

Aus den Gleisen gesprungen

Besteller-Entgelt ein Mix aus Fahrpreiserlösen und Steuermitteln

von Egon W. Kreutzer, Elsendorf

In München hat es am Freitagabend, 22. November, an der [Hackerbrücke](#) [3] im Gleisvorfeld des Münchner Hauptbahnhofs einen [Meridian](#) [4] erwischt, der aber gar keiner war, sondern ein geborgter Ersatzzug, den die private Bayerische Oberlandbahn ([BOB](#) [5]) schon seit dem Frühjahr einsetzt, ohne dass er vorher mal aus den Schienen gesprungen wäre.

Wer, wie ich, praktisch nie mehr selbst Bahn fährt, weil der nächste brauchbare Bahnhof einfach zu weit weg ist, um mit der Bahn schnell weit weg zu kommen, erfährt nur [durch solche Meldungen](#) [6] davon, dass die Bahn als Aktiengesellschaft im hundertprozentigen Bundesbesitz nicht das ist, was sich auf jenem Schienennetz bewegt, das der DB Netz AG gehört, die wiederum eine hundertprozentige Tochter der hundertprozentig im Staatbesitz befindlichen Deutsche Bahn AG ist, aber nur 87,5% des deutschen Streckennetzes betreut. Der Rest ist schon wieder fremd vergeben.

Also erfahre ich – und erinnere mich dumpf, es ähnlich schon einmal gehört zu haben – dass das Betreiben von Bahnstrecken, zum Beispiel hier, in diesem Fall, der Betrieb der Bahnstrecke zwischen München und Kufstein, privaten Anbietern überlassen wird, die – ebenso unsinnig wie die Müllabfuhr – in regelmäßigen Abständen Ausschreibungen gewinnen müssen, um ihre Strecken, bzw. ihre Müllsammelreviere nicht zu verlieren. Diese Ausschreibungen für den Betrieb von Bahnstrecken sind ein sonderbares Ding. Gerade eben schreibt die Bayerische Eisenbahngesellschaft ([BEG](#) [7]) wieder den Betrieb von Strecken in Ostbayern aus.

Diese BEG ist ein Unternehmen des Freistaates Bayern und zu 100% in dessen Besitz und Eigentum. Sie ist „Aufgabenträger“ des Schienenpersonennahverkehrs in Bayern, kümmert sich um die Fahrpläne und die Beförderungskapazitäten auf allen Strecken. Sie ist auch für die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs zuständig und zwar so:

Der Gewinner einer Ausschreibung für den Betrieb einer bestimmten Strecke erhält dafür von der BEG das so genannte Bestellerentgelt. Das ist genau das, was dieser Ausschreibungsgewinner in der Ausschreibung als seinen Preis für den ordnungsgemäßen Betrieb dieser Strecke angeboten hat. Im Prinzip handelt es sich um das Entgelt für die Bereitstellung einer bestimmten Anzahl von Sitzplatzkilometern mit definierten Haltestellen.

Dem Anbieter kann es folglich scheißegal sein, ob die Züge, die er zu den von der BEG vorgeschriebenen Zeiten mit der vorgeschriebenen Anzahl von Waggons von A nach B und C und D und zurück nach C und B und A rollen lässt, leer sind, oder rammelvoll.

Er hat kein Interesse an einer hohen Auslastung, denn die Auslastung wird vorher in der BEG durchaus planwirtschaftlich festgelegt. Er kann also eine geringe Auslastung nicht durch den Ausfall von Zügen zu kompensieren versuchen - er hat seinen Plan einzuhalten. Und weil sich leere Züge am kostengünstigsten bewegen lassen, während Passagiere nur zusätzliche Kosten verursachen, ist das Interesse an der Zufriedenheit der Passagiere bei den Chefs der Bahnbetriebsunternehmen dem wirtschaftlichen Erfolg ihrer Unternehmen eher hinderlich, um es einmal so auszudrücken.

Das ist aber noch nicht der eigentliche Hammer.

Der eigentliche Hammer besteht darin, dass dieses „Besteller-Entgelt“ nur etwa zur Hälfte aus Fahrpreiserlösen finanziert wird, während die andere Hälfte aus Steuermitteln draufgelegt wird.

2018 wurden in Bayern 1 Milliarde und 61 Millionen Euro Bestellerentgelte bezahlt, also etwa 530 Millionen Euro Steuermittel in den innerbayerischen Schienenpersonennahverkehr gesteckt. Und selbst diese massive Subvention ändert nichts daran, dass die geforderten Fahrpreise den Fahrgästen die Tränen in die Augen treiben.

Der bayerische Personenschienenpersonennahverkehr ist, das muss festgehalten werden, nicht näherungsweise kostendeckend zu betreiben.

Das wahre Ausmaß dieses Kostenfiaskos wird aber erst deutlich, wenn berücksichtigt wird, dass die BEG neben den

Besteller-Entgelten für die Zugbetreiber auch noch die Infrastrukturgebühren für die Gleisanlagen und die Bahnhöfe aufzubringen hat, die wiederum der DB Netz AG und der DB Station & Service AG zufließen, wobei der Bund das Finanzkarussell am Laufen hält, indem er den Ländern wiederum „Regionalisierungsmittel“ zur Verfügung stellt, aus denen Bestellerentgelte und Infrastrukturgebühren finanziert werden sollen.

Noch ist nicht klar, ob beim oben erwähnten Unfall in München das (vielleicht vernachlässigte) Gleis der DB Netz AG dazu geführt hat, dass der Regionalzug aus demselben gesprungen ist, oder ob ein (vielleicht vernachlässigter) Radsatz des geborgten Zuges seine Kompatibilität mit dem Gleis verloren hat, ob ein Stellwerksweichenstellcomputer versagte oder einfach ein Weichenstellantrieb den Geist aufgegeben hat. Das ist letztlich auch egal, denn das werden die Beteiligten schon irgendwie untereinander unter dem Tisch halten.

Die genauen aktuellen Zahlen der Regionalisierungsmittel und der Infrastrukturbgaben für Bayern habe ich (noch) nicht herausfinden können. Es sieht aber so aus, dass für jeden Euro, den die Bahnfahrer im bayerischen Schienenpersonennahverkehr als Fahrpreis zahlen, nicht nur ein, sondern mindestens zwei Euro Steuergelder zugeschossen werden müssen, um die Kosten des bayerischen Schienenpersonennahverkehrs zu decken.

Der Pkw-Fahrer finanziert sein Fahrzeug selbst und liefert weit mehr an Kfz- und Mineralölsteuer beim Finanzminister ab, als dieser für den Ausbau und Unterhalt des Straßennetzes benötigt. Es ist kein Witz, es steht im Regionalisierungsgesetz ([RegG](#) [8]) von 1993, dass die Regionalisierungsmittel, die den Ländern zur Subventionierung des Schienenverkehrs zufließen, aus der Mineralölsteuer aufgebracht werden.

Es gibt keinen ernsthaften Grund zur Annahme, dass mit dem aus ökologischen Gründen geforderten Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs der Subventionsbedarf sinken könnte. Es gibt jedoch jeden Grund zu der Annahme, dass mit der Verteufelung des Verbrennungsmotors das Aufkommen der Mineralölsteuer zurückgehen wird, und zwar von einem bald erreichbaren Kippunkt aus umso stärker, je höher die Steuerlast pro Liter Sprit ansteigt.

So wird neben den bereits offenkundigen Unzulänglichkeiten des Schienenpersonennahverkehrs auch seine Unbezahlbarkeit offenkundig werden.

Kümmert's jemand?

Nee. Dauert ja noch ein Weilchen, bis dahin.

Egon W. Kreutzer, Elsendorf

Lesetipps weiterer Bahn-kritischer Artikel:

▢» **DB-Fahrgastinformation: Verspätung eines . . . Ist die Deutsche Bahn AG überhaupt noch reformierbar?**

Inkompetenz und Verantwortungslosigkeit wechseln sich ab. La ferrovia tedesca ha finito – Die deutsche Bahn ist am Ende. Leider sind die pro Tag wohl in die Tausende gehenden, inzwischen gewissermaßen zur DNA der Deutschen Bahn gehörenden Verspätungen keine Ausnahmen, sondern der alltägliche Regelfall. Bei unseren Schweizer Nachbarn (ich wohne nur 70 Kilometern von der Grenze entfernt) sind solche Pannenevents, wie sie seit bereits Jahrzehnten von der Deutschen Bahn wenig imponierend „zelebriert“ werden, die absolute Ausnahme – denn die Schweizerische Bundesbahnen (SBB) laufen genauso pünktlich wie die legendären Schweizer Uhrwerke.« Von Klaus Reißler / ANSAGE.org, im KN am 11. November 2025 >> [weiter](#) [9].

▢» **Die Deutsche Bahn: Fortbewegung unter Drittweltniveau**

Von den Leiden eines Bahnreisenden der Deutschen Bahn AG: Ein Tatsachenbericht. An jedem Tag wird Millionen Nutzern der Bahn frech in Erinnerung gerufen, dass es sich bei diesem Staatskonzern um ein über viele Jahren hinweg kaputtgespartes, marodes Unternehmen handelt – falls sie sich dessen immer noch nicht bewusst sein mögen. Wer jedoch trotzdem der Illusion nachhängt, dass sich an diesem Zustand innerhalb eines nur halbwegs überschaubaren Zeitraums jemals etwas ändern könnte, dürfte sich im Lande Utopia wiederfinden.« Von Klaus Reißler / ANSAGE.org, im KN am 18. Juli 2025 >> [weiter](#) [10].

▢» **Die Deutsche Bahn ist eine Katastrophe. Kaputter, teurer, tot:**

Deutsche Bahn soll weiter sparen. Marode und unzuverlässig: Die Deutsche Bahn ist eine Katastrophe. Mehr investieren? Fehlanzeige. FDP-Minister Volker Wissing will weiter sparen: Zehntausende Mitarbeiter soll das Unternehmen entlassen, weitere Strecken stilllegen und die Preise hochschrauben. Hauptsache, die Vorstandsboni fließen.« Von Susan Bonath | RT DE, im KN am 07. Sept. 2024 >>[weiter](#) [11].

▢» **Das geplante Desaster der Deutschen Bahn ist kein Versehen. Schaden an der Oberleitung.**

Es gibt Täter. Sie sitzen in Berlin. Und seit Jahren im Tower der DB. Das Monster Deutsche Bahn AG zerschlagen« von

»» **Die Deutsche Bahn diskriminiert Menschen mit Behinderung.**

10 Jahre UN-Behindertenrechtskonvention gehen an der Bahn vorbei Deutschland hat die UN-Behindertenrechtskonvention ([UN-BRK](#) [13]) vor 10 Jahren unterzeichnet. Die Unterschrift gaukelt guten Willen vor. Die Umsetzung lässt auf sich warten – etwa wie beim Pariser Klimaabkommen. Deutschland profiliert sich international als Klimaretter. Im Inland kündigt es die Klimaziele auf und blockiert die Energiewende. Die UN-BRK hat eine inklusive Gesellschaft ohne Barrieren und Diskriminierung zum Ziel. Wir sind in vielen Bereichen noch sehr weit von diesem Ziel entfernt.« von Cécile Lecomte, 4. April 2020, im KN am 12. Mai 2020 >>[weiter](#) [14].

»» **Wie aus Post, Telekom und Bahn globale Player wurden.**

Und wie sie ihren gesellschaftlichen Auftrag vernachlässigen! In Brandenburg schließen die Postfilialen, dafür ist die Deutsche Post DHL heute der einzige Logistikkonzern, der jedes Dorf in Syrien, Libyen und dem Jemen [beliefert](#) [15]. In der Eifel reiht sich Funkloch an Funkloch, dafür hat die Deutsche Telekom in den USA bereits im Dezember das erste 5G-Netz mit nationaler Abdeckung in Betrieb genommen. Im Hunsrück werden die Bahnhöfe stillgelegt, dafür baut die Deutsche Bahn in Katar eine Metro. Drei Fälle, ein Phänomen – die privatisierten Staatsbetriebe haben sich mit Milliardeninvestitionen zu globalen Konzernen gemausert und erfüllen im eigenen Land zusehends nicht mehr die Grundversorgung. Und dazwischen gibt es sogar einen Zusammenhang.« von Jens Berger, im KN am 20. Februar 2020 >> [weiter](#) [16].

»» **Meridian-Zug aus den Gleisen gesprungen.**

Besteller-Entgelt ein Mix aus Fahrpreiserlösen und Steuermitteln. Wer, wie ich, praktisch nie mehr selbst Bahn fährt, weil der nächste brauchbare Bahnhof einfach zu weit weg ist, um mit der Bahn schnell weit weg zu kommen, erfährt nur [durch solche Meldungen](#) [6] davon, dass die Bahn als Aktiengesellschaft im hundertprozentigen Bundesbesitz nicht das ist, was sich auf jenem Schienennetz bewegt, das der DB Netz AG gehört, die wiederum eine hundertprozentige Tochter der hundertprozentig im Staatbesitz befindlichen Deutsche Bahn AG ist, aber nur 87,5% des deutschen Streckennetzes betreut. Der Rest ist schon wieder fremd vergeben.« von Egon W. Kreutzer, 23. Nov. 2019, im KN am 17. Dez. 2019 >> [weiter](#) [2].

► **Quelle:** Der Artikel wurde am 23. November 2019 erstveröffentlicht auf Egon W. Kreutzers Webseite [egon-w-kreutzer.de](#) >> [Artikel](#) [17]. **ACHTUNG:** Die Bilder und Grafiken sind nicht Bestandteil der Originalveröffentlichung und wurden von KN-ADMIN Helmut Schnug eingefügt. Für sie gelten ggf. folgende Kriterien oder Lizenzen, s.u.. Grünfärbung von Zitaten im Artikel und einige zusätzliche Verlinkungen wurden ebenfalls von H.S. als Anreicherung gesetzt.

► **Bild- und Grafikquellen:**

1. München, entgleister Wagen des M 79077 im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs, an der Hackerbrücke. Anscheinend lief der Wagen zweispurig. Im Hintergrund ein Wagen eines Hilfszugs. **Foto:** Renardo la vulpo. **Quelle:** [Wikimedia Commons](#) [18]. Diese Datei ist lizenziert unter der Creative-Commons-Lizenz „Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 international“ ([CC BY-SA 4.0](#) [19]).

2. München, entgleister Wagen des M 79077 und Hilfszug im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs, an der Hackerbrücke. **Foto:** Renardo la vulpo. **Quelle:** [Wikimedia Commons](#) [20]. Diese Datei ist lizenziert unter der Creative-Commons-Lizenz „Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 international“ ([CC BY-SA 4.0](#) [19]).

3. München, ein Schienenkran hebt einen entgleisten Radsatz des M 79077 wieder auf die Schienen. Zwei Wagen des Zuges waren am Vortag (2019-11-22) im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs entgleist. **Foto:** Renardo la vulpo. **Quelle:** [Wikimedia Commons](#) [21]. Diese Datei ist lizenziert unter der Creative-Commons-Lizenz „Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 international“ ([CC BY-SA 4.0](#) [19]).

