

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

Stimmt das denn...?

... wirklich, was diese größtenwahnsinnigen Besetzer da in der Anstalt verzapfen? Das fragen immer wieder viele verunsicherte Zuschauer. Müssen wir womöglich unser Weltbild nachbessern, und wie sollen wir uns das eigentlich leisten? Die Anstaltsleitung teilt Ihnen mit: Zur Beruhigung besteht keinerlei Anlass, es ist alles genau so gemeint, wie es nicht gesagt wurde. Wenn Sie das nicht glauben können, überzeugen Sie sich selbst bei folgenden anderen Quellen, von denen wir uns alle gleichermaßen distanzieren. Wir sind ja schließlich nicht wahnsinnig...

Die Themen:

1. HINTERGRUNDLITERATUR

Literatur

Winfried Wolf: *abgrundtief + bodenlos – Stuttgart 21, sein absehbares Scheitern und die Kultur des Widerstands*; 2. erw. Aufl. Köln 2018

Volker Lösch, Gangolf Stocker, Sabine Leidig, Winfried Wolf, (Hg.): *Stuttgart 21 – Oder: Wem gehört die Stadt*; Köln 2011

Wolfgang Schorlau (Hrg.): *Stuttgart 21 – Die Argumente*; Köln 2010

Frank Brettschneider, Wolfgang Schuster: *Stuttgart 21 – Ein Großprojekt zwischen Protest und Akzeptanz*; Wiesbaden 2013

Alexander Kluge: *Das Bohren harter Bretter – 133 politische Geschichten*; Berlin 2011

Roland Ostertag: *Stuttgart 21 - Das Milliardengrab: Die entzauberte Stadt: Plädoyer gegen die Selbstzerstörung*; Stuttgart 2008

Bernhard Knierim, Winfried Wolf: *Bitte umsteigen! – 20 Jahre Bahnreform*; Stuttgart 2014

Lunapark21 EXTRA, Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie: *DB – 25 Jahre Deutsche Bahn AG*; Heft Extra 18/19; Michendorf, Herbst 2018

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

World Wide Web

Umfassende kritische Informationen zu Stuttgart 21

Bei **WikiReal**,

dem Portal für Fakten zu **aktuellen und kontrovers diskutierten Themen**, werden Methoden und Expertenräte eingesetzt, um eine systematische inhaltliche Darstellung zu ermöglichen. Das Pilotthema von WikiReal.org ist **Stuttgart 21**.

<http://wikireal.info/wiki/Hauptseite>

Die **Ingenieure22**,

sind ein Arbeitskreis von Ingenieuren, Eisenbahnern, Technikern und Naturwissenschaftlern der verschiedensten Fachdisziplinen, mit dem Ziel der Gestaltung eines zukunftsorientierten Bahnverkehrs und Erhalt des leistungsfähigen Stuttgarter Kopfbahnhofes. Unter anderem arbeiten bei ihnen Bau-, Elektro-, Maschinenbau- und Sicherheitsingenieure, Lokführer, Signaltechniker, Umwelttechniker, Tunnelbauer, Mineralogen, Geologen, Physiker und Biologen.

Die Ingenieure22 gehen davon aus, dass der Erhalt und die Modernisierung des Stuttgarter Kopfbahnhofes die zukünftigen Anforderungen an das Verkehrssystem Schiene besser erfüllt und größere Ausbaureserven für die Zukunft hat.

<http://www.ingenieure22.de/>

2. Cold Opener „Strafbewehrte Bahnklischees“

Die Bahn hat Schulden

137 neue ICE 4 – jetzt hat die Bahn ein gigantisches Schuldenproblem

<https://www.welt.de/wirtschaft/article181690144/Deutsche-Bahn-Neue-ICE-4-Bestellung-reisst-das-Schuldenlimit-der-Bahn.html>

Deutsche Bahn rechnet offenbar mit Schulden-Rekord

<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/staatskonzern-deutsche-bahn-rechnet-offenbar-mit-schulden-rekord/21061296.html?ticket=ST-315841-hUNcMwrsUOQd3foi9Wro-ap3>

Das ZDF ist für Inhalte externer Internetseiten nicht verantwortlich.

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

Schulden-Statistik der DB-AG

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/12127/umfrage/hoehe-der-schulden-bei-der-deutschen-bahn-ag/>

Das DB-Logo auf den Kopf gestellt ... zeigt den Kunden



Der DB-Navigator

<https://itunes.apple.com/de/app/db-navigator/id343555245?mt=8>

gedreht

<https://www.wir-lieben-es-lustig.de/lustige-fotos/der-deutsche-bahn-witz/>

3. ZDF Die Anstalt (INTRO)

Webseite der ZDF-Sendung Die Anstalt

<https://www.zdf.de/comedy/die-anstalt>

Musik:

Labelcode: 00162 COLUMBIA

Bestell-Nr. 477637-2

Das ZDF ist für Inhalte externer Internetseiten nicht verantwortlich.

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

Komponist: Farin Urlaub

Texter: Farin Urlaub

Titel: Zu spät

Ensemble: Die Ärzte

4. 25 Jahre Bahnreform - Eine Erfolgsgeschichte

„25 Jahre Bahnreform eine Erfolgsgeschichte“

Wenn die Deutsche Bahn ein Autohersteller wäre, wären die Lenkräder hinten montiert und die Räder oben.

Zitat: *„Wenn die Deutsche Bahn ein Autohersteller wäre, wären die Lenkräder hinten montiert und die Räder oben.“*

<https://www.welt.de/wirtschaft/article186007488/Bahnchef-Lutz-geraet-immer-staerker-unter-Druck.html>

<https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/aufsichtsrat-nennt-bahn-eine-katastrophenveranstaltung,RD2xmzw>

Klaus-Dieter Hommel, Bahn-Aufsichtsrat und Vizechef der Bahngewerkschaft EVG nennt die deutsche Bahn darüber hinaus eine Katastrophenveranstaltung

Zitat: *„Das ist hier inzwischen eine einzige Katastrophenveranstaltung“*

<https://www.welt.de/wirtschaft/article186007488/Bahnchef-Lutz-geraet-immer-staerker-unter-Druck.html>

<https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/aufsichtsrat-nennt-bahn-eine-katastrophenveranstaltung,RD2xmzw>

Die Deutsche Bahn AG

Der Bahn-Konzern ist, trotz privatwirtschaftlicher Organisation als Aktiengesellschaft, ein Unternehmen im Eigentum des Bundes.

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

<https://www.bundestag.de/blob/435176/b4216f8648bfe1f2a0a40d6e77a858bb/wd-5-022-08-pdf-data.pdf>

Ziel: Bau und Ausbau der Schienenwege

Die Investitionsverpflichtungen des Bundes umfassen dabei den ***Bau und Ausbau der Schienenwege*** sowie Ersatzinvestitionen (§ 8 Abs. 1 BSWAG); als Eisenbahn des Bundes ist die DB AG für den Unterhalt und die Instandsetzung der Schienenwege finanziell verantwortlich (§ 8 Abs. 4 BSWAG).

<https://www.bundestag.de/blob/435176/b4216f8648bfe1f2a0a40d6e77a858bb/wd-5-022-08-pdf-data.pdf>

Zwei weitere Ziele: mehr Verkehr auf der Schiene und Entlastung des Bundeshaushalts

Die Bahnreformgesetzgebung von 1993 setzte vor dem Hintergrund der o.g. Entwicklungen zwei Ziele: mehr Verkehr auf der Schiene und Entlastung des Bundeshaushalts

https://www.deutschebahn.com/resource/blob/264418/8cac7d10f5b53ef3f7ba68ef5d459a01/bilanz_bahnreform-data.pdf

25 Jahre Bahnreform eine schonungslose Bilanz

Ein Staatskonzern in prekärer Verfassung

<https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/25-jahre-deutsche-bahn-ag-ein-staatskonzern-in-prekaerer-verfassung/23829978.html>

Lunapark21 EXTRA, Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie: *DB – 25 Jahre Deutsche Bahn AG*; Heft Extra 18/19; Michendorf, Herbst 2018

25 Jahre Bahnreform eine schonungslose Bilanz

<https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/25-jahre-deutsche-bahn-ag-ein-staatskonzern-in-prekaerer-verfassung/23829978.html>

Gespaltene Entwicklung ...zwischen Nahverkehr und Güterverkehr

https://www.deutschlandfunkkultur.de/25-jahre-bahnreform-die-provinz-bleibt-auf-der-strecke.976.de.html?dram:article_id=435018

Das ZDF ist für Inhalte externer Internetseiten nicht verantwortlich.

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

...Zahl der Beschäftigten halbiert ...Provinz vom Fernverkehr abgekoppelt

https://www.deutschlandfunk.de/erfolgreiche-weichenstellung-die-privatisierung-der-bahn.724.de.html?dram:article_id=437197

<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.25-jahre-bahnreform-was-fuer-besseren-schiennenverkehr-noetig-ist.bcaf13-22cb-4853-ae7b-a3a509eff1c4.html?reduced=true>

Den Nahverkehr haben wir schon ausgebaut – das Geld dafür kommt vom Steuerzahler

.Genau genommen 60% der Umsätze im Personennahverkehr entfallen auf staatliche Zuschüsse über 7 Milliarden Euro. Hier konnte die Schiene insgesamt auch anteilmäßig deutliche Zugewinne verbuchen. Das unternehmerische Risiko liegt damit in diesem Bereich nahe Null.

<https://www.hintergrund.de/politik/inland/der-taegliche-bahnsinn/>

Wir haben beim Güterverkehr die Menge der Transportgüter erhöht

Nur bei längere Transporte und Ganzzüge expandierte die Bahn. Zugleich hat sich die Schiene aus dem Einzelwagen- und dem Güternahverkehr fast komplett zurückgezogen. Dies resultiert vor allem aus dem radikalen zahlenmäßigen Abbau der Gleisanschlüsse (auch als „Industriegleise“ bezeichnet), also einer Aufgabe von Zugangsstellen der Unternehmen ins Gleisnetz. Im Jahr 1994 gab es 11 700 Gleisanschlüsse, 2014 waren es nur noch 2 373. Ein Minus von 80%

<https://www.sueddeutsche.de/auto/gleisanschluesse-zahl-deutschland-1.429730>

<https://www.hintergrund.de/politik/inland/der-taegliche-bahnsinn/>

Der Anteil der Bahn am Reiseverkehr hat sich aber nicht erhöht...

In absoluten Zahlen hat sich zwar die Zahl der Bahnreisenden erhöht, aber der Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen stagniert praktisch seit 25 Jahren bei um die 7,5 Prozent

<http://www.wikiwand.com/de/Verkehrsleistung>

<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/personenverkehr/marktanteile/>

<http://mobilitaetswen.de/wp-content/uploads/2015/06/AltGeschBer2014-Geschaefsbereiche.png>

<https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#textpart-4>

Das ZDF ist für Inhalte externer Internetseiten nicht verantwortlich.

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

Wir haben das Schienennetz um 17 % gekappt

5400 Kilometer Schiene wurden seit der Bahnreform stillgelegt

<https://www.sueddeutsche.de/news/wirtschaft/verkehr-bahn-hat-ueber-5400-kilometer-schienennetz-stillgelegt-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-181229-99-377984>

<https://www.n-tv.de/wirtschaft/Bahn-hat-5400-Kilometer-Gleise-stillgelegt-article20790697.html>

Pünktlichkeit bei 76,5% der Züge

Das ist das Ziel der Bahn für das kommende Jahr

<https://www.welt.de/wirtschaft/article187097438/Deutsche-Bahn-Nur-noch-76-5-Prozent-der-Zuege-sollen-puenktlich-kommen.html>

<https://www.stern.de/wirtschaft/news/fernverkehrsziel--76-5-prozent-bahnchef-verspricht-mehr-puenktlichkeit-8528832.html>

<https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/deutsche-bahn-puenktlichkeit-kosten-1.4207353>

Verspätungen unter 6 Minuten werden nicht einberechnet

https://www.deutschebahn.com/de/konzern/konzernprofil/zahlen_fakten/puenktlichkeitswerte-1187696

<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/deutschen-bahn-bahnchef-lutz-verspricht-mehr-puenktlichkeit-im-fernverkehr/22668094.html?ticket=ST-471550-PjH1UgccMZkEBdzBROA0-ap1>

Wir zählen keine ausgefallenen Züge in die Verspätung

Das sind im Jahr immerhin 140 000 Züge. So die Bundesregierung in einer Antwort auf eine Anfrage der Fraktion „Die Grünen!

<https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-05/deutsche-bahn-zugausfaelle-2017>

<https://www.merkur.de/reise/noch-mehr-verspaetungen-zugausfaelle-trickst-deutsche-bahn-zr-9850984.html>

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

Gründe für Verspätungen

21 Fehler im Schnitt:

<https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/interne-statistiken-der-deutschen-bahn-warum-die-zuege-wirklich-zu-spaet-kommen/23825016.html>

Jetzt wo die Bahn einen neuen Fahrgastrekord meldet

Seit drei Jahren meldet die Bahn neue Fahrgastrekorde zuletzt 142 Millionen Fahrgäste. Dabei vertraut sie auf das schlechte Gedächtnis von Journalisten

https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Deutsche-Bahn--Umsatz-und-Gewinn-gestiegen---Erneut-ein-Fahrgastrekord-im-Fernverkehr--1771472

<https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/deutsche-bahn-fernverkehr-top-gueterbahn-flop/21050368.html>

Ein Blick von Bahn für Alle in die Statistik zeigt Zwanzig Jahre zuvor, im Jahr 1997, fuhren mit 152 Millionen Passagieren zehn Millionen mehr im DB-Fernverkehr als 2017

<https://www.lunapark21.net/lunapark21-extraheft-1819-zum-thema-25-jahre-deutsche-bahn-ag/>

<https://krautreporter.de/2731-die-deutsche-bahn-verstandlich-erklart>

Wie die Bahn trickst weiterhin indem sie die 30 Millionen kostenlos Reisenden plötzlich unter Mehdorn in die Statistik hineinrechnet

<https://www.nachdenkseiten.de/wp-print.php?p=46608>

Ein Ergebnis der Bahnprivatisierung wo die Zahlen nach oben gegangen sind. Die Vorstandsgehälter

Der Vorstandschef erhält rund 2 Millionen zusammengesetzt aus Fixgehalt und Boni

<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/bahnchef-lutz-soll-soviel-verdienen-wie-sein-vorgaenger-14937841.html>

<http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/bahn-bahnchef-grube-will-mehr-gehalt-a-1121986.html>

<https://ib.deutschebahn.com/ib2017/de/an-unsere-stakeholder/corporate-governance-bericht/verguetungsbericht/das-verguetungssystem-des-vorstands.html>

Das ZDF ist für Inhalte externer Internetseiten nicht verantwortlich.

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

Bei seinem vorzeitigen Abgang erhielt Grube für 30 Tage Arbeit 2,3 Millionen Euro

<https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/abfindung-fuer-ex-bahnchef-grube-2-3-millionen-euro-fuer-30-tage-im-amt/21082542.html>

5. SOLO Benaissa Lamroubal

Webseite Benaissa Lamroubal

<https://www.rebellcomedy.de/benaissa/>

Deutsche Bahn will 22.000 neue Mitarbeiter einstellen

Zur Verbesserung von Qualität und Pünktlichkeit will die Deutsche Bahn in diesem Jahr insgesamt 22.000 neue Mitarbeiter einstellen - 9000 mehr als zuvor geplant. Damit soll auch die Pünktlichkeit deutlich verbessert werden.

<https://rp-online.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-will-2019-22000-neue-mitarbeiter-einstellen-aid-35706519>

<https://www.stern.de/news/bahn-will-22-000-neue-mitarbeiter-einstellen-8536070.html>

Drei Denkfehler offenbaren das Dilemma der Bahn

Der Bahn-Plan hat allerdings drei entscheidende Nachteile. Ihn umzusetzen, kostet Milliarden. Zweiter Makel: Keiner weiß, woher dieses Geld kommen soll. Und drittens löst die Agenda das eigentliche Dilemma der Bahn nicht: ihr strukturelles Problem und damit die Ursache für das Dilemma des Schienenverkehrs.

Als das gilt gemeinhin der schlechte Zustand des Schienennetzes und die zu geringen Kapazitäten auf den Schienenwegen, die die wachsende Zahl von Fahrgästen und Zügen nicht mehr aufnehmen können. Doch es gibt im Konzern außerdem massive Managementfehler, wie interne Unterlagen der DB zeigen, die WELT vorliegen.

<https://www.welt.de/wirtschaft/article187274468/Deutsche-Bahn-Drei-Denkfehler-offenbaren-das-Dilemma-des-Konzerns.html>

Deutsche Bahn App

<https://praxistipps.chip.de/deutsche-bahn-so-funktioniert-das-handyticket-27333>

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

<https://inside.bahn.de/unterschied-handy-ticket-online-ticket/>

Ausfälle, Verspätungen, kein Bier Deutsche Bahn hat ein massives Toiletten-Problem

<https://www.berliner-zeitung.de/berlin/verkehr/ausfaelle--verspaetungen--kein-bier-deutsche-bahn-hat-ein-massives-toiletten-problem-31422422>

<https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/deutsche-bahn-warum-immer-mehr-zug-toiletten-defekt-sind/23017748.html>

Frau machte sich im Zug eigenverantwortlich in die Hose, meint das Landgericht Trier

<https://www.lto.de/recht/nachrichten/n/lg-trier-1s13115-schmerzensgeld-toilette-bahn-defekt-in-die-hose-gemacht/>

Kinderlied - Töff, töff, töff, die Eisenbahn

Text: traditionell; Musik: traditionell

<https://www.sternschnuppe-kinderlieder.de/kinderlieder-texte/207/Toeff-toeff-toeff-die-Eisenbahn>

Wenn die Bahn voll ist

<https://www.n-tv.de/ratgeber/Wenn-die-Bahn-voll-ist-article20429225.html>

ICE nach München total überfüllt, Bahn ruft Bundespolizei

<https://www.morgenpost.de/berlin/article215711897/ICE-nach-Muenchen-total-ueberfuellt-Bundespolizei-muss-raeumen.html>

Ab wann ist ein Zug überfüllt?

