

Dieser Brief wurde erstmals am 15.01.2019 verfasst u. an verschiedene Stellen innerhalb u. außerhalb des DB Konzerns versendet.

Leserbrief an die Zeitung DB - Welt & allgemeiner Brandbrief zum aktuellen desolaten Zustand bei der Deutschen Bahn AG.

Zu folgenden Artikeln : Schöne neue Schiene, Digitalisierung & allgemeine Anmerkungen.

Vorwort : Ich möchte vornherein unmissverständlich klarstellen u. betonen, das ich sehr gerne Lokführer bei der DB bin. Es ist ein guter Beruf, vielseitig, abwechslungsreich mit großer Verantwortung. Ich bin ein stets pflichtbewusster u. loyaler Beamter, ohne zu zögern würde ich jederzeit wieder Lokführer werden. Ich wurde bei meiner Einstellung mit dem Virus Eisenbahn infiziert und den trage ich bis heute in mir. Nur leider wird es einem durch die widrigen Umstände heutzutage verdammt schwer gemacht, seine Arbeit noch mit Freude auszuüben. Deshalb sollten folgende Zeilen auch im richtigen Kontext wahrgenommen u. verstanden werden.

Ich bin Lokführer aus Leidenschaft seit fast 30 Jahren, ein 100 % überzeugter Vollbluteisenbahner mit Leib u. Seele, der schon sehr lange über den mittlerweile besorgniserregenden Zustand der Bahn entsetzt ist. Wie konnte es nur soweit kommen ? Was ich aber in den vergangenen 20 Jahren mit ansehen musste, ist ein Albtraum, aus dem es scheinbar kein Erwachen gibt. Man denkt sich immer schlimmer können es "die da Oben" doch nicht noch machen, aber nein...weit gefehlt, unsere Manager können das mit der Leichtigkeit des Seins. Die Steigerung von Chaos heisst Deutsche Bahn u. das ist noch ein Kompliment. Mit dem was seit 1994 alles schief gelaufen ist, könnte ich dicke Bücher füllen u. lange Romane schreiben. Ich habe aber in der wenigen Freizeit, die mir zur Verfügung steht, wahrlich besseres zu tun. Ausserdem wird seit jeher sowieso alles auf dem Rücken der Beschäftigten an der Basis ausgetragen. Leider können auch nicht alle Aspekte aufgezählt werden, das würde den Rahmen eines Leserbriefes bei weitem überschreiten.

Was haben wir nicht alles an Umstrukturierungen u. "Umorganisationsorgien" über uns ergehen lassen müssen, die haben allesamt nichts gebracht, sondern es von Mal zu Mal nur noch verschlimmert. Externe Beraterfirmen hinzugezogen, die von der Eisenbahn nicht den blassesten Schimmer haben. Die Consulting Agenturen haben der DB nichts gebracht, ausser unnütz ausgegebenes Geld. Deswegen habe ich über die Jahre hinweg immer mehr den Eindruck gewonnen, als ob unsere "studierte Elite" nicht mehr die notwendigen Fähigkeiten besitzt die anstehenden Probleme adäquat zu lösen. Es kommt mir langsam so vor, das die nicht mehr genug verstehen, kennen alles nur aus der Theorie, haben keine Ahnung ( aber davon viel ) es fehlt halt ganz einfach das praktische Wissen. Sie meinen tolle Ideen zu haben, wollen immer das Rad neu erfinden und starten Ihre Projekte ( siehe P & D bei DB-Cargo ), nach 3 Jahren sind die wieder weg, die Identifizieren sich ja überhaupt nicht mit der Bahn, dem Unternehmen, der Scherbenhaufen, den sie aber hinterlassen haben, ist noch da. Dann kommt der nächste mit einer anderen neuen "Wahnsinns-Idee" und das gleiche Spiel geht von vorne los. Ich fege seit 20 Jahren die Scherbenhaufen weg, den uns unsere BWL'er hinterlassen. Kein Wunder warum es bei der Bahn nicht vorwärts geht, keine

langfristige, vernünftige wohl überdachte Strategie erkennbar. Ganz im Gegenteil, ein sehr langjähriger erprobter, ein hervorragend organisierter Betrieb mit funktionsfähigen Strukturen wurde ohne Not einfach über Nacht völlig überhastet u. unüberlegt geopfert, für irgendwelche "Visionen" ? Zitat : H. Schmidt "Wer Visionen hat, sollte zum Arzt gehen" von unerfahrenen Theoretikern. Das hat nicht geklappt, der Schuß ist nach hinten losgegangen. Die Praxis bei der Eisenbahn unterscheidet sich eben ganz ERHEBLICH von der Theorie, das habe ich in 30 Jahren oft genug schmerzhaft kennengelernt. Es gibt so viele unvorhersehbare Variablen im täglichen Betrieb, selbst die beste Theorie kann die Praxis nicht annähernd ersetzen.

Ich arbeite zur Zeit bei DB-Cargo, war vorher bei DB-Regio, habe die Fahrberechtigung für 30 verschiedene Baureihen / Lokomotiven ( BR 360, 365, 290, 627, 628, 612, 424, 425, 426, 450, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 139, 140, 141, 143, 150, 151, 152, 155, 145, 146, 185, 186, 187, 189 & Stw. Zusatzausbildungen wie : PZB, LZB-Cir Elke, EBO, BO-Strab, FV-DB, FV-NE, GNT, EOW, GGVSE, Bremsbeamter, Wagenprüfer G-Tf u. Steilstrecke ) eine sehr umfangreiche Streckenkenntnis u. etwa 1,5 Millionen Km hinter mir mit entsprechender Erfahrung & Erlebnissen.

Inzwischen habe ich viel zu oft eine 6 Tage Woche mit 50 / 55 Stunden Arbeitszeit, Freizeit ist fast ein Fremdwort für mich geworden, mehr als 400 Überstunden ( es gibt Kollegen die haben 600 / 700...und mehr Ü-Stunden, da bin ich also "nur" Mittelfeld ), die ich Jahr für Jahr vor mir herschiebe wegen chronischem Personalmangel, wegen jahrelanger verfehlter Personalpolitik unserer ach so tollen Führung. Ich fühle mich mittlerweile ausgequetscht wie eine Zitrone bis zum letzten Tropfen. Der Druck, der vom Arbeitgeber auf einen ausgeübt wird, empfinde ich als erheblich / beträchtlich, quasi über Nacht sind plötzlich Schichten an meinen Ruhetagen drin, da heißt es dann nur, es waren noch Schichten offen, Du "musst" fahren. Alleine letztes Jahr habe ich mehr als 3600 min. = 60 h Überzeit geleistet, nur durch Schichtverlängerungen über das planmäßige Dienstende hinaus. Soviel zu pünktlich Feierabend, Freizeit & Familienleben, Work / Life Balance was ist das ? Verantwortet von unserer nicht fähigen Führung, angefangen 1994 mit dem Herrn Dürr ( AEG Elektro ) Ludwig ( Agrarier ) Mehdorn ( Heidelberger Druck ) Grube ( Auto & Flugzeug ) auf jeden Fall alles keine Eisenbahner, die irgendeine Ahnung vom Betrieb gehabt hätten. Den Vorstand kann man beliebig oft austauschen, bringt aber gar nichts, ist nutzlos denn er wird sich an den strukturellen Defiziten die Zähne ausbeißen wie alle vorherigen auch. Der Kollege A. Kirchner sollte lieber ganz ruhig sein, wenn er jetzt eine zweite Bahnreform fordert. Wer im Glashaus sitzt sollte nicht mit Steinen werfen, denn die Gewerkschaften haben im Aufsichtsrat sämtliche eklatanten Fehlentwicklungen seit 1994 klaglos mitgetragen. Jetzt auf Populismus zu machen ist daher völlig fehl am Platze und opportun. Das Wort Bodenhaftung scheint für diese Herrschaften schon lange zu einem Fremdwort geworden zu sein. Solange wir nur die Symptome bekämpfen u. daran herum doktorn, nicht die Ursachen, solange wird sich garantiert nichts verändern.

Mein letzter Krankentag war im Februar 2004, also vor 15 Jahren ( Warum ist wohl der Krankenstand beim Fahrpersonal so hoch, hä ? Da muss man sich doch mal so langsam Gedanken darüber machen ), seitdem komme ich brav jeden Tag auf die Arbeit. Sie können sich nicht im Entferntesten vorstellen wie es mir geht. "Ich fühl mich leer und verbraucht, hab Flugzeuge in meinem Bauch". Ich bin aber sowas von frustriert, demotiviert, überarbeitet, übermüdet ( das Wort - Schlaf - hat für mich inzwischen eine ganz andere Bedeutung

gewonnen, ist sogar zu einem kostbaren Gut geworden ), ich schleppe mich von Schicht zu Schicht. Bin noch Hauptlokführer, was habe ich für Dank und Anerkennung erhalten für meinen treuen, unermüdlichen Einsatz rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr in den letzten 30 Jahren...einen kräftigen Tritt in den Allerwertesten, sonst nichts. Ich fühle mich als verbeamteter Lokführer bei der DB-AG behandelt wie der "letzte Dreck". Unsere Pausen & Aufenthaltsräume sehen manchmal aus wie unter "aller Sau", muten an wie aus dem vorigen Jahrhundert, es gibt sogar welche ohne WC, ein absolutes Unding ! Wir leben in Containern, statt in Häusern aus Stein, man kommt sich vor wie ein Neandertaler. Wollen Sie Bilder ? Ich schicke Ihnen gern welche. Ich finde das Soziale hat sowieso stark nachgelassen. Früher war die Kantine im Frankfurter Hbf die ganze Nacht offen, man bekam selbst um Mitternacht noch eine vollständige, warme Mahlzeit. Unzählige Kantinen wurden inzwischen geschlossen u. die noch offen sind, haben nur noch Büro Öffnungszeiten. An die Mitarbeiter, die im Schichtdienst arbeiten, denkt keiner mehr, die haben ja nach 16:00 Uhr keinen Hunger und Durst.

Wozu machen wir eine Mitarbeiterumfrage ? Es ändert sich ja doch nichts. Ich beteilige mich jedesmal daran, kann aber keinerlei positive Veränderungen wahrnehmen, ganz im Gegenteil, es wird schlimmer u. schlimmer. Da gab es bei DB-Cargo in 2017 mal eine Belastungsstudie der TU Darmstadt für Triebfahrzeugführer, ich habe nach der Teilnahme nie wieder etwas davon gehört. Wo sind die Ergebnisse geblieben ? Die waren vermutlich wohl so schlecht, dass man das Ergebnis nicht veröffentlichen möchte und will alles aussitzen, unter den Tisch kehren u. im Sande verlaufen lassen. Hier wird man an der Basis immer wieder auf's neue für dumm verkauft.

Zwei reale Fälle aus der täglichen Praxis, Fall 01 : Ich fuhr letztens mit DB-Regio als Gastfahrt ( IRE 19042 ) von Stuttgart nach Karlsruhe. Kurz hinter Weingarten / Baden ging die Klimaanlage aus, aha, Hauptschalter gefallen dachte ich mir. Wenig später Durchsage vom Zugführer wegen einer technischen Störung auf der Lok verschiebt sich unsere Weiterfahrt auf unbestimmte Zeit, so so ! Nach 30 min. bin ich zum Lokführer gegangen, wir haben versucht den Stromabnehmer zu heben, erfolglos. Zu zweit gelang es uns nicht, die Lok wieder zum Laufen zu bringen, obwohl wir alles versucht haben, unmöglich. Die Computerdisplays haben ja noch nicht einmal eine Störung angezeigt, so viel zu Digitalisierung. Wir schaffen es ja noch nicht einmal, unsere Lok's störungsfrei zum Laufen zu bringen, vielleicht sollten wir als erstes damit anfangen, bevor wir uns anderen Dingen zuwenden. Softwarefehler, Digitalisierung, wozu soll die gut sein ? Im Klartext, die BR 147 ist Schrott und gehört auf den Müll. Warum kauft unsere Führung für viel Geld funktionsunfähige Tfz ? Warum konstruieren u. bauen unsere Ingenieure solche fehlerhaften Lokomotiven ? Leider kein Einzelfall wie wiederholt Kollegen von DB-Regio berichten. Wir sind von 21:45 Uhr bis 0:05 Uhr auf der freien Strecke gestanden u. haben uns dann von einer Lok ( BR 101, die hat zum Glück ausnahmsweise funktioniert ) vom Fernverkehr abschleppen lassen müssen, peinlich hoch 3 ! Da schämt & blamiert man sich als Eisenbahner ja in Grund und Boden. Unser Zugpersonal kann einem leid tun, sie bekommen den ganzen aufgestauten Frust u. Ärger der Fahrgäste direkt zu spüren, obwohl sie für die Versäumnisse keinerlei Schuld tragen. So was ist leider zu häufig an der Tagesordnung, kaum eine Zugfahrt die störungsfrei vom Anfang bis zum Ende verläuft, traurig. Ich lese nichts darüber in DB-Welt. Ich bin noch nie mit einer Altbaulok liegengeblieben, die waren

robust & zuverlässig, sind sogar zur Not nur mit "heißer Luft" gefahren. Von wegen neue Technik, sprich Digital, eine Lok die vollgestopft ist mit Computerchips ist so was von stör anfällig, kein Vergleich zu unseren analogen mechanischen Lok's von damals.