4. München, ein Schienendrehkran (99 80 9471 002) hebt einen entgleisten Wagen des M 79077 wieder auf die Schienen. Zwei Wagen des Zuges waren am Vortag (2019-11-22) im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs an der Hackerbrücke entgleist. **Foto:** Renardo la vulpo. **Quelle:** [Wikimedia Commons](#) [22]. Diese Datei ist lizenziert unter der Creative-Commons-Lizenz „Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 international“ ([CC BY-SA 4.0](#) [19]).

5. Eisenbahngleise. **Foto:** annca. **Quelle:** [Pixabay](#) [23]. Alle Pixabay-Inhalte dürfen kostenlos für kommerzielle und nicht-kommerzielle Anwendungen, genutzt werden - gedruckt und digital. Eine Genehmigung muß weder vom Bildautor noch von Pixabay eingeholt werden. Auch eine Quellenangabe ist nicht erforderlich. Pixabay-Inhalte dürfen verändert werden. [Pixabay Lizenz](#) [24]. >> [Bild](#) [25].

6. ICE in der Abenddämmerung. Am Zustand der Personenbeförderung lässt sich belegen, dass die Bahnreform den Grundsatz der Gemeinwohlorientierung als staatliche Einrichtung nicht erfüllt. Hierzu sollte die öffentliche Daseinsvorsorge, zu der die Infrastrukturleistung Verkehrswesen zu zählen ist, verpflichtet sein. Das dem nicht so ist, dafür spricht die Tatsache, dass gerade mal einer von zehn ICE-Zügen ohne Mängel im Fahrbetrieb tätig ist. **Foto:** MichaelGaida / Michael Gaida, Düsseldorf. **Quelle:** [Pixabay](#) [23]. Alle Pixabay-Inhalte dürfen kostenlos für kommerzielle und nicht-kommerzielle Anwendungen, genutzt werden - gedruckt und digital. Eine Genehmigung muß weder vom Bildautor noch von Pixabay eingeholt werden. Auch eine Quellenangabe ist nicht erforderlich. Pixabay-Inhalte dürfen verändert werden. [Pixabay Lizenz](#) [24]. >> [Bild](#) [26].

7. Rostiger Eisenbahnwaggon: 25 Jahre Bahnreform - keine gelungene Erfolgsstory. **Foto:** herbert2512 / Herbert Aust, Niederzier. **Quelle:** [Pixabay](#) [23]. Alle Pixabay-Inhalte dürfen kostenlos für kommerzielle und nicht-kommerzielle Anwendungen, genutzt werden - gedruckt und digital. Eine Genehmigung muß weder vom Bildautor noch von Pixabay eingeholt werden. Auch eine Quellenangabe ist nicht erforderlich. Pixabay-Inhalte dürfen verändert werden. [Pixabay Lizenz](#) [24]. >> [Bild](#) [27].

Quell-URL: <https://kritisches-netzwerk.de/forum/meridian-zug-aus-den-gleisen-gesprungen>

Links

- [1] <https://kritisches-netzwerk.de/user/login?destination=comment/reply/8401%23comment-form>
- [2] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/meridian-zug-aus-den-gleisen-gesprungen>
- [3] <https://de.wikipedia.org/wiki/Hackerbr%C3%BCcke>
- [4] [https://de.wikipedia.org/wiki/Meridian_\(Marke\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Meridian_(Marke))
- [5] https://de.wikipedia.org/wiki/Bayerische_Oberlandbahn
- [6] <https://www.abendzeitung-muenchen.de/inhalt.reparaturarbeiten-beginnen-entgleiser-meridian-zug-an-der-hackerbruecke-in-muenchen-ursache-noch-unklar.498d95fb-1d80-40c8-a01b-f7e3d993e464.html>
- [7] https://de.wikipedia.org/wiki/Bayerische_Eisenbahngesellschaft
- [8] <https://de.wikipedia.org/wiki/Regionalisierungsgesetz>
- [9] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/db-fahrgastinformation-verspaetung-eines>
- [10] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/die-deutsche-bahn-fortbewegung-unter-drittelniveau>
- [11] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/die-deutsche-bahn-ist-eine-katastrophe>
- [12] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/das-geplante-desaster-der-deutschen-bahn-ist-kein-versehen>
- [13] https://kritisches-netzwerk.de/sites/default/files/un-behindertenrechtskonvention_-_uebereinkommen_ueber_die_rechte_von_menschen_mit_behinderungen.pdf
- [14] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/un-brk-die-deutsche-bahn-diskriminiert-menschen-mit-behinderung>
- [15] <https://www.arabianbusiness.com/business/425985-how-dhl-delivers-to-all-areas-of-the-middle-east>
- [16] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/wie-aus-post-telekom-und-bahn-globale-player-wurden>
- [17] <https://egon-w-kreutzer.de/aus-den-gleisen-gesprungen>
- [18] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:M%C3%BCnchen,_20191123,_Entgleisung,_6.jpeg?uselang=de
- [19] <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>
- [20] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:M%C3%BCnchen,_20191123,_Entgleisung,_3.jpeg?uselang=de
- [21] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:M%C3%BCnchen,_20191123,_Entgleisung,_1.jpeg?uselang=de
- [22] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:M%C3%BCnchen,_20191123,_Entgleisung,_4.jpeg
- [23] <https://pixabay.com/>
- [24] <https://pixabay.com/de/service/license/>
- [25] <https://pixabay.com/de/schienen-gleis-bahnstrecke-2476467/>
- [26] <https://pixabay.com/de/zug-bahn-reisen-eisenbahn-station-1798482/>
- [27] <https://pixabay.com/de/deutsche-bahn-rost-db-bahn-2965257/>
- [28] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/aufgabentrager>
- [29] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnbenutzer>
- [30] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnbetriebsunternehmen>
- [31] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahndebakel>
- [32] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahndesaster>
- [33] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnfahren>
- [34] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnnetz>
- [35] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnreform>
- [36] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnreisende>
- [37] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bayerische-eisenbahngesellschaft>
- [38] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bayerische-oberlandbahn>
- [39] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/beforderungskapazitaeten>
- [40] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/beg>
- [41] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/besteller-entgelt>
- [42] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bestellerentgelt>
- [43] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bestellerentgelte>
- [44] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bogenbruecke>
- [45] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bundesbesitz>
- [46] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/db-netz-ag>
- [47] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/db-station-service-ag>
- [48] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/deutsche-bahn-ag>
- [49] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/entgleisung>
- [50] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/fahrpreise>
- [51] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/fahrpreiserlose>
- [52] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/gleisanlagen>
- [53] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/gleisvorfeld>
- [54] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/hackerbruecke>
- [55] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/kaputtsparen>
- [56] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/kostenfiasko>
- [57] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/meridian>

[58] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/meridian-ersatzzug>
[59] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/meridian-zug>
[60] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/personenschienennahverkehr>
[61] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/regg>
[62] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/regionalisierungsgesetz>
[63] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/regionalisierungsmittel>
[64] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/regionalzug>
[65] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/schienendrehkran>
[66] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/schienennetz>
[67] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/schienenpersonennahverkehr>
[68] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/schienenverkehr>
[69] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/sitzplatzkilometern>
[70] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/staatbesitz>
[71] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/stellwerksweichenstellcomputer>
[72] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/steuergelder>
[73] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/steuermittel>
[74] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/subventionen>
[75] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/subventionierung>
[76] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/subventionsbedarf>
[77] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/weichenstellantrieb>
[78] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/zugausfalle>
[79] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/zugbetreiber>
[80] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/zugentgleisung>
[81] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/zugreparaturen>
[82] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/zugverspatungen>