

■ Der Bahnhofsvorsteher informiert

Mainz ist überall - auch in Berlin

aus SIGNAL 05/2013 (November 2013), Seite 23 (Artikel-Nr: 10003176)
Berliner Fahrgastverband IGEB

Personalmangel bei Fahrdienstleitern deutschlandweit

Ein Netz von 33 500 Kilometer Schienenstrecken wird verknüpft und zusammengehalten von 3392 Stellwerken die 69 983 Weichen und Kreuzungen sowie 14 062 Bahnübergänge steuern, um täglich über 5000 Züge sicher durch Deutschland zu schleusen.

Das bedarf einer enormen Menge an Personal. Denn nur das reibungslose Zusammenspiel aus Gleisbauern, Weichen-, Schranken- und Blockstellenwärtern sowie den Fahrdienstleitern garantiert einen sicheren Betriebsablauf. Bedauerlicher Weise hapert es aber genau da, wie das Beispiel Mainz Hauptbahnhof im Sommer 2013 medienwirksam aufzeigte. Mehrere Wochen lang war die Landeshauptstadt von Rheinland-Pfalz vom Schienenverkehr weitgehend abgekoppelt, weil das für den Mainzer Raum zuständige Zentralstellwerk nicht mit Fahrdienstleitern besetzt werden konnte.

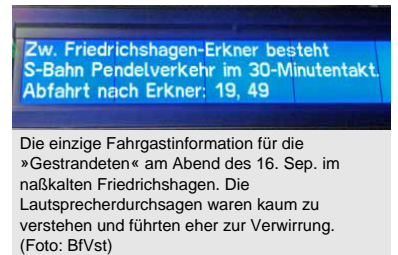
Mainz ist nur die Spitze des Eisbergs

Deutschlandweit fehlen gegenwärtig 1000 Fahrdienstleiter, schätzt die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG und hat mit der Konzernspitze der Deutschen Bahn eine genaue Bestandsaufnahme zum Stichtag 15. Oktober 2013 vereinbart. Dann wolle man die konkrete Personalplanung der DB AG nicht nur für die Fahrdienstleiter, sondern alle tragenden Berufsgruppen sehen, um weitere Maßnahmen vereinbaren zu können. Mittlerweile hätten die Mitarbeiter im Netz-Bereich etwa 1 Million Überstunden und 60 000 alte Urlaubstage angehäuft, die nicht abzubauen seien, ohne weitere Löcher in die hauchdünne Personaldecke zu reißen - eine Mehrbelastung, die zusätzlich »schlauche« und für zusätzliche krankheitsbedingte Ausfälle Sorge. Etwa 60 000 Schichten konnten dieses Jahr nicht besetzt werden.

Mainz an der Spree

Auch Berlin blieb davon nicht verschont. Immer wieder kam es hier bei der S-Bahn zu Verkehrsbeeinträchtigungen, weil Fahrdienstleiter-Posten oder Aufsichten mit sogenannten Blockstellwerken kurzfristig nicht besetzt werden konnten. Nur ein paar Beispiele aus der letzten Zeit: Am 16. September wurde in den Abendstunden der 10-Minuten-Takt auf der S 3 zwischen Ostkreuz und Friedrichshagen halbiert sowie auf dem Streckenabschnitt Friedrichshagen--Erkner auf einen Halbstundentakt ausgedünnt. Auf der S 2 zwischen Buch und Bernau pendelte ein Zug gar nur im 40-Minuten-Takt. Zwischen den Strausberger Bahnhöfen musste an diversen Tagen der S-Bahn-Verkehr durch Busse ersetzt werden. Betroffen waren aber auch die Fahrgäste auf dem südlichen Abschnitt der S 2 zwischen Lichtenrade und Blankenfelde und mehrfach auf der S 5 zwischen Strausberg und Strausberg Nord.

Mainz darf nicht zum Standard werden!



Der Berliner Fahrgastverband IGEB hatte in den letzten Jahren mehrfach den Personalmangel bei der Deutschen Bahn kritisiert, dessen Auswirkungen die Fahrgäste der Berliner S-Bahn am deutlichsten zu spüren bekamen. Dem Mangel an Werkstattpersonal war ein Triebfahrzeugführermangel gefolgt (siehe u. a. [SIGNAL 1/2012](#)), und bereits 2012 gab es Zugausfälle durch fehlende Fahrdienstleiter.

Auf die jüngsten Ausfälle angesprochen, betonte S-Bahn-Vorstand Peter Buchner auf dem Fahrgastsprechttag S-Bahn der Schienenverkehrs-Wochen 2013, man habe das Problem erkannt und Maßnahmen in die Wege geleitet. So würden 38 Mitarbeiter zusätzlich für die Blockwärter- und Fahrdienstleiteraufgaben geschult, um das Risiko von umfangreichen Zugausfällen künftig zu vermeiden.

Ob Mainz oder Berlin, stets hat die DB auf den Mangel reagiert, vor allem wenn er zu medienwirksamen Problemen geführt hatte, aber der eigentlichen Ursache wurde nicht genügend Aufmerksamkeit geschenkt: Die Personalplanung muss sich endlich nach dem tatsächlichen Bedarf und nicht nach Budgeteinspar- bzw. Gewinnerzielungsvorgaben richten! (BfVst)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003176>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten