



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

November 2018

ERGEBNISSE der Wiederholungsumfrage zur aktuellen Situation des Baustellenmanagements der DB Netz AG im November 2018 bei EVU aus dem Schienengüterverkehr und dem SPNV.

Vorbemerkung

Die untenstehenden Fragen 1 bis 9 waren bereits bei der ersten Umfrage im Februar 2018 bei den Mitgliedsunternehmen des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) gestellt worden. Durch eine Wiederholungsumfrage soll die Meinung der EVU ergründet werden, ob auf Seiten der DB Netz AG seither Verbesserungen entsprechend der Ankündigungen u.a. in der AG 3 des Runden Tisches Baustellenmanagement erfolgt sind.

Ergebnisse

Zusammenfassung

Stagnation mit einigen Verbesserungen. Erkennbar ist ein Bemühen der Vertriebsmitarbeiter von DB Netz, die Kommunikation zu verbessern. Es wird aber auch eine große Unsicherheit über zu enge Rahmenbedingungen, andere interne Probleme und unklare Ziele von Entwicklungsschritten gespiegelt. Auch erscheint der Einfluss der technischen Planer von Baustellen, wohl weitgehend ohne Einbeziehung der Bedürfnisse der Kunden, zu hoch zu sein.

Fristen werden besser eingehalten, aber die Qualität der Bearbeitung ist noch immer verbesserungsbedürftig (Fehlplanungen, kurzfristige Änderungen, Überziehung von Baustellen, fehlende Kenntnisse Bearbeiter DB). Ausfälle von Baustellen werden nicht in ausreichendem Maße kommuniziert.

Mitarbeiter in der Bauplanung sind derzeit wohl genügend vorhanden, aber die fachliche Kompetenz ist noch immer verbesserungsbedürftig. Vorschlägen der EVU in Abstimmungsrunden wird weiter kaum entsprochen. Ein Trend zu kapazitätsschonendem Bauen ist nicht erkennbar.

Um den Anforderungen der massiven Zunahme von Baumaßnahmen in den nächsten Jahren gerecht zu werden, ist eine rasche Weiterentwicklung der IT bei DB Netz AG, eine Evaluierung der Prozessabläufe und noch mehr qualifiziertes und geschultes Personal unabdingbar und notwendig. Die EVU sind bereit, hier mitzuwirken.

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeling
Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Ralph Schmitz, Ursula Vogt
Geschäftsführer: Peter Westenberger
Vereinsitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

Ansonsten sehen EVU ein fundamentales Risiko für den Eisenbahnverkehrsmarkt und besonders den SGV. Die EVU erklären die Bereitschaft, bei der Entwicklung notwendiger Techniken und Prozesse mitzuarbeiten. Dies wird noch nicht in ausreichendem Maße wahrgenommen.

QAP wird grundsätzlich als gutes Angebot bewertet.

Der kurzfristige Güterverkehr spielt bei vielen Planungen/Abstimmungen noch immer keine Rolle.

Viele EVU nannten zu den einzelnen Themen praktische Beispiele - Dopplungen von Antworten wurden im folgenden Text aber vermieden. Unter 10) wurden zusätzliche Rückmeldungen gesammelt.

Zusammenfassung der Antworten der Unternehmen:

1) Werden die Fristen gemäß SNB Ril 402 0305 für ZvF und Fahrpläne eingehalten?

Die Fristen werden weitgehend eingehalten, jedoch oft auf Kosten der Qualität der Arbeit. Bei Fehlern erfolgen nachträgliche Korrekturen. Bei großen Maßnahmen kommt es zu Verspätungen. Termingerechte Verständigung erfolgt bei der Fplo (z-3). Es fehlen Informationen zu Bauarbeiten in Service-Einrichtungen.

2) Hat sich die Qualität der Mitteilungen/Fahrpläne etc gebessert?

Die Qualität der Mitteilungen und Informationen differiert zwischen den Regionalbereichen und ist aus Sicht der EVU sehr stark von der Qualifikation der Bearbeiter abhängig.

Positive Aspekte: Die neuen Mitteilungen mit Gegenüberstellung der alten und neuen Fahrpläne sowie Bildlegende und Trassenkarte RB – übergreifende ZvF + Fahrpläne haben sich wesentlich gebessert, hier wohl ein Ergebnis der Einführung QAP. Der Anteil von Mehrfachbetroffenheiten ist gesunken und die Abstimmungen zwischen den RB teilweise verbessert.

Negative Aspekte: Weiterhin fehlerhafte Bewertung und Planungen entgegen der Angaben der EVU zu möglichen Strecken (ungeeignet), Lasten und Halten. Bei Ausfall von im Netzfahrplan eingearbeiteten Baustellen wird dieser nicht korrigiert, unnötige Umleitungen bleiben über Wochen bestehen (Bsp Nürnberg – Regensburg im Sep/Okt). Mehrfachbetroffenheiten von Zügen werden teilweise weiterhin ignoriert (Bauflügel im Netzfahrplan + weitere Fplo-Umleiter inzwischen üblich). Die Bearbeitungsweise der RBen ist weiter uneinheitlich. Häufig werden noch immer widersprüchliche Fahrpläne versandt.

3) Stehen genügend Personale auf Seiten der DB Netz AG für Baustellenplanungen zur Verfügung?

Für die aktuell vorgesehene Prozesse scheinen quantitativ genügend Personale zur Verfügung zu stehen. Eine Personalerhöhung ist spürbar, allerdings ist das mit Qualitätseinbußen bei der Bearbeitung verbunden (neue, unerfahrene Mitarbeiter). Nicht alle erfahrenen Planer ändern ihren Arbeitsstil. Teilweise wird von Planern von DB Netz über Überlastung geklagt.

4) Hat sich etwas am Charakter bzw. den Ergebnissen der BID verändert und wurde auf den Runden Tisch Bezug genommen?

Es werden immer noch Unterschiede bei der Durchführung der BID zwischen den einzelnen RBen wahrgenommen. Ein deutliches Bemühen seitens DB Netz, gut zu informieren und auf Kundenwünsche einzugehen, ist teilweise festzustellen. Die Präsentationen sind sehr aufwändig, aber berücksichtigen immer noch nicht ausreichend die

Kundensicht (vor allem bezogen auf die Trasse/Zuglauf). Diskussionen über Kundenbedürfnisse werden häufig sehr stark von Mitarbeitern aus dem Bahnbau beeinflusst. Gegensätze zwischen Vertrieb und Bau werden deutlich.

Ein konkreter Bezug zum runden Tisch ist nicht festzustellen.

5) Werden ihre Stellungnahmen zu Baustellenplanungen sachlich bearbeitet und Vorschlägen entsprochen?

Je nach Regionalbereich und Sachbearbeiter sehr unterschiedlich. Eine grundsätzliche Änderung bei der Bearbeitung der Einwände/Kundenbedürfnissen ist aber nicht erkennbar. Teilweise muss mit Nachdruck agiert werden, teilweise sind die Gespräche lösungsorientiert. Sinnvolle und möglichst schonende Umleitungsvarianten, gerade RB-übergreifend, müssen aber vielfach erst vom EVU vorgeschlagen werden, ansonsten setzt jeder RB in Bezug auf Umleitungen seine Prioritäten. Dies führt dann zu teils unsinnigen Umleitungsrouten.

Noch immer erfolgen oberflächliche Rückmeldungen zu Stellungnahmen ohne Offenlegung von Abwägungen seitens DB Netz (pauschale Abmoderation - „werden wir im unterjährigen Prozess berücksichtigen“ o.ä.). Oft auch dazu keine Rückmeldung. Bei den RBen ist die Kommunikation zwischen Planern und EVU uneinheitlich.

6) Ist ein Trend zu kapazitätsschonendem Bauen (Verzicht auf Vollsperrungen) erkennbar?

Grundsätzlich wird dies verneint. Nur vereinzelt wird auf Vollsperrungen verzichtet. Bei der Koordination und Zusammenfassung von Baustellen ist eine Verbesserung notwendig. Feststellbar sind auch immer wieder, dass Kapazität auf Umleitungsstrecken durch Baumaßnahmen zeitgleich blockiert wird. Das „Elbtalverfahren“ wird positiv bewertet.

7) Hat die Zahl der kurzfristigen Änderungen erhöht/ist gleich geblieben/ist gesunken?

Grundsätzlich keine positiven Veränderungen feststellbar. Es fallen zunehmend kurzfristig Baumaßnahme aus.

8) Werden auf ihre Anregungen hin Arbeitsgruppen für größere Baumaßnahmen gebildet?

Die Bildung von Arbeitsgruppen zur optimalen Planung von Baustellen wird unterschiedlich gehandhabt. Nicht in allen Fällen wird den Anträgen der EVU gleichermaßen entsprochen. Es bestehen Unterschiede zwischen den RBen in der Handhabung.

Bei der Vorbereitung/Durchführung von Arbeitsgruppen besteht Verbesserungsbedarf. Teilweise ist kein Dialog möglich und nicht alle Beteiligten von DB Netz (u.a. technische Planer, Bearbeiter Station&Service) werden eingebunden.

9) Wird bei einseitigen Sperrungen auf eine faire Verteilung auf die Verkehrsarten geachtet?

Es besteht die Auffassung, dass den Interessen des SGV nicht in gleicher Weise wie bei den anderen Verkehrsarten entsprochen wird. Die Aufteilung der Verkehrsarten bei reduzierter Kapazität ist weitgehend unklar und nicht transparent, außer bei den Arbeitsgruppen.

Häufig wird zuerst versucht, Züge bei reduzierter Kapazität umzuleiten.

10) Sonstige Bemerkungen

Entwicklung IT

Die Einbeziehung von Kunden in Entwicklungsprozesse der IT (IB, PP, KIGBAU, ZvF, FPLO) erfolgt kaum. Eine Abstimmung mit und Einbeziehung von Kunden wird gewünscht und sei notwendig.

Bisherige Neuerungen in der IT bei Stellungnahmeverfahren z.B. PP sind sehr umständlich und wenig nutzerfreundlich gelöst. Statt Emailversand von Exceltabellen erfolgt nunmehr ein Austausch über eine passwortgesicherte Plattform („PlaTo“) – ein Mehrwert nicht erkennbar. Die Möglichkeit der Abstimmung zwischen den Sachbearbeitern sollte erhalten bleiben.

Nicht alle Baumaßnahmen sind in Livemaps oder im Trassenfinder berücksichtigt. Es gibt dort noch zu viele falsch oder gar nicht hinterlegte Daten. Hier besteht noch ein großer Verbesserungsbedarf und man kann sich derzeit auf dieses Medium nicht verlassen.

Kommunikation

Erkennbar ist das Bemühen des Vertriebs, Lösungen für Probleme durch u.a. bessere Kommunikation zu finden. Für EVU ist allerdings der spürbar hohe Einfluss der Planer der Baustellen sehr hoch. Ein Dialog zwischen Kunden und diesen Planern für technische Abläufe findet selten statt. Die Abstimmung von Baumaßnahmen zwischen den RBen ist noch immer unbefriedigend.

Kapazitätsplanung

Eine Baustellenplanung für den SGV auf der Grundlage von angemeldeten oder antizipierten Trassen bildet fast nie die tatsächliche Durchführung ab. Im Zeitraum zwischen Planung und Zeitpunkt der Arbeiten erfolgen zu viele Änderungen. Hier sollte der Schritt zur Zuteilung von Kapazitäten statt zeitgebundenen Trassen erfolgen. Ähnliches gilt für die steigende Anzahl der Zeitscheiben im Netzfahrplan. Hier erfolgt eine massive Ausregelung obwohl nach aller Erfahrung nicht alle angemeldeten Züge auch wirklich fahren. Ein Fahrplanwechsel alle drei Monate, wie bei manchen EIU in Europa üblich, wäre eine akzeptable Lösung.

Grundsätzlich wird QAP positiv bewertet. Dieses System für den SGV hat die Qualität der überregionalen Fahrplanänderungen erhöht. DB Netz bewertet dabei den Gesamtlauf eines Zuges RB übergreifend. Allerdings darf QAP nicht als Fahrplan im Sinne gesetzlicher oder betrieblicher Regeln gesehen werden und so in das ARS einbezogen werden.