Während es im Flugzeug keine Stehplätze gibt, können Züge auch fahren, wenn es keine Sitzplätze mehr gibt und der Rest der Fahrgäste stehen muss. Doch die Grenzen sind in Zulassungsregeln definiert, wie ein Bahnsprecher erläutert. Aus Sicherheitsgründen dürfen sie nicht zu mehr als 200 Prozent besetzt sein. Das wären bei einem ICE mit etwa 750 Sitzplätzen maximal 1500 Fahrgäste.

https://www.focus.de/reisen/bahn/tid-22077/ueberfuellte-fernzuege-ab-wann-ist-ein-zug-ueberfuellt_aid_621578.html

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

Reisen mit Bahn und Fahrrad

https://www.bahn.de/p/view/service/fahrrad/bahn_und_fahrrad.shtml

<https://community.bahn.de/questions/1713584-moeglichkeiten-verweigerung-fahrradmitnahme>

<http://www.spiegel.de/reise/aktuell/fahrrad-in-der-bahn-die-besten-tipps-a-1034195.html>

6. Die Konzernstruktur der Deutschen Bahn AG

Unternehmensstruktur der DB AG

Der Deutsche Bahn Konzern unterteilt sich aktuell in acht Geschäftsfelder. Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr, DB Regio und DB Arriva sind für den Personenverkehr verantwortlich. Die DB Schenker und die DB Cargo beschäftigen sich mit dem Güterverkehr und der Logistik und die DB Netze Personenbahnhöfe, DB Netze Energie und DB Netze Fahrweg sind für die Infrastruktur und sonstigen Dienstleistungen zuständig. Der mit Abstand größte Umsatz wird von der DB Schenker erwirtschaftet.

- **DB Fernverkehr:** Dieses Geschäftsfeld ist für die innerdeutschen und länderübergreifenden Fernverkehrsverbindungen auf der Schiene zuständig. Hierzu zählen z.B. die Verbindungen mit ICE, IC und EC.
- **DB Regio:** Dieses Geschäftsfeld ist für den Regionalverkehr in Deutschland zuständig. Hierzu zählen z.B. Verbindungen mit RE, RB, S-Bahn oder Regionalbussen.
- **DB Arriva:** Die DB Arriva bietet Personenbeförderungsleistungen in 14 Ländern in Europa an. Hierzu zählt beispielsweise der Stadtverkehr mit Bus, Zug, Straßenbahn oder Krankentransportwagen.
- **DB Schenker:** Die DB Schenker ist der Logistikdienstleister der Deutschen Bahn. Sie ist u.a. für den Landverkehr, aber auch für Frachttransporte über Luft- und Seewege zuständig.
- **DB Cargo:** Die DB Cargo ist der Logistikdienstleister für den europäischen Schienengüterverkehr. Der Kunde kann dabei zwischen dem Transport in Ganzzügen, Einzelwägen oder im kombinierten Verkehr wählen.
- **DB Netze Personbahnhöfe:** Die DB Netze Personbahnhöfe ist zuständig für den Betrieb von Personbahnhöfen. In diesem Bereich ist sie europaweit führend. Auch die Vermarktung und Vermietung der Bahnhofsflächen fällt in dieses Geschäftsfeld.

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

- **DB Netze Energie:** Dieses Geschäftsfeld ist für die Energieversorgung im Schienenverkehr verantwortlich. Hierzu zählt z.B. die Bereitstellung von Strom, Gas und Wärme.
- **DB Netze Fahrweg:** Die DB Netze Fahrweg ist der führende Anbieter im Bereich Eisenbahninfrastruktur in Europa. Die größte Einnahmequelle stellen die Nutzungsgebühren für Trassen dar.

<https://www.tourismus-schulz.de/verkehr-und-tourismus/bahnverkehr/deutsche-bahn-db/unternehmensstruktur>

Die DB AG und ihre über 500 Töchterunternehmen im Ausland

Die DB AG hat in den letzten 15 bis 20 Jahren ihre Geschäftstätigkeiten vor allem international stark ausgeweitet und in vielfältige Verkehrssegmente ausgedehnt (z. B. mit Arriva plc. für europaweiten Nahverkehr oder mit Schenker AG für weltweite Güterverkehrs- und Logistikleistungen). Sie ist zum „global player“ geworden und in rund 140 Ländern unternehmerisch tätig. 73 % der Tochterunternehmen des DB AG-Konzerns haben im Ausland ihren Sitz (513 von 700 Unternehmen).

<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/sonderberichte/bahn-ag-2019/pressemitteilung>

DB Arriva

Arriva hat seinen Unternehmenssitz im nordenglischen Sunderland.

[https://web.archive.org/web/20130126080430/http://www.arriva.co.uk/arriva/de/about arriva/history](https://web.archive.org/web/20130126080430/http://www.arriva.co.uk/arriva/de/about%20arriva/history)

<https://www.arriva.co.uk/transport-leader/about-us/deutsche-bahn>

2010: Das britische Bus- und Zugunternehmen Arriva hat der geplanten Übernahme durch die Deutsche Bahn zugestimmt. Das berichtete die britische Nachrichtenagentur PA am Donnerstagmorgen. Der Preis liege bei 1,59 Milliarden Pfund (1,83 Milliarden Euro). Die Bahn und das börsennotierte Unternehmen mit Sitz im nordenglischen Sunderland hatten seit Wochen über mögliche Kaufangebote gesprochen.

<https://www.hna.de/wirtschaft/deutsche-bahn-arriva-stimmt-uebernahme-726974.html>

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

Ein Moslem will Sachsen-Anhalt repräsentieren – wegen der AfD

Fractionen im Landtag von Sachsen-Anhalt: CDU (31 Sitze) , AfD (22 Sitze) , Linke (16 Sitze), SPD (11 Sitze) , Grüne (5 Sitze) und 2 fraktionslose Abgeordnete

<https://www.landtag.sachsen-anhalt.de/>

https://de.wikipedia.org/wiki/Landtag_von_Sachsen-Anhalt#Gegenw%C3%A4rtige_Zusammensetzung

Die Möglichkeiten, um mit der Bahn nach Bad Aibling zu kommen:

- Von München direkt nach Bad Aibling: Mit dem Meridian direkt nach Bad Aibling (Mo-Fr) oder über Rosenheim (Mo-So)
- Von München über Holzkirchen: Mit der BOB (Bayerische Oberlandbahn) nach Holzkirchen und dann mit der Regionalbahn nach Bad Aibling
- Von München über Kreuzstraße: Mit der S7 (Münchner Verkehrs- und Tarifverbund MVV) nach Kreuzstraße und dann mit der Regionalbahn nach Bad Aibling
- Von München über Rosenheim: Mit Interregio/Regionalexpress nach Rosenheim und dann mit der Regionalbahn nach Bad Aibling

<https://www.bad-aibling.de/stadt/verkehr/deutsche-bahn-meridian/>

Hintergrund: Das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) von 2016

Das Eisenbahnregulierungsgesetz ist ein deutsches Gesetz zur Regulierung der Eisenbahn in Deutschland.