Fall 02 : Ich sollte einen Güterzug von Offenburg nach Mannheim fahren. Es war der Feierabendzug und da meine Schicht über 11 Stunden war, wollte ich den wenigstens pünktlich fahren. Ich hatte schon den ganzen Tag über Verspätung, denn meine erste Fahrt mit dem ICE zum Einsatzort war schon + 50 min. Diese Verspätung habe ich dann den ganzen Tag über hinter mir hergezogen. Ich kam also mit meiner Vorleistung aus Freiburg deswegen schon verspätet in Offenburg an, und fuhr deshalb gleich auf den Zug. Der war schon fertig, anhängen, Bremsprobe, lief alles glatt, wollte mich abfahrbereit melden um 19:00 Uhr. Dann große Überraschung...Fahrdienstleiter teilt mir mit, mein Zug wird vom Rangierbahnhof Mannheim wegen Kapazitätsproblemen verweigert ! Leider wieder einmal keine Ausnahme. Also, wenn man mit einem fix und fertigen Zug im Startbahnhof nicht abfahren kann, weil es im Zielbahnhof keine freien Gleise gibt...dann ist ein absoluter Tiefpunkt erreicht. Wie stellen "Sie" sich das denn vor, liebe Chef's ? Soll ich auf der Lok übernachten und meine Hängematte oder Luftmatratze mitnehmen und darauf warten bis der Rbf Mannheim irgendwann in ferner Zukunft einmal freie Gleise hat und so gnädig ist, meinen Zug abzurufen ?

Dann verlange ich aber, das der Pizzadienst kostenlos ist, ich habe nämlich auch nach 16:00 Uhr noch Hunger & Durst. Diesen Fall habe ich in 30 Jahren noch nicht erlebt, zu Bundesbahn Zeiten einfach unvorstellbar & undenkbar, wäre garantiert nicht vorgekommen. Die Krönung war, aber ich wollte ja wieder nach Hause, am Bahnsteig stand noch ein Personenzug RE 4728, der hätte längst abfahren sollen. Machen wir es kurz, der ist dann ausgefallen, weil kein Personal vorhanden war, um diesen Zug von Offenburg nach Karlsruhe zu fahren. Die Traktion wurde aufgelöst und jede Gesellschaft hat ihre eigenen Lokführer. Ich als Cargo darf keinen Zug von Regio & Fernverkehr fahren. Bei der Bundesbahn hätte ich wenigstens diesen Zug noch fahren können, denn da war ja alles zusammen unter einem Dach. Effektiv habe ich in meiner Schicht von 10:41 Std. einen Zug 60 Km von Freiburg nach Offenburg gefahren, wirklich sehr wirtschaftlich.

Ich frage mich verwundert schon sehr lange, wozu sind denn all unsere tollen Leuchtturm Projekte gut, die immer in DB-Welt, DB-Inside.de drin stehen ?

Achtung es folgt Satire : Digitalisierung hilft in so einem Fall nicht, genauso ETCS, die sind total für die "Katz" unnötig und überflüssig, brauchen wir nicht...weil wir fahren mit dem Zug ja gar nicht erst ab.

Wir hatten also nur Kosten dafür, Wagen zusammenstellen, Zug untersuchen, Rangierpersonal, Wagenmeister, Lokführer usw. und natürlich völlig zu Recht, unzufriedene Kunden, denn deren Wagen wurden ja nicht wie vereinbart transportiert. Also warum DB-Cargo > Minus, Verluste & Rote Zahlen < schreibt wundert mich somit überhaupt nicht und das schon sehr lange. Da sollte sich unser Overhead, der Vorstand mal dringendst drum kümmern, sofort, am besten Gestern. Denn wir schaffen es ja noch nicht einmal, einen Zug Sicher-pünktlich & wirtschaftlich von A nach B zu fahren, was eigentlich unser ureigenster Auftrag ist.

