



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Themensprint: Störfallmanagement/Reisendeninformation

Peter Westenberger

Dialogforum Qualität und Pünktlichkeit der DB

Berlin, 14. November 2018

Vorwort Thema „Stürme“: Diskontinuität beeinflusst massiv die Wahrnehmung und erschwert die Vorsorge

- Elvira und Friederike Ende Mai 2016
- Marine/Neele, 23./24. Juni 2016

- Paul, 22. Juni 2017
- Sebastian, 13. September 2017

- Xavier 5. Oktober 2017
- Herwart 29. Oktober 2017
- Zwei No-name-Tiefdruckgebiete am 10. und 13. Dezember 2017
- Burglind, 2. Januar 2018
- Friedrike, 18. Januar 2018
- Winterrückkehr in Mitteldeutschland, 17. März 2018
- Nadine, 9. August 2018



Deutlich höhere Schäden in den Jahren 89/90, 99/00 (mit Lothar), 06/07 (mit Kyrill)

Nach dem Sturm ist vor dem Sturm!

- Nach jetzigem Stand ist nicht auszuschließen, dass bei neuen Sturmereignissen ähnliche Verfügbarkeitseinschränkungen auftreten würden, weil nach Einschätzung des Netzwerks die personellen Kapazitäten und teilweise auch Geräte der DB Netz AG nicht ausreichen, um schnelle Erkundung/Beräumung/Instandsetzung und Freigabe der gestörten Strecken zu organisieren und längere Sperrungen in Kauf genommen werden.
- Das ohnehin beschädigte Vertrauen von Reisenden und Güterverkehrskunden des Schienenverkehrs würde zusätzlich zu den unmittelbaren wirtschaftlichen Effekten weiter leiden und Abwanderungen auf andere Verkehrsmittel auslösen.

Der Dialog zwischen EIU und EVU leidet unter mangelnder Transparenz und geringer Glaubwürdigkeit

- Der bisherige Dialog mit Eisenbahnverkehrsunternehmen der Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr hat unsere Erwartungen nicht erfüllt**
- Die Aussagen zur Verbesserung der Situation bei den jüngsten Sturmereignissen decken sich nicht mit den Erfahrungen aus Mitgliedsunternehmen**
- Die Fragen zur konkreten Darlegung von Daten und detaillierten Informationen wurden seitens der DB nicht beantwortet**
- Die Spezifika des Schienengüterverkehrs sind bisher nicht ausreichend wahrgenommen worden – von Unterschieden bei der Kunden-kommunikation (kleiner Kundenkreis, keine Empfehlungen erforderlich) über die fernverkehrs-ähnlichen Bedürfnisse für RB-übergreifende Prognosen/Fahrpläne und die Option, mit leistungsstarken Diesellokomotiven zu helfen bis zu den langfristigeren Folgen des Rückstaus rund um die Hafen- und Terminalstandorte**

Das Ziel: Weg von der “Großstörung”!

- Angesichts der erheblichen wirtschaftlichen Schäden durch die Sturmsaison der vergangenen beiden Jahre müssen Maßnahmen ergriffen bzw. vorgesehen werden, mit denen die Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur in der Zukunft **messbar** verbessert wird!
- Neben einer verbesserten Vegetationskontrolle kommt es bei unweigerlich auch in Zukunft eintretenden Schäden auf die schnellstmögliche Wiederherstellung der Befahrbarkeit an!
- Netzweite Sperrungen (die teilweise auch nur Betriebseinstellungen von Personenverkehrs-EVU waren) müssen wieder zur absoluten (!) Ausnahme werden!
- Im Unterschied zum Personenverkehr zählt im Güterverkehr jeder gefahrene Zug, Evakuierungen sind hier nicht erforderlich.

Dissens auf der Zielebene und zu zentralen Einschätzungen besteht offenbar fort

- Abgelehnt: Ziel „Verfügbarkeit des gesamten Netzes spätestens 24 Stunden nach einer Großstörung wieder gewährleisten“ der Prozessgestaltung und Ressourcenplanung zugrunde legen!**
- Abgelehnt: Ausweitung der Präventionstätigkeit auf das gesamte Netz!**
- Abgelehnt: Benennung von Kennzahlen und Dokumentation!**
- Widersprochen: Der These, dass personelle und technische Ressourcen nicht ausreichen!**

Niemand käme auf die Idee, diesen Maßnahmen zu widersprechen - und doch...



DB Netz treibt konsequent die Nov. '17 Maßnahmen zur
Verbesserung des Großstörungenmanagements voran

- 1 **Aktionsplan Vegetation** steigert Robustheit gegenüber kritischen Wetterlagen
- 2 **Bundesweite Übung** zur Arbeit der Arbeitsstäbe zeigt kontinuierlich Verbesserungspotenziale auf
- 3 **Schulung der Arbeitsstabmitglieder** erhöht die Einsatzbereitschaft und -fähigkeit

- Erarbeitung von Störfallkonzepten
- Verbesserung der Stabsarbeit und Durchführung von Übungen
- Teilnehmende Beobachtungen in Störungen
- Entwicklung Karte zur Nutzung für betriebliche Kommunikation sowie Kommunikation an Reisende und Kunden
- Betrieb live



- 4 **RiL 420.1000 und Handbuch Großstörungen** schaffen Standards für eine einheitliche, verbesserte Zusammenarbeit und Koordination
- 5 **Oberleitungskonzept** schafft schnellere und effizientere Instandhaltungsprozesse durch verbindliche Standards
- 6 **Rückfallkonzept Schienengüterverkehr** beschleunigt die Einführung von Betriebsprogrammen und reduziert damit die Chaosphase bei den Kunden
- 7 **Maschinenpool-Radar** beschleunigt die Entstörung und verbessert die Ressourcenplanung
- 8 **Höhere Fahrzeugverfügbarkeit** durch Prozessoptimierung beschleunigt die Entstörung
- 9 **Alternative Methoden der Lageerkundung** beschleunigen und präzisieren die Störungsaufnahme und -behebung
- 10 **Neue Einsatzlagesoftware** stellt eine einheitliche Erfassung von Störereignissen auf einer Plattform sicher

- 11 **KPIs** dienen der kontinuierlichen Leistungsverbesserung bei den Kernprodukten

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Peter Westenberger
Geschäftsführer
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.
Reinhardtstraße 46
D-10117 Berlin
+49 30 53 14 91 73 – 0
westenberger@netzwerk-bahnen.de
www.netzwerk-bahnen.de