https://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnregulierungsgesetz#cite_ref-spiegel-2016-31-70_1-0

Die Leitlinien

https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/Eisenbahnen/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Leitlinien/Leitlinien_node.html

Ein bizarres Gesetz

Der Spiegel bezeichnete es als „eines der bizarrsten Gesetze der Legislaturperiode“ und als „Musterbeispiel dafür, was in der Gesetzgebung schief läuft“, nachdem im Vorfeld thematisch nicht mit dem Gesetz verbundene Themen miteinander vermischt worden seien und Lobbyisten weitest möglichen Einfluss genommen hätten. Durch den Einfluss

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

von Ronald Pofalla, 2013 noch Kanzleramtsminister und zwischenzeitlich Vorstand der Deutschen Bahn, sei ein zur Einschränkung des Einflusses der Deutschen Bahn erlassenes Gesetz nahezu wirkungslos.

<http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-146047966.html>

Der Streitpunkt, der sich hinter Paragraph 37 verbarg

Es war am 24. September 2015, als die Ministerpräsidenten in Berlin mit der Kanzlerin zu einem Gipfel zusammenkamen, der sich eigentlich der Flüchtlingspolitik widmen sollte. Die Runde verabschiedete ein Papier, in dem es unter anderem um schnellere Anerkennungsverfahren und die Kosten für die Unterkunft von Asylbewerbern ging. Nur der vorletzte Absatz in der zehneitigen Unterlage passte nicht zum Thema. Dort hieß es unvermittelt, dafür aber sehr präzise: *„Die Regionalisierungsmittel werden in 2016 auf **acht Mrd. Euro** erhöht und in den Folgejahren jährlich mit einer Rate von 1,8 Prozent dynamisiert.“* Und weiter: *„Bund und Länder werden die Dynamik des Anstiegs der Trassenpreise begrenzen.“*

<http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-146047966.html>

Die 8 Milliarden Euro des Bundes an die Länder für den Personennahverkehr

Grundlage: Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (REGG)

„§ 3 Regionalisierung

Zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr ist anzustreben, die Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zusammenzuführen. Das Nähere regeln die Länder.

...

§ 5 Finanzierung und Verteilung

(1) Den Ländern steht für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Steueraufkommen des Bundes nach Maßgabe der folgenden Vorschriften für jedes Jahr ein Betrag zu.

(2) Für das Jahr 2016 wird der Betrag auf 8 Milliarden Euro festgesetzt.

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

(3) Ab dem Jahr 2017 bis einschließlich des Jahres 2031 steigt der in Absatz 2 bezeichnete Betrag jährlich um 1,8 vom Hundert.“

Anmerkung:

Die Verteilschlüssel der Regionalisierungsmittel finden sich in Anlage 1 und Anlage 2 des REGG

<https://www.streifler.de/gesetze/regg>

Bedeutung dieser Regionalisierungsmittel

Regionalisierungsmittel sind Gelder, die der Bund den Bundesländern jährlich zur Verfügung stellt. Die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist in Deutschland mit der Bahnreform von 1994/1996 vom Bund auf die Länder übergegangen. Nach dem „Besteller-Ersteller-System“ bestimmen seitdem die Länder, auf welchen Strecken und in welchem Umfang den Bürgern ein Schienenpersonennahverkehr angeboten wird.

Die Höhe der Regionalisierungsmittel beläuft sich nach der Aufstockung auf insgesamt 8,2 Milliarden Euro pro Jahr. Ab 2017 bis zum Jahr 2031 wird dieser Betrag jährlich um 1,8 Prozent aufgestockt.

<https://www.allianz-pro-schiene.de/glossar/regionalisierungsmittel/>

Die DB AG ihre Tochter DB Netze und deren Trassenmonopol

Auf der Schiene besitzt die Deutsche Bahn nach wie vor ein gewisses Monopol, ihr gehören die Gleise. Der Konzern entscheidet, wer, wann auf welchen Strecken fährt.

<http://gsapp01.gruenderszene.de/automotive-mobility/neue-vorwuerfe-der-zoff-zwischen-deutscher-bahn-und-flixtrain-geht-weiter?ref=next>

Etwa zwei Drittel der Regionalisierungsmittel gehen als Trassen, Stationsgebühren und Energiekosten an die DB Netze-Tochter

„Das Nahverkehrsunternehmen muss aber zwei Drittel der Regionalisierungsmittel als Trassen- und Stationsgebühren an die DB Netztochter zahlen“, sagt Oomen. Dieses Geld fließe aber nicht ins Netz sondern in den Gewinn des Konzerns. Das ganze sei ein geschlossener Kreislauf zu Gunsten des Bundes, die Bahn nur der Durchlauferhitzer.

<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/staatskonzern-von-einnahmen-des-netzes-profitiert-der-bund/6449106-2.html>

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

Zugkilometer oder Personenkilometer?

10 Zugkilometer bedeutet ein Produkt aus der Zahl 10, der Angabe 1 Zug und der Strecke 1 Kilometer: $10 \text{ Züge} \times 1 \text{ Kilometer} = 5 \text{ Züge} \times 2 \text{ Kilometer} = 2 \text{ Züge} \times 5 \text{ Kilometer} = 1 \text{ Zug} \times 10 \text{ Kilometer} = 10 \text{ Zugkilometer}$

Bei Personenkilometern verhält es sich ähnlich: Das Produkt aus der Zahl der Personen mit der Anzahl der Kilometer ergibt die Gesamtzahl der Personenkilometer: 100 Personenkilometer ergeben sich wenn 100 Personen einen Kilometer fahren oder 25 Personen vier Kilometer fahren etc.

Betriebsleistungen und Beförderungsleistungen

Die Betriebsleistungen werden jährlich in Millionen. Zugkilometer berechnet

Und die Beförderungsleistung in Milliarden Personenkilometer

Durchschnittlichen Kostenstruktur des SPNV in den letzten Jahren

Die Trassenentgelte, Stationsentgelte und die Energiekosten werden – wie auch die anderen Elemente der Kostenstruktur (siehe Graphik unten) – als Betriebskosten entsprechend der Zugkilometer veranschlagt.

