

Verbesserungsbedarf bei „Click & Ride“ Stand: 24. Januar 2020

Für die Anwender auf EVU-Seite „konkurriert“ C&R mit dem bisherigen Weg über das „Trassen-Portal Netz (TPN)“, das vor allem auf EIU-Seite im Vergleich zu einer maschinellen Verarbeitung einen deutlich höheren Aufwand erzeugt als von C&R erwartet. TPN wurde von zahlreichen praktischen Anwendern als stabil und schnell bezeichnet, so dass in der Startphase Probleme bei C&R dazu führen können, dass die Anwender bei den EVU von vornherein den „sicheren“ Weg mit TPN weiter gehen.

Nach einer Information vom 21. Januar hat es bis dahin von 1. Januar an gerechnet erst 854 Anfragen an das System gegeben, das technisch darauf ausgelegt ist, bis zu 325.000 der rund 1,1 Mio. Trassen pro Jahr verarbeiten zu können. Von den 854 Anfragen wurden 313 an der „Bestelleingangsprüfung“ zurückgewiesen, was vermutlich zu einem großen Teil auf die vergleichsweise eingeschränkten Zugangsmöglichkeiten über C&R (z.B. kein Gefahrgut, keine internationalen Züge...) liegen dürfte, die den Anwendern vielleicht nicht sämtlich geläufig waren. 96 der Anfragen führten zum Ergebnis „Keine Route“, weil C&R nur Trassen konstruieren kann, die behinderungsfrei sind – insbesondere, wenn Baustellen durchfahren werden müssen, ist dies schon nicht der Fall. Von den schließlich an die Unternehmen ausgegebenen 416 Trassenangeboten wurden ca. 200 angenommen. Bei den Rückmeldungen, warum Trassenangebote von den EVU nicht angenommen wurden, dominierte der Grund „falsche Abfahrtszeit“. Dies ist bemerkenswert, weil es sich dabei um einen der zentralen Kundenwünsche handelt. Weiteres Problem sind unattraktiv lange Fahrzeiten, die offenbar auch oberhalb der Erfahrungswerte der EVU liegen. Zumindest ein Unternehmen berichtet davon, dass es in mehreren solcher Fälle in unmittelbarem zeitlichem Zusammenhang versucht hat, den gleichen Trassenwunsch über TPN zu buchen und dabei bessere Fahrzeiten und näher am Wunsch gelegene Abfahrtszeiten erhalten hat. Derzeit steht die Vermutung im Raum, dass der eingesetzte Algorithmus qualitativ schlechtere Trassen erstellt als menschliche Fahrplanbearbeiter. Unklar ist, welche Rolle dabei die abstrakt benannten „unterschiedlichen Konstruktionsregeln“ spielen.

Derzeit wird – anders als lange angekündigt – nur je eine Trasse angeboten (vorgesehen waren soweit verfügbar drei Alternativen).

Die Tatsache, dass in TPN sofort nach Auslösung der Bestellung die Zugnummer angegeben wird, stellt einen deutlichen Anwendervorteil (z.B. ggü. Zoll oder angrenzenden Infrastrukturen) dar, den C&R derzeit überkompensieren müsste).

In TPN können die Anwender „Vorlagen“ für wiederkehrende Bestellungen nutzen, während bei C&R bei jedem Bestellversuch alle Angaben komplett neu eingegeben werden müssen.

In TPN existiert ein Textfeld, mit dem bei der Bestellung Zusatzinformationen (z.B. für den Fahrdienst) hinterlegt werden können, der Irritationen und Nachfragen bei der betrieblichen Abwicklung vermeidet. Seitens DB Netz wurde in Aussicht gestellt, dass dieser Punkt zeitnah korrigiert werden könnte.

Die Anwendung hat noch weitere Ausschlüsse, die ihre Anwendung (vor allem im Büro) gegenüber TPN unattraktiv macht:

- Keine Buchung grenzüberschreitender Züge
- Kein KV-Verkehr
- Keine Züge mit Gefahrgut
- Derzeit noch Beschränkungen der eingesetzten Fahrzeuge (soll zeitnah korrigiert werden)

Die App bietet die Buchung von Fahrten mit einem Vorlauf von maximal 48 Stunden bis zur Abfahrt und einer „Mindestwartezeit“ von 45 Minuten ab. Das schließt zahlreiche Nutzungen aus. Grundsätzlich gilt dies für alle Fahrten, die zwischen dem Anmeldeschluss für den Jahresfahrplan und den besagten 48 Stunden liegen. Relevant im kurzfristigen Schienengüterverkehr ist nicht die noch gültige Mindestbearbeitungsfrist von 48 Stunden, sondern der jeweilige Zeitraum ab dem üblichen Planungstag (meist Donnerstag) für die Folgewoche. Der Vorlauf müsste also bis in eine Größenordnung von 150 bis 170 Stunden Vorlauf vordringlich erweitert werden. Unerwartet kann C&R nicht für das Gros der Lz-Fahrten genutzt werden, weil die offenbar technisch (Vielfalt der IT) bedingte Übertragung der gebuchten Trasse in die weiteren betrieblichen Systeme einen entsprechenden Vorlauf benötigt, so dass mindestens 45 Minuten Wartezeit einzuhalten sind. Nach Angaben der DB kann dieser Wert möglicherweise zeitnah noch auf 30 Minuten gedrückt werden. So oder so ist damit aber der Einsatz für die große Zahl von Lokfahrten ausgeschlossen, für die eine Trassenbuchung mittels C&R eine wirkliche Verbesserung für EVU (Beschleunigung des Vorgangs; höhere Personal- und Fahrzeugeffizienz) und EIU (höhere Kapazität; geringerer Aufwand) darstellen würde.

Die Tatsache, dass die App auch für das Smartphone entwickelt/optimiert wurde, deutet darauf hin, dass der Lokführer als Nutzer/Zielgruppe durchaus im Visier war.

Nicht sicher bestätigt wurde bisher die Aussage, dass die jeweils noch nicht final gebuchte Trasse weitere Eingaben/Bestellungen verhindert. Dies hätte zur Folge, dass lediglich eine Trasse je 45 Minuten gebucht werden könnte.

Zum 1. April soll nach Auskunft der DB Netz AG eine „TPN-Weiche“ wirksam werden, mit deren Hilfe ein Teil der in TPN eingegebenen Trassenbestellungen durch den für C&R entwickelten Algorithmus automatisiert erstellt werden soll. Seitens mehrerer EVU wurde die Sorge geäußert, dass bei einem Fortbestehen des Problems geringerer Trassenqualität in diesem Fall größere Teile des bestellten Volumens schlechtere Trassen als nötig erhalten würden. Dieses Risiko sollte sicher ausgeschlossen werden.

Seitens mehrerer EVU wurde die (vermutlich nicht kurzfristig aktuelle) Frage gestellt, wie sich C&R zum als sehr nützlich und verlässlich eingeschätzten „Trassenfinder“ verhält, der von vielen EVU genutzt wird.