

Per mail: dagmar.haase@bahn.de

Frau Dagmar Haase

Vorstand Vertrieb

DB Netz AG

Frankfurt a.M.

Kopie:

BNetzA

z.K.:

EBA

Trassenzuweisungen im Gelegenheitsverkehr - Personalengpässe

11.6.2007

Sehr geehrte Frau Haase,

es häufen sich Beschwerden über die schleppende Bearbeitung von Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr. Unser Mitgliedsunternehmen RTS in München unterrichtete uns bereits am 30.5. 2007 (Anhang 1) über nicht rechtzeitige Trassenangebote der NL München:

DGS 90066 aus (Langenhahn -) Eschhofen nach Nördlingen wird vsl. verspätet erst am Vormittag in Nördlingen eintreffen.

Grund: Zug sollte um 23.48 Uhr in Aschaffenburg in die NL Süd einbrechen. Tf fragte um 23.32 Uhr nach der Fplo der NL Süd. Team Ad hoc der NL Süd hat um 23.58 Uhr mitgeteilt, dass die **Fahrplanbearbeitung** gegenwärtig bei 18.44 Uhr des auslaufenden Tages (29.05.07) angelangt wäre und somit **rund 5 Stunden im Verzug** sei.

Schiebelok der MWB ist informiert.

Trasse wurde bereits vor dem Pfingstwochenende bestellt, NL Mitte hat seine Fahrpläne am 26.05.07 bearbeitet und verschickt.

Die NLSüd hatte Zeit genug, um die Trasse zu bearbeiten bzw. auf personelle Engpässe zu reagieren. Der zuständige Fahrdienstleiter hat sich einen Tag später formvollendet entschuldigt und die aufgetretenen Probleme mit einem Personalengpass erklärt, siehe mail NLSüd vom 31.5.2007 (Anhang 2). Netzwerk Privatbahnen verzichtete seinerzeit auf eine Information an die DB Netz AG bzw. Beschwerde bei der BNetzA, weil sich Personalengpässe immer einmal ergeben können und weil dem Mitarbeiter kein Vorwurf gemacht werden konnte.

Wir müssen nun aber feststellen, dass es sich bei den Personalproblemen nicht um einen Einzelfall handelte. RTS meldete am 8.6.2007 Folgendes (Anhang 3):

Aktuell haben wir am Mittwoch 6.6. gegen 22:30 einen Fahrplan von Nördlingen nach Neuwied bestellt, gewünschte Abfahrt heute, Freitag 8.6. gegen 17:00.

Nachdem uns heute mittag noch kein Fahrplan vorgelegen hat, teilte uns der Bearbeiter mit dass er derzeit mit den Fahrplänen aufgrund Überlastung ca. 3h mit der Bearbeitung hinterher ist, d.h. wir mit dem Fahrplan erst nach 19:00 rechnen können mit einer Abfahrt gegen 20:00.

Die telefonische Nachfrage beim Kundenbetreuer ergab, dass sich die seit Pfingsten angespannte Personalsituation im Sonderfahrplanbüro immer noch nicht normalisiert hat und in den letzten 10 Tagen immer wieder Fahrpläne verspätet oder erst kurz vor gewünschter Abfahrt erstellt wurden. Die Situation ist leider nicht zu ändern, da zusätzliche Personalstellen bisher nicht genehmigt wurden.

Die Probleme existieren bei der DB Netz offenbar generell und traten in der zuständigen Abteilung der DB Netz NLSÜD seit Pfingsten massiv auf. Der Personalengpass war weder unvorhersehbar noch vorübergehend. Er ist den Leitungsorganen bekannt und es ist ihm nicht abgeholfen worden.

Wir sind geneigt, in diesem Managementverhalten eine gewisse Wurstigkeit zu erkennen, die für den Infrastrukturmanager des deutschen Schienennetz absolut nicht statthaft ist. Nur am Rande sei gefragt, was passieren würde, wenn die deutsche Flugsicherung wegen personeller Engpässe die Flüge nicht mehr rechtzeitig freigeben würde.

Die Wettbewerbsbahnen melden von vielen Bereichen der DB Netz AG eine erhöhte Frustration der Mitarbeiter an der Front, die mit unseren Mitgliedsunternehmen in den meisten Fällen sehr vertrauensvoll und unkonventionell zusammenarbeiten. Derartige Organisationspannen bringen die Mitarbeiter und die DB Netz AG unnötig in Verruf und beschädigt das deutsche Eisenbahnwesen.

Netzwerk Privatbahnen fordern die DB Netz AG auf, diese Organisationsmängel umgehend und flächendeckend abzustellen.

Wir fordern die BNetzA auf, die Planstellenausstattung der für die Trassenangebote zuständigen Gliederungen der DB Netz AG anzuschauen und zu prüfen, ob sie den wachsenden Anforderungen genügt. Die Anforderungen sind in sofern gewachsen, als der Verkehr generell auf der Schiene zugenommen hat und weil viele EVU dem nicht zielführenden, unpraktikablen und existenzgefährdenden Anreizsystem durch Flucht in die Gelegenheitstrassen ausweichen. Darüber hinaus erscheint es erforderlich, dass den Aufsichtsbehörden permanent die Soll/Ist Stärke der zuständigen Abteilungen gemeldet wird. Andernfalls besteht die Gefahr, dass den Zugangsberechtigten die ihnen zustehenden Trassenzugangsansprüche vereitelt werden. Netzwerk Privatbahnen hält es für einen Mißstand, dass Organisationsschwächen des staatlichen, deutschen Infrastrukturmanagers nur dann auffallen, wenn sich Wettbewerbsbahnen beschweren. Es handelt sich dabei nicht zuletzt um einen Reflex der Tatsache, dass die Beschwerden der stärksten Nutzer der Eisenbahninfrastruktur, DB Fernverkehr/Regio/Railion, nicht offenbar werden, obwohl es sie dem Vernehmen nach in steigendem Umfang gibt. Ferner sind derartige regulierungsferne Organisationsinseln eine Konsequenz der EU widrigen, deutschen Gesetzgebung, wonach in einem integrierten Konzern die Funktionen *Trassenzuweisung* und *Entgelterhebung* von einer Stelle außerhalb des Eisenbahnunternehmens vorzunehmen sind.

DB Netz AG und die BnetzA werden höflich gebeten, zu diesen Ausführungen Stellung zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Arthur-Iren Martini
Geschäftsführer

Anlagen: Anhang 1-3 erwähnt