- Entgelte für die Nutzung von Trassen („Trassenentgelte“ i.W. an DB Netz AG): 4,86 €/Zugkm / 32,1 %

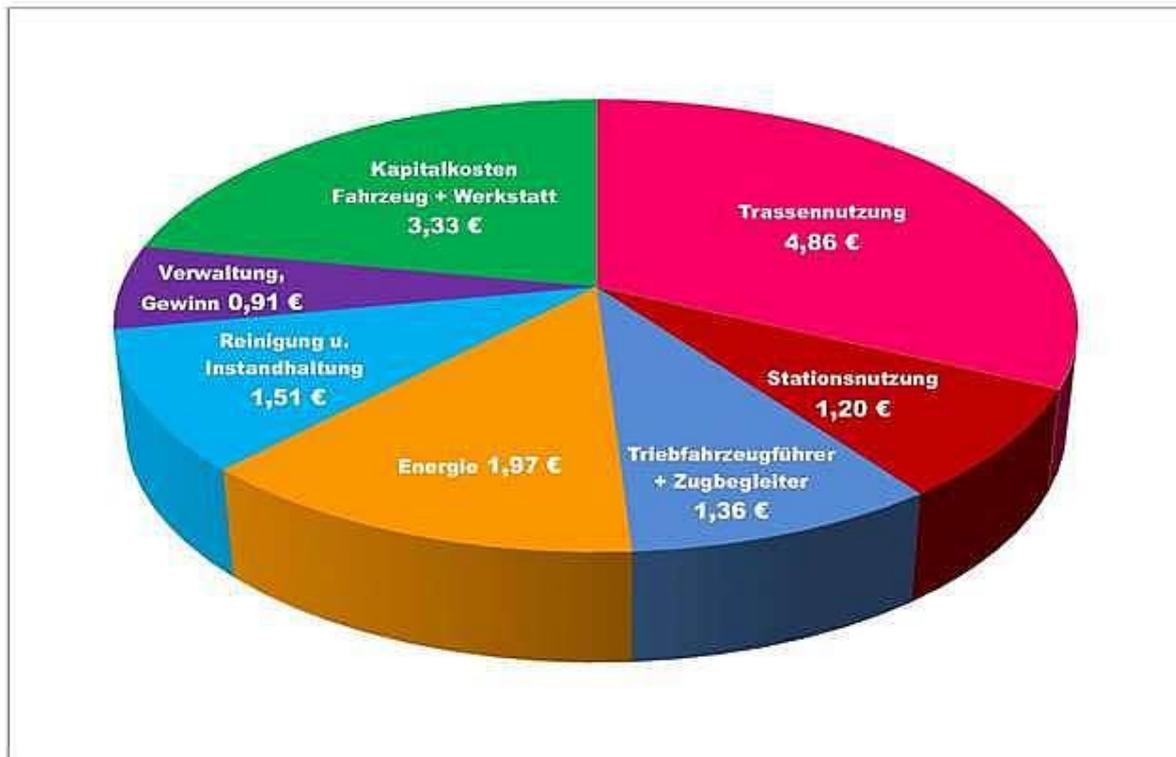
- Entgelte für die Nutzung von Stationen („Stationsentgelte“ i.W. an DB S&S): 1,20 €/Zugkm / 7,9 %

- Energiekosten (Bahnstrom oder Dieselmotorkraftstoff): 1,97 €/Zugkm / 13,0 %

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019



<https://www.lnvg.de/spnv/finanzierung-spnv/kostenzusammensetzung-im-spnv/>

Die Trassen- und Stationsnutzung - also Bahnhofskosten - und der größte Teil der Energiekosten werden an die die drei Unterbereiche der DB Netze AG (die DB NETZ AG oder DB Netz Fahrweg, die DB Energie und die DB S&S oder auch DB Stationen & Service bzw. DB Personenbahnhöfe) von den SPNV-Betreibern überwiesen. ZU den Überweisenden gehört auch der größte SPNV-Betreiber in Deutschland: die DB Regio.

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/151311/umfrage/marktanteile-an-der-verkehrsleistung-im-deutschen-spnv/>

Die Gesamtkosten beim SPNV (Schienenpersonennahverkehr) pro Zug und gefahrenen Kilometer – also pro Zugkilometer – betragen demnach 15,14 Euro, also rund 15 Euro.

Die Kosten die von den jeweiligen Bahnbetreibern an die DB Netze AG zu zahlen sind betreffen die drei Bereiche Trassen- und Stations- - also Bahnhofsnutzung - sowie Energieverbrauch.

Für diese ergeben sich nach obigen Angaben 8,03 Euro pro Zugkilometer. Reduziert man diese Summe wegen zusätzlicher Anbieter von Energie außerhalb der DB AG auf

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

7,75 Euro, so kann man davon ausgehen, daß gut die Hälfte des Umsatzes der SPNV-Betreiber an die DB Netze AG fließt.

Beispielrechnung

Konkret: Legt man für die Rechnung für das Jahr 2016 als SPNV-Betriebsleistung in Deutschland 673,3 Millionen Zugkilometer im SPNV zugrunde,

<https://bag-spnv.de/zahlen-fakten>

dann sind für jeden der etwa 673,3 Millionen Zugkilometer 7,75 Euro zu zahlen. Im Jahr 2016 gehen also insgesamt etwa 5,22 Milliarden Euro an die DB Netze AG bzw. deren Unterorganisation.

Diese 5,22 Milliarden an Kosten der SPNV-Betreiber umfassen einen Anteil von gut 65 Prozent – also rund zwei Drittel – an den Regionalisierungsmitteln von 8 Milliarden Euro, die 2016 zuvor vom Bund an die Länder gegeben wurden und von den Landesregierungen dann an die jeweiligen SPNV-Betreiber in den jeweiligen Bundesländern weitergereicht worden sind.

Wie die DB AG mit ihren Unterfirmen Monopolgewinne aus dem Netz abzieht

Der Bund hat das falsche Signal gesetzt – und die Bahn so konstruiert, dass ihre Chefs im Zweifel gegen die Schiene entscheiden. Während der Staat die Schiene bezuschusst, erlaubt er der Bahn-Holding, dass sie Monopolgewinne aus dem Netz abzieht. Es läuft so: Für alle Züge, auch jene mit DB-Logo, die auf dem Schienennetz verkehren, und für jeden Bahnhof, an dem sie halten, kassiert die Netzsparte der Deutschen Bahn Trassengebühren und Stationsentgelte. Weil die aber nicht vollständig zurück in die Schiene fließen, entstehen beim Netz Gewinne, die dann wiederum bei der Konzernholding landen. Das regeln sogenannte Ergebnisabführungsverträge zwischen Mutter- und Tochtergesellschaften innerhalb des Bahnkonzerns. Mit diesem Geld kann die Bahn Verluste in anderen Bereichen ausgleichen und alle möglichen Geschäfte finanzieren, auch Zukäufe im Ausland.

