft von DB-Mitarbeitern für die größten Bahnhöfe.

Im Störfall brauchen die Kolleginnen und Kollegen im Bahnhof und auf den Bahnsteigen kurzfristige Unterstützung, um bestmöglich für die Kunden da zu sein und ihnen zu helfen: Getränke ausschenken, alternative Anschlussverbindungen herausuchen, den Weg zum Aufenthaltzug weisen oder ein Übernachtungssset ausgeben – all diese vermeintlich kleinen Dinge tragen maßgeblich dazu bei, bei großen Störungen die Lage an den Bahnhöfen deutlich zu entspannen.

Spezialgerät und Räumtrups für Befahrbarkeit der Strecken im Einsatz

Natürlich liegt das Augenmerk der DB insbesondere auch darauf, die Strecken für ihre Kunden so schnell es geht wieder befahrbar zu machen. Dafür werden hunderte Mitarbeiter eingesetzt, die vor Ort mit Spezialgerät die Gleise beräumen sowie Technik und Oberleitungen reparieren.

Pressestelle 24/7
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 (0) 30 297 61030
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse

Themendienst



Quelle: Deutsche Bahn / Benjamin Eichler

Um ein genaueres Bild der Auswirkungen zu erhalten, werden auch Hubschrauber eingesetzt. Die Ergebnisse dieser Befliegungen helfen allen Beteiligten dabei, einen schnellen Überblick zu erhalten. Außerdem können dank der Luftbilder Einsatzkräfte und Technik gezielter eingesetzt werden.

Hauptkorridore innerhalb von 24 Stunden wieder befahrbar

Die Bahn hat bundesweit spezielle Korridore definiert, die für den gesamten Bahnbetrieb besonders sensibel sind und daher innerhalb von 24 Stunden wieder frei sein müssen. Dabei handelt es sich um die Hauptverkehrsverbindungen zu den Knoten Berlin, Hamburg, Hannover, Köln, München und Leipzig. Zu diesen Korridoren werden Entstörungsfahrzeuge zuerst hingesendet, um die Gleise zu beräumen und Schäden an Technik und Anlagen zu beseitigen. Im nächsten Schritt wird in den regionalen Arbeitsstäben dafür gesorgt, dass der Regionalverkehr wieder aufgenommen werden kann. Parallel stehen sechs Korridore für den europäischen Güterverkehr.

Abhängig von der Schwere der Schäden können die Aufräumarbeiten – von denen auch alle anderen Verkehrsträger betroffen sind – auch länger andauern. Bei Xavier beispielsweise gingen die letzten Streckenabschnitte erst Tage später wieder in Betrieb – und das, obgleich die DB-Mitarbeiter rund um die Uhr gearbeitet hatten. Die Züge wurden während der Arbeiten umgeleitet.

Schäden an der Oberleitung häufigste Unwetterfolge



Themendienst

Schäden an den Oberleitungen sind die häufigste Folge von Unwettern bei der Bahn. Diese werden unter anderen durch abgerissene Äste verursacht. Aber auch Baumaterial, Verkehrszeichen oder Folien aus der Landwirtschaft, die durch den Sturm herumgeweht werden, können zu Schäden führen.