Schon Bismarck hat erkannt, dass die Eisenbahn eine hoheitliche Aufgabe ist, sie dient der öffentlichen Daseinsvorsorge und kann deswegen / darf unter keinen Umständen privatisiert werden. Auch hat er gewusst, dass die Eisenbahn niemals rentabel geführt werden kann und deshalb ein Staatsunternehmen bleiben muss, dass aus Steuergeldern finanziert wird. Auch die EU ist da mit der Einstellung, dass es mehr Wettbewerb auf der Schiene geben müsste, auf einem völlig falschem Pfad. Wettbewerb hat nicht nur Vorteile und sorgt längst nicht immer nur für niedrigere Preise. Da hätte es einen Aufschrei in der Bevölkerung geben müssen, aber nichts ist passiert. Die Privatisierung wurde einfach abgenickt u. durchgewunken, ein grundlegender schwerwiegender Fehler, welcher sich natürlich über kurz oder lang bitter rächt, wie wir heute anschaulich sehen können. Meiner Meinung nach hat die damalige Bundesregierung, die 1994 die Privatisierung beschloss, gegen ihren Eid verstoßen "Schaden vom Deutschen Volk abzuwenden", dem Deutschen Volk wurde durch die Privatisierung erheblicher Schaden zugefügt. Aber - Halt - die Politiker sind nicht alleine Schuld an der Misere, jeder Wahlberechtigte von uns, der 1994 diese Regierung gewählt hat, sollte sich an die eigene Nase fassen, wir als Wähler sind alle mitschuldig am heutigen Zustand der Bahn.

Wehe, das Netz wird jemals privatisiert u. aus dem Bahnkonzern herausgelöst wie es der Herr Hofreiter und Andere unwissende fordern, dann werden wir ein blaues Wunder erleben u. beängstigende Zustände bekommen, die wir uns in unseren kühnsten Träumen nicht vorgestellt hätten. Die Eisenbahn ist ein Verbundsystem, schon immer gewesen von Anfang an, wo ein Rädchen in das Andere greift, sehr arbeitsteilig, das muss man erstmal kapiert haben u. funktioniert deshalb nur reibungslos, wenn alles zusammen bleibt. Nur unsere fachfremden Politiker waren der Meinung, man müsste die Bahn privatisieren, wir sehen ja anschaulich wo das hingeführt hat, geradewegs den Bach runter.

Artikel vom 16.12.2018 auf T-Online, der Herr Staatssekretär Enak Ferlemann hat's erfasst, nur leider viel zu spät, aber bekanntlich ist ja Einsicht der Erste Weg zur Besserung. In der "Lehmschicht des mittleren Management" bleibt alles stecken und nichts dringt durch sie hindurch und verhindert somit eine effektive Führung des gesamten Konzerns DB-AG. Er spricht mir aus der Seele, das denke ich schon lange. Wir haben 10.000 Häuptlinge u. 100 Indianer, tja, das Verhältnis müsste eigentlich gerade umgekehrt sein.

Der Konzern DB ist in zahllose unübersichtliche Gesellschaften aufgespalten. Der Vorne weiß nicht, was der Hinten macht, der Oben nicht, was der Unten macht u. der Links nicht, was der Rechts macht. Ein Zuständigkeits-Wirrwarr ohnegleichen, konfus & konzeptionslos, die Beschreibung lautet : Kommunikationsdesaster.

Also Babylon war dagegen nur ein laues Lüftchen und Waisenknabe.

Die Bundesbahn war ein über lange Zeit gewachsenes Unternehmen, wohl strukturiert, hat größtenteils funktioniert, wurde von Praktikern, die den Betrieb noch kannten, geführt. Damals fuhren unsere Züge noch relativ pünktlich u. zuverlässig ( Alle reden vom Wetter, wir nicht. Deutsche Bundesbahn ) und heute : Zug fällt leider aus, ich kann mich nicht daran erinnern das je ein Zug ausgefallen wäre, von den häufigen & ständig Verspätungen ganz zu schweigen. Schließlich gab es Reserven an Personal, an Wagen, an Lok's, alles war ausreichend vorhanden. Heute verwalten wir nur noch den Mangel. Die Bundesbahn wurde vorsätzlich u. völlig unnötig zu Grunde gerichtet.

Warum die Bahn in Deutschland nicht vorankommt liegt auch zum großen Teil an der hiesigen übermächtigen Auto / Lkw Industrie. Die Macht der Großkonzerne der

Automobilindustrie In der BRD ist gigantisch, das sollte jedem von uns unmissverständlich klar sein. Der Einfluss dieser Lobby in Berlin darf keinesfalls unterschätzt werden, er ist viel zu groß und subtil auf unsere Volksvertreter. Wenn es bei denen an die Substanz ans "Eingemachte" geht, werden sie mit der Keule Arbeitsplätze drohen, wie viele davon wegfallen würden. Da geht es um sehr, sehr viel Geld. Unsere Politiker knicken dann, wie so oft, sofort ein. Die Arbeitsplätze, die vielleicht unter Umständen durch eine Verkehrswende wegfallen würden, könnten neu entstehen im Eisenbahnsektor.

Wir hatten überall Werke, Bahnhöfe, die noch funktionierten ( der Rangierbahnhof Karlsruhe wurde stillgelegt u. zurückgebaut, diese Kapazität bräuchten wir jetzt mehr denn je...denn der Rbf Mannheim ist total überlastet, aber es gibt ja keine Ausweichmöglichkeit mehr ) genug Überholgleise, im Vergleich zu heute ein sehr gut ausgebautes u. vor allem funktionsfähiges Netz. Seit 1994 hat es einen radikalen infrastrukturellen Kahlschlag bei der Bahn gegeben. Wir hatten / haben auch mechanische oder elektromechanische / DR-Relais Stellwerke, gut sind alt...aber funktionieren meistens. Stellwerksausfall wie bei den elektronischen ESTW, digital & Computerchips, heutzutage, die immer häufiger ihren Dienst versagen, störanfällig sind, hat es nur selten gegeben. Wir werden uns noch wundern, wenn wir weiterhin so technikgläubig sind und nur ausschließlich auf die digitale Karte setzen, was wir für Probleme bekommen werden. Einzelne ESTW die riesige Fernsteuerbereiche umfassen, fällt so eines aus, geht für Stunden gar nichts mehr und bringt den Betrieb weitläufig zum Erliegen. Ich möchte mir gar nicht ausmalen, wenn es Hacker jemals schaffen, sich in so ein ESTW einzuloggen, dann fahren eines Tages zwei Züge ungebremst aufeinander zu...!

Von ETCS halte ich wenig bis gar nichts, unausgereift, unerprobt, wird vermutlich genauso störanfällig sein wie der Rest und höchstwahrscheinlich schief gehen.

Zu Bundesbahn Zeiten wär' der "Super-Gau" von Rastatt niemals passiert. Da wäre vorher eine "Hilfsbrücke" eingezogen worden und dann hätten sie untendrunter tun können was sie wollen. Auf alle Fälle wären die Gleise nicht abgesackt. Nach verschiedenen Berechnungen soll ein Volkswirtschaftlicher Schaden von 2 Milliarden € entstanden sein, wow. Wer wird dafür zur Verantwortung gezogen ? Lockerer Sandboden der Rheinschiene des Murgtales und dann vereisen...ha, ha, ha, dann regnet es ein bisschen was halt schon mal vorkommen kann, und schon geben die Schienen nach. Nur 5 Meter zwischen Oberfläche und Tunnel, es fahren bis zu 4000 Tonnen schwere Güterzüge darüber, dass das nicht halten kann, war doch von vornherein klar, oder ? Da waren wohl wieder so studierte Theoretiker am Werk gewesen, wir sehen ja wo das hingeführt hat. Über Stuttgart 21 will ich gar nicht erst reden, wieder eine Fehlentscheidung der Verantwortlichen. Wird bestimmt mehr als doppelt so teuer wie geplant, wie bei fast allen Großprojekten in D, jetzt bei 7 Milliarden, ob er jemals fertig wird ? Flughafen Berlin lässt grüßen, die nächste unverantwortliche Fehlentscheidung. Wie viele Milliarden haben wir dort inzwischen verbuddelt ? VDE 8, das dort ausgegebene Geld für diese unwirtschaftliche "Rennbahn" werden wir nicht wieder reinholen. Geldverschwendung wo man nur hinschaut, Geld das an anderer Stelle dringend fehlt u. weitaus besser u. vernünftiger angelegt wäre, als bei solchen unsinnigen prestige Großprojekten.

Die Gäubahn von Stuttgart über Horb / Rottweil / Tuttlingen nach Singen / Hohentwiel hätte längst Zweigleisig ausgebaut gehört, wurde sträflichst verschlafen, als Entlastung /

Umleitungsstrecke zur Rheintalbahn. Die Schweiz hat geliefert, der Gotthard ist untertunnelt, die Rheintalbahn führt ein Dornröschenschlaf, bis die durchgehend 4-gleisig ausgebaut ist, bin ich in Pension. Das Mittelrheintal u. deren Bewohner Links & Rechts davon ächtzen seit langem unter der Last u. Lärmbelästigung der Güterzüge. Eine zusätzliche Trasse ab Koblenz Kbs 625 über Bad Ems / Limburg-Lahn weiter nach Frankfurt, dann in den Süden, hätte längst elektrifiziert & zweigleisig ausgebaut gehört. Ebenso wäre es möglich gewesen von Troisdorf über Kbs 460 / 461, Au-Sig / Altenkirchen / Limburg dann nach FF die Strecken entsprechen auszubauen und zu ertüchtigen. Da wären die ganzen unnütz u. verschwendeten Milliarden wesentlich besser angelegt gewesen. Fehlentwicklungen / Entscheidung im Verkehrssektor der Politik seit Jahrzehnten, kollektives Versagen auf der ganzen Linie. Wenn es so weitergeht, werden wir im Verkehr eines Tages ersticken. Der Transit LKW Verkehr hätte schon längst auf die Eisenbahn gehört. Siehe rollende Landstraße Freiburg / Novara einmal quer durch die Schweiz. Der Seehafenverkehr Genua / Rotterdam alleine auf der Rheinschiene wird daher schon in naher Zukunft nicht mehr zu bewältigen sein. Die Folge davon, der LKW Verkehr auf den Autobahnen wird extrem zunehmen, als ob es nicht so schlimm genug ist, in einem unvorstellbaren Ausmaße. Die LKW Hersteller jubeln bereits heimlich, reiben sich fleißig die Hände und freuen sich riesig.

An alle Schlaumeier die meinen in anderen Ländern wär' die Eisenbahn besser als bei uns. In Asien, Länder wie China und Japan. Diese Länder kann man mit Deutschland überhaupt nicht, in keinem Fall, vergleichen. Warum, ganz einfach. Die Gesellschaft, die Kultur und vor allem die Mentalität der Bevölkerung ist dort eine ganz andere, viel zu unterschiedlich u. mit unserer daher nicht vergleichbar. Das gilt selbstverständlich auch für die Eisenbahn. Wir werden es also hier niemals erleben, dass sich jemand bei uns für 5 Sekunden Verspätung Entschuldigt. Jeder der ein wenig darüber nachdenkt, wird feststellen, das wird Utopie bleiben und gehört deswegen ganz schnell ins Reich der Phantasie. In China fragt Dich keiner, da wirst Du für ein Großprojekt zwangs umgesiedelt u. Dein Haus, ach was ganze Dörfer, einfach platt gemacht. Die sind rücksichtslos und rigoros, da gibt es keinen Rechtsweg wie in der BRD. Da sagt der Staat, so wird's gemacht und fertig. Ich bin mir sicher, das würde hier niemanden gefallen. Es ist angedacht, befindet sich also noch in der allerersten Phase, nichts konkretes bist jetzt, eine Entlastungsstrecke von Graben-Neudorf in Richtung Karlsruhe entlang der BAB 5 zu bauen. Und bereits jetzt, in diesem frühen Stadium, regt sich bei den womöglich Betroffenen schon der Widerstand an dem Projekt. Gehen Sie hin zu diesen Menschen und fragen Sie sie, ob sie denn gerne zwangsumgesiedelt werden möchten. Ich bin gespannt auf die Antwort, die sie wohl zu hören bekommen werden.

Japan ist eine Demokratie, gut besser als in China. Aber auch da ist die Mentalität zu unserer hier zu unterschiedlich, das gilt auch für die Eisenbahn. Die Japaner sind sehr diszipliniert, in D ist die Disziplin auf breiter Front auf dem Rückmarsch. Das sehe ich fast jeden Tag anschaulich, wenn ich mit dem ICE auf die Arbeit fahre. Der ICE fährt in den Bhf ein, Wagenreihung u. Beschilderung stimmen zufällig sogar mal überein, trotzdem setzt dann erstmal eine Wanderungsbewegung auf dem Bahnsteig ein, was für ein Durcheinander. Die Türen gehen auf, mancher Zeitgenosse der nicht warten kann, drängt sofort in den Zug, das führt schon zu Verzögerungen, er kollidiert ja mit denen die aussteigen wollen. Viele die aussteigen, bleiben unvermittelt stehen und ziehen erstmal den

Griff ihres Trollys heraus, bevor es weitergeht, das führt ebenfalls zu Verzögerungen. Bis die Ersten dann ungehindert einsteigen können ist schon eine gewisse Zeit vergangen und genau - DA - fängt bereits die Verspätung an. Jeder von uns sollte sich also fragen, was er tun kann, um Verspätung zu vermeiden. Nicht immer nur dumpf über die Eisenbahn schimpfen und meckern. Ich war noch nie in Japan, aber ich glaube die Japaner bewältigen den Fahrgastwechsel wesentlich disziplinierter als wir hierzulande, denkt mal darüber nach.

Wo liegt nun die Lösung des Problems ? Kurzfristig gibt es bestimmt keine. Ich habe leider auch keine Patentlösung parat, nur ein paar Ansätze. Veränderungen fangen im Kleinen an, bei jedem Einzelnen von uns. Des deutschen liebstes Kind ist das Auto, freie Fahrt für freie Bürger, da fängt es an. Solange wir das in der überwiegenden Mehrheit denken, wird sich nichts ändern. Wir bräuchten einen gesellschaftlichen Wandel / Konsens darüber, eigentlich schon lange. Da wir in einer Demokratie leben kann nur die Mehrheit deswegen etwas erreichen. Ein Volksbegehren wäre möglich, die Chancen sind aber verschwindend gering, so gut wie aussichtslos, dass sowas erfolversprechend zustande kommt. Es geht also nur über unsere gewählten Abgeordneten. Die Mehrheit von uns müsste also zu seinem Wahlkreisabgeordneten gehen, ihm so richtig Dampf machen. Wenn Sie sich in Berlin nicht endlich dafür einsetzen, dass der Eisenbahn absoluter Vorrang eingeräumt u. zur Chefsache gemacht wird, dann werden wir Ihnen bei der nächsten Wahl nicht mehr unsere Stimme geben. Ja dann ändert sich vielleicht was, denn der Herr / Frau Abgeordneter will garantiert wieder gewählt werden, da verwette ich meinen Kopf darauf. Wenn es eines Tages heißen würde, des deutschen liebstes Kind ist die Eisenbahn und nicht das Auto, ja, dann würde sich vielleicht was ändern. Geld ist genug da, kein Problem, es müsste nur an der richtigen Stelle ausgegeben werden. Wir hätten die beste Eisenbahn der Welt, davon bin ich felsenfest überzeugt. Wir besitzen - noch - das Potenzial dazu. Unser ehemaliger Bundespräsident Roman Herzog sagte einmal "es muss ein Ruck durch Deutschland gehen" auf diesen Ruck warte ich seit jenem Tag, bisher leider vergebens. Bei vielen von uns hört mittlerweile die persönliche Wohlfühlzone an der eigenen Nasenspitze auf, Gemeinwohl was ist das ? Hauptsache mir geht's gut, was kümmern mich die Anderen. Die Rücksichtslosigkeit, der Egoismus, die Aggressivität wegen Nichtigkeiten, die Hemmschwelle zur Gewalt und die Ellenbogenmentalität haben in unserer Gesellschaft deutlich & spürbar zugenommen. Also geschätzte Landsleute jeder Einzelne von uns ist deshalb gefordert für Veränderungen zum Positiven hin zu sorgen. Wenn wir weiterhin schlafen, mit offenen Augen vor uns hin träumen, nichts Unternehmen u. tatenlos zuschauen, wird sich nichts ändern und alles bleibt so wie es ist. Ich verwende in meinen sozialen Netzwerken einen Spruch "Willst Du mit Verspätung reisen, nimm die Deutsche Bahn aus Eisen" Ich wäre überglücklich und wünschte mir nichts sehnlicher, als wenn ich den eines Tages austauschen könnte, gegen "Wir entschuldigen uns für 5 Sekunden Verspätung".

Ein offenes Wort noch an die Vorstandsetage : Wenn Sie wirklich wissen wollen warum es um die Bahn so grottenschlecht bestellt ist und wo unsere ganzen Verspätungen & ausgefallenen Züge herkommen, dann empfehle ich Ihnen je 2 Wochen bei einem Lokführer vom Fernverkehr / Regio u. Cargo mitzufahren. Danach noch je 2 Wochen beim Zugpersonal und den Fahrdienstleitern vorbeizuschauen, dann haben Sie vielleicht einen



ersten Eindruck erhalten. Gehen Sie nicht über die Lehmschicht sonder begeben Sie sich auf direktem Weg an die Basis, herzlichen Dank.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen stets eine "Sichere, pünktliche & wirtschaftliche Zugfahrt von A nach B" und verbleibe bis dahin mit den besten Eisenbahnergrüßen.

Dieser Brief wurde am 15.01.2019 an folgende Adressen gesendet : DB-Welt, der Stern, die Welt, die Zeit, der Spiegel, Süddeutsche Zeitung, FAZ, BNN, SWR-BW, GDL-Magazin, EVG ImTakt, Panorama, Frontal 21, Bundesverkehrsministerium, Landesverkehrsministerium-BW, Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages, an die Wahlkreisabgeordneten von CDU, SPD, Die Grünen, AFD, FDP u. Die Linke, weitere interne Adressaten bei DB-Cargo.

Hochachtungsvoll ein Hauptlokführer aus dem BW Mannheim Rangierbahnhof.