<https://www.zeit.de/2014/19/deutsche-bahn-schienennetz>

Ausweitung internationaler und bahnfremder Geschäftstätigkeiten durch die DB AG

Parallel hat das Bundesunternehmen DB AG seine Geschäftstätigkeit stark international ausgerichtet und in vielfältige Verkehrssegmente ausgedehnt, die der grundgesetzliche Gewährleistungsauftrag des Bundes nicht umfasst. So betreibt die DB AG über ihr Das ZDF ist für Inhalte externer Internetseiten nicht verantwortlich.

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

Tochterunternehmen Arriva plc. europaweit Nahverkehr mit Zügen, Bussen und in einigen Städten auch mit Wassertaxen. Ein anderes Tochterunternehmen, die Schenker AG, bietet weltweit Güterverkehrs- und Logistikdienstleistungen zu Lande, zu Wasser und in der Luft an. Letztlich trägt der Bund das wirtschaftliche Risiko dieser Geschäfte. Im Ergebnis ihrer Internationalisierungsstrategie ist die DB AG – und damit der Bund – heute unternehmerisch in mehr als 140 Ländern tätig. Im Ausland erzielt der DB AG-Konzern etwa 43 % seines Umsatzes und rund 73 % seiner Tochterunternehmen haben dort ihren Sitz (Tz. 2.3). Aus der globalen Geschäftstätigkeit der DB AG ergeben sich bislang keine positiven Effekte für die Ertrags- und Finanzlage der Eisenbahn in Deutschland (Tz. 4.1.1).

<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/sonderberichte/langfassungen-ab-2013/2019/2019-sonderbericht-strukturelle-weiterentwicklung-und-ausrichtung-der-deutschen-bahn-ag-am-bundesinteresse>

Die DB Mobility Logistics AG (DB ML AG)

war bis zu ihrer Auflösung 2016 eine aus der Stinnes AG hervorgegangene Aktiengesellschaft im Alleinbesitz der Deutschen Bahn AG. Die Bruttoinvestitionen in diesem Geschäftsbereich betragen allein im Jahr 2012 über 2,3 Milliarden Euro. Die DB Arriva war damals eine ihrer Tochterfirmen.

siehe: DB Mobility Logistics Geschäftsbericht 2012 - Deutsche Bahn AG

DB Arriva und der Busverkehr

Kroatien und Polen und weitere

Aus einer Meldung 2013:

„DB Arriva, die Tochter der Deutschen Bahn für den Regionalverkehr im Ausland, übernimmt innerhalb des DB-Konzerns die nun erworbenen Aktivitäten von Veolia Transport Central Europe (VTCE). DB Arriva wird somit zum größten internationalen Betreiber von Personenverkehr in Osteuropa und baut mit der Akquisition das bestehende Geschäft in Polen, der Slowakei und Tschechien aus. Die Märkte in Kroatien, Serbien und Slowenien kommen neu hinzu. Damit steigt die Zahl der Länder, in denen Arriva europaweit aktiv ist, auf 15.

VTCE beschäftigt mehr als 6.300 Mitarbeiter und betreibt über 3.400 Fahrzeuge an rund 60 Standorten. Der Umsatz lag im Jahr 2012 bei 253 Millionen Euro. Kerngeschäft sind innerstädtische und regionale Busverkehre. Zum erweiterten Portfolio gehören Schulbus-, Fern- und Charterverkehre.“

Das ZDF ist für Inhalte externer Internetseiten nicht verantwortlich.

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

https://web.archive.org/web/20130607135933/http://www.deutschebahn.com/de/konzern/im_blickpunkt/3929588/VTCE.html

Busse in Schweden

Arriva hat in den letzten Jahren seinen Marktanteil in Schweden ausgebaut und erfüllt jetzt sechs große Eisenbahnverträge und betreibt rund 12 Prozent der Busse im Land. Im Jahr 2011 wurde der Nah- und Regionalzug der Deutschen Bahn - in Partnerschaft mit der Schwedischen Bahn - in das europäische Geschäft von Arriva aufgenommen.

<https://www.arriva.co.uk/countries/sweden>

https://de.wikipedia.org/wiki/Arriva#cite_note-13

Riesige Gelenkbusse aus Mannheim nach Malta

So recht kann sich eh keiner mehr erinnern, wer die Idee hatte, die unter anderem in Mannheim gefertigten Riesenbusse auf das kleine Eiland Malta zu importieren. Womöglich fehlte es den neuen Verkehrsbetrieben schlicht an Ortskenntnis: 2011 war der Busverkehr Maltas erstmals öffentlich und EU-weit ausgeschrieben worden. Den Zuschlag erhielt die Transportfirma "Arriva" - eine Tochter der Deutschen Bahn.

<https://www.swp.de/politik/inland/die-monster-von-malta-20154863.html>

Wie Strategien scheitern: Arriva als Busbetreiber auf Malta.

Ein eindrucksvolles Beispiel, wie Global-Player-Strategien krachend und teuer scheitern können, bietet die DB-Tochter Arriva, die insbesondere Busverkehre in ganz Europa betreibt und von der man daher eigentlich Kompetenz im Betrieb von Busnetzen erwarten sollte.

Auf den Inseln Malta und Gozo besteht der öffentliche Nahverkehr aus etwa 80 Buslinien. Bis Juli 2011 wurden diese von lokalen Unternehmen unter dem Dach des staatlichen Betreibers ATP betrieben, oft gehörten die Busse sogar den einzelnen Fahrern. Das hatte zur Folge, dass auf Malta viele klassische, alte Busse unterwegs waren, die oft mit viel Liebe zum Detail instand gehalten und bemalt wurden und dadurch insbesondere bei vielen Touristen Kultstatus hatten.

Unter Verweis auf die – allerdings nicht zwingenden – EU-Vorgaben wurde der Busverkehr europaweit ausgeschrieben. Dabei gewann Arriva und plante das gesamte Bus-Netzwerk neu – ohne viel Rücksicht auf die traditionellen Strukturen. Busse unterschiedlicher Größe, darunter viele Mercedes-Niederflurbusse, wurden nach Malta verschifft. Zum 3. Juli 2011 übernahm Arriva dann den Busverkehr auf Malta mit insgesamt 264 Bussen.

Das ZDF ist für Inhalte externer Internetseiten nicht verantwortlich.

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

Doch schon bald wurde klar, dass bei den Planungen offensichtlich einiges schief gelaufen war: Viele Busse waren verspätet oder fuhren überhaupt nicht, sie hatten falsche Informationen über die Fahrtrouten oder gar technische Defekte. Teilweise waren Busse zu lang und blieben in den engen Gassen von La Valetta und anderen Städten hängen. Es gab sogar mehrere Brände von Bussen. Viele der neuen Fahrer, die oft früher eigene Busse gefahren hatten, erschienen nicht zum Dienst, weil sie mit Arriva andere Verträge abgeschlossen hatten als ihre Dienstpläne nun vorgaben. Daraufhin brachte Arriva Fahrer aus Großbritannien auf die Insel und vergab einige Linien an andere Firmen. Die neuen Fahrer wiederum verstanden vielfach nicht die Landessprache, maltesisch, so dass es zu erheblichen Kommunikationsproblemen kam. Doch auch dies und Veränderungen des Liniennetzes brachten keine Erleichterung, das Bussystem blieb insgesamt höchst unzuverlässig. Über die ersten zweieinhalb Jahre hinweg summierten sich die Verluste für Arriva durch die Probleme auf 50 Millionen Euro.

Am 2.1.2014 endete für Arriva der Betrieb des Busverkehrs auf Malta – das DB-Unternehmen war auf ganzer Linie gescheitert. Im Geschäftsbericht der DB ML AG liest man dazu: *„Im Januar 2014 haben wir die Aktivitäten von DB Arriva auf Malta und Gozo [...] an das Land Malta veräußert. Maßgeblich für diesen Schritt waren die andauernden betrieblichen Schwierigkeiten.“* Im Geschäftsbericht des Gesamtkonzerns wird die Realität der enormen Verluste wie folgt, fast in Orwell-Sprache beschönigt: *„Da auf Basis des bestehenden Vertrags keine angemessene Profitabilität erzielt werden konnte, haben wir Arriva Malta veräußert.“*

Siebeneinhalb Jahre vor dem Auslaufen des Vertrages zog sich Arriva zurück. Die gesamten Kosten für das Abenteuer nach DB-Informationen *„ein dreistelliger Millionenbetrag“*.

Siehe den Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2014, Seite 21 unter:

<http://www.bahn-fuer-alle.de/pages/pressemitteilungen/2015/grube-verabschiedet-sich-vom-brot--und-buttergeschaeft-der-bahn.php>

Die Milliardenverluste der DB AG

Die Deutsche Bahn hat 2015 auch wegen des kriselnden Güterverkehrs auf der Schiene erstmals seit zwölf Jahren rote Zahlen geschrieben. Trotz eines Rekordumsatzes stand unter dem Strich ein Verlust von 1,3 Milliarden Euro.

<https://www.stern.de/wirtschaft/news/darum-faehrt-die-bahn-einen-milliardenverlust-ein-6750592.html>

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

Im Jahr 2015 hat Konzernkreisen zufolge die Bahn nach vielen Jahren erstmals wieder einen Verlust eingefahren. Die Verschuldung wird zudem in den nächsten Jahren ein Rekordniveau von über 20 Milliarden Euro erreichen. Der Konzern steht von vielen Seiten unter Druck: Im Schienengüterverkehr verliert der einstige Monopolist ständig Marktanteile und fährt Verluste ein.

<https://www.welt.de/wirtschaft/article160310446/Privatisierung-von-Schenker-und-Arriva-verschoben.html>

Der Schuldenberg der DB AG beträgt 2016 bereits fast 20 Milliarden Euro. Die Kreditwürdigkeit steht daher unter Beobachtung der Ratingagenturen. Das Unternehmen müsste bei einer weiteren Herabstufung der Bonität mit höheren Zinszahlungen rechnen. Das soll mit einer Kapitalspritze verhindert werden.

<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/deutsche-bahn-steuerzahler-muss-bahn-mit-milliarden-retten/14578422.html?ticket=ST-1235018-AIpfHeguEsQCbyDGbb0a-ap5>

Wissensstand 2018: Die Bahn zahlt schon fast eine Milliarde Euro Zinsen. Somit bleiben etwa 700 Millionen Euro. Der Bund als Eigentümer hat seine Dividendenforderung inzwischen aufgegeben, trotzdem reichen der Bahn die 700 Millionen nicht, um die anstehenden Investitionen zu finanzieren. In den vergangenen Jahren ist die Bahn im Fernverkehr mit einer weitgehend abgeschriebenen, veralteten Flotte gefahren. Doch inzwischen hat die Bahn neue ICE4 in einem Volumen von rund fünf Milliarden Euro bestellt, dazu kommen neue Doppelstock-IC. Hinzu kommen Kostensteigerungen aus dem Projekt Stuttgart 21. Wir sprechen insgesamt also über Investitionen von mehr als sechs Milliarden Euro. Die kann die Bahn aus ihrem Geschäft heraus nicht aufbringen. Also muss sie weiter Schulden machen. Dabei haben wir noch gar nicht darüber gesprochen, dass die Bundesregierung den Schienenverkehr bis 2030 eigentlich verdoppeln will. Für den dafür notwendigen Ausbau ist erst recht kein Geld da.

<https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-09/deutsche-bahn-fernverkehr-zuege-kauf-probleme-gueterverkehr/komplettansicht>

Der Bund hat das falsche Signal gesetzt – und die Bahn so konstruiert, dass ihre Chefs im Zweifel gegen die Schiene entscheiden. Während der Staat die Schiene bezuschusst, erlaubt er der Bahn-Holding, dass sie Monopolgewinne aus dem Netz abzieht. Es läuft so: Für alle Züge, auch jene mit DB-Logo, die auf dem Schienennetz verkehren, und für jeden Bahnhof, an dem sie halten, kassiert die Netzsparte der Deutschen Bahn Trassengebühren und Stationsentgelte. Weil die aber nicht vollständig zurück in die Schiene fließen, entstehen beim Netz Gewinne, die dann wiederum bei der Konzernholding landen. Das regeln sogenannte Ergebnisabführungsverträge zