



Februar 2018

ERGEBNISSE der Umfrage zur aktuellen Situation des Baustellenmanagements der DB Netz AG im Februar 2018 bei den Mitgliedsunternehmen des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.

Zusammenfassung

Die einzelnen Antworten zu den Fragen zeigen eine Stagnation mit negativem Trend. Zwar werden Fristen besser eingehalten (außer im internationalen Verkehr), aber die Qualität der an die EVU zu übergebenden Unterlagen ist weitgehend noch immer unbefriedigend (u.a. Fehlplanungen, kurzfristige Änderungen, zeitliche Verlängerung von Baustellen, fehlende Kenntnisse der Bearbeiter DB-Netz). Änderungen von Planungen werden teilweise mit EVU nicht besprochen bzw. angekündigt. Interne Abstimmungen bei der DB Netz laufen ebenfalls unbefriedigend (Regionalbereich-Regionalbereich), internationaler Verkehr). Mitarbeiter in der Bauplanung DB Netz sind wohl genügend vorhanden, aber die fachliche Kompetenz ist stark verbesserungsbedürftig. Vorschlägen der EVU in Abstimmungsrunden wird kaum entsprochen. Ein Trend zu kapazitätsschonenden Bauen ist nicht erkennbar.

Weitere Hinweise: eine Ausregelung von Zügen bis zum Endbahnhof unter Berücksichtigung aller Baustellen ist notwendig (genaue Fahrplanzeiten von Start bis Ziel).

Vor allem der Gelegenheitsverkehr spielt bei den Planungen/Abstimmungen keine Rolle, dringender Verbesserungsbedarf. Die IT- Anwendungen sind unzureichend.

Praktische Beispiele für die Probleme finden sich im Text. Dopplungen der Antworten wurden im Text vermieden.

Zusammenfassung der Antworten der Mitgliedsunternehmen NEE

Werden die Fristen gemäß SNB Ril 402 0305 für Zusammenstellung vertriebliche Folgen (ZvF) und Fahrpläne eingehalten?

Verbesserung, keine Probleme mit ZvF Fristen. Allerdings werden die Fristen für Fahrplananordnungen (Fplo) bei internationaler oder RB übergreifender Betroffenheit überhaupt nicht eingehalten. Beispiel: Woche vom 12.2. – 18.2. im Elbtal (Strecke Dresden – Decin), Totalsperrung. Die Fplo kam 4 Werktage vor Sperrung zum EVU und Nachbar EIU - das passiert regelmäßig! Dies ist völlig inakzeptabel, u.a. da die Fplo Regelungen abweichend zur ZvF enthalten.

Hat sich die Qualität der Mitteilungen/Fahrpläne etc gebessert?

Nein, im Gegenteil. Beispiel: es werden sogar konkurrierende/widersprüchliche Fahrpläne herausgegeben, da die Auswirkungen von zwei Baustellen netzintern nicht abgestimmt wurden. Teilweise finden keine Absprachen mit EVU bei Änderungen statt.

Der Inhalt ist weitgehend unbefriedigend, da für alle EVU mit Zügen des Npl sechs Monate im Voraus die theoretischen, irgendwann mal angemeldeten Trassen ausgeregelt werden, teilweise aus letztem Fahrplanjahr. Dadurch entstehen völlig sinnlose Umleitungsanordnungen, die auch später bei den Fplo nur selten korrigiert werden. Für eine erneute und dann aktuelle Betrachtung ist keine Zeit. Widerspruch ist kaum möglich, da einem EVU ja nicht die Trassen der anderen EVU bekannt sind.

Mehrfachbetroffenheiten von Zügen immer noch nicht ausreichend zwischen den RB abgestimmt.

Beispiele für mangelhafte oder Fehlplanungen: Verkehre mit E-Traktion werden über Dieselstrecken umgeleitet. Verkehre mit 4.000 t werden ohne Rücksprache auf 2.000 t reduziert. Die Auswirkungen von mehreren Baustellen netzintern auf der Achse oder im Grenzgebiet DB / SBB beispielsweise werden nicht abgestimmt.

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

Quantitativ scheinbar mehr als vor ein paar Monaten, qualitativ nein. Es werden immer noch die gleichen Fehler gemacht wie unnötiges Ablasten (Anordnung zur Reduzierung von Ladungen). Viele betriebliche Details erklären manche EVU jedem einzelnen Sachbearbeiter immer wieder auf's neue.

Die Anzahl mag ausreichend sein, die Qualität mit Sicherheit nicht. Es fehlt am Grundverständnis für Bauverfahren und die dadurch entstehenden Auswirkungen auf die EVU.

Urlaubsplanung der Bearbeiter bei DB Netz teilweise kritisch. Sehr häufig sind auch Mitarbeiter im Urlaub, gleichzeitig auch der in der Abwesenheitsnotiz angegebene Vertreter.

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

Nein, am Charakter der BID hat sich nichts Wesentliches geändert, obwohl die Arbeitsstände des RTB und der zukünftige neue BBM-Prozess erwähnt wurden.

Bedenklich scheint eine Tendenz, keine kurzfristig bevorstehenden Planungen von Baustellen mehr zu besprechen. Vor 2-3 Jahren wurde auch auf aktuelle Fahrplanperioden eingegangen, das scheint aber von der DB Netz Zentrale nicht gewünscht. Gerade für EVU mit Fokus auf den Gelegenheitsverkehr sind aktualisierte Informationen für das laufende Fahrplanjahr extrem wichtig. Bei den kommenden Veranstaltungen im März regelt es jeder RB wieder für sich. Im RB Ost geht man auf Aktualisierungen ein, der RB Südost kommuniziert freundlicherweise nochmal die Themen aus 2019 und im RB Nord wird nur noch auf 2020 eingegangen. Jeder bearbeitet nur seinen Bereich.

Werden ihre Stellungnahmen zu Baustellenplanungen sachlich bearbeitet und Vorschlägen entsprochen?

Das Rückmeldeverhalten bzw. der Dialog ist etwas besser geworden, Auswirkungen in Summe werden aber immer negativer für EVU. Vorschlägen der EVU wird kaum, höchst selten und oft nur mit Drohung einer Klärung bei der Bundesnetzagentur in Bonn entsprochen.

Wenn keine Einigkeit erzielt werden kann, zieht DB Netz sich auf die vorgegebenen Prozesse zurück – Ablehnung der von DB Netz angedachten Maßnahme ist nicht vorgesehen – teilweise verweisen die Mitarbeiter des Baufahrplans dann an die Kundenbetreuer, wenn man nicht weiter weiß – oder Fplo werden trotz Ablehnung herausgegeben. „Aussitzen“ ist auch ein festgestelltes Vorgehen.

Stellungnahmen, zu wirklich „harten“ Maßnahmen (z.B. Totalsperrungen ohne Alternativstrecke) werden mit dem Hinweis abgetan, dass die Baumaßnahme mit den angegebenen Sperrzeiten durchgeführt werden muss und davon nicht abgerückt werden kann. Kundenseitige Laufwegvorschlägen bei möglichen Alternativrouten werden größtenteils berücksichtigt, kleinere Wünsche wie Laständerungen etc. auch.

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

Nein, es wird immer restriktiver gebaut. Aktuelles Beispiel: 10 Wochen Hannover - Bremen mit Umleitungen +- 120 km für ca. 70 % der Züge.

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

Teils gleichgeblieben, teils erhöht. Es werden noch immer zeitlichen Überziehungen von Baustellen und fehlerhaften Planungen festgestellt.

Werden auf ihre Anregungen hin Arbeitsgruppen für größere Baumaßnahmen gebildet?

Unterschiedlich wohl in den einzelnen RBen. Trend zu Nein. Wurden überwiegend abgeschafft, Arbeitsgruppen wurden früher deutlich mehr eingerichtet.

Keine Berücksichtigung oder Fragestellungen an EVU mit regelmäßigem Gelegenheitsverkehr. Dies wird in der Baustellenplanung grundsätzlich ignoriert.

Positiv: Arbeitsgruppe („Fahrplanwerkstätte“) wie es Beispiel: IBN ESTW Weil am Rhein

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

Keine Beurteilung möglich.

Sonstige Bemerkungen

Mehrfachbetroffenheiten werden aktuell gar nicht berücksichtigt bzw. geplant. Perspektivische Forderung, dass Züge bis zum Endbahnhof fahrplanmäßig ausgeregelt werden. Beendigung des aktuell praktizierten "+ 70 weiter auf Regelweg" am Ende der Umleitungsstrecke. Ebenso sollten etwaige Auswirkungen auf den Rücklauf (Wendeverspätungen) dazu führen, dass dieser ebenfalls einen neuen Fahrplan erhält. Wenn ein EVU + 70 weiterfährt, gerät der Zug ggf. in eine Totalsperrung im folgenden RB. Die Vorgabe + 70 wird von diesem RB dann nicht berücksichtigt.

Zusätzliche Erschwernis: Der Versuch "nicht vor Plan fahren" im RB Ost und scheinbar jetzt auch im RB Südwest verlangt von EVU, dass genau entsprechend des Fahrplans gefahren wird. Da aber ein immer größerer Teil der Regelzüge keine durchkonstruierte Fplo unter Berücksichtigung aller Baumaßnahmen aufweisen, kann gar nicht Plan gefahren werden. Hieraus wird sich auch ein Problem für die EVU im Hinblick auf das geplante Anreizsystem ergeben, da sich ggf. die Verspätungen in Folge solcher pauschalen Fahrpläne zu Ungunsten der EVU auswirken.

Die Anzahl der Baustellen ist sehr groß, festzustellen ist eine fehlende Koordination zwischen den RBen und weiterhin ohne geeignete EDV Unterstützung. Es ist kaum leistbar für Planer der DB Netz, eine Kapazitätsbetrachtung (Verfügbarkeit von Trassen) für eine Baustelle auf Basis des tatsächlich existierenden Fahrplans zu machen, weil dazu die Datengrundlage und das Wissen über die Bedürfnisse der EVU fehlen. Alles erfolgt nur auf Basis von Trassen - Anmeldungen zu irgendeinem Zeitpunkt. Offenbar sind ca. 20 – 50 % aller Gz – Trassen im Fahrplan in der Praxis überhaupt nicht genutzt. Die Folgen sind unnötige Umleitungen und Verspätungen.

Es zeigt sich immer wieder, dass häufig weder in den Fahrplanbüros noch in den jeweiligen Betriebszentralen ausreichende Orts- und Streckenkenntnis über die Strecken und deren Kapazitäten und Parameter in den jeweiligen Nachbar- Niederlassungen herrscht. Man kennt nur die Strecken der eigenen RB - hinter der RB - Grenze ist offenbar Niemandsland. Insbesondere bei spontanen Umleitungen führt das dazu, dass EVU der DB Netz AG aufzeigen müssen, über welche Strecken man den jeweiligen Zug umleiten kann.

Beispiel für Überlagerungen von im Netzfahrplan eingearbeiteten Umleitungen und unterjährigen Maßnahmen
ZvF: Ein EVU hatte eine Umleitungsmaßnahme im Netzfahrplan mit DB Netz abgestimmt. Nach Annahme der Regeltrassen wurde auf dem bereits umgeleiteten Abschnitt eine unterjährige Maßnahme per ZvF angesetzt – die bereits umgeleitete Trasse wurde also nochmals umgeleitet, mit dem Ergebnis der völligen Nicht-Durchführbarkeit. Antwort DB Netz bei der Vorbesprechung: Die Regeltrasse wurde vom EVU ja so angenommen, Regeltrassen können ja keine Umleiter-Trassen sein ! Die Folge: wochenlange Schriftwechsel unter Einbeziehung der gesamten Niederlassung – hier scheiterte die DB Netz an den Zuständigkeiten der beteiligten Bereiche – Netzfahrplan im RB Nord ? Netzfahrplan RB West ? Ein immer wieder erwähnter Punkt: Einbeziehung des regelmäßigen Gelegenheitsverkehrs in der Baustellenplanung. Dies sollte eines der Hauptdiskussionspunkte in der AG 3 des Runden Tisches Bau sein.

Wie kann die DB Netz EVU noch besser unterstützen? Die Planer von DB Netz sollten die Probleme ihrer Kunden kennen (qualifizierte Ansprechpartner). Ein Aspekt dazu: DB-Kundenbetreuer eines RB sind auf Veranstaltung eines anderen RB nicht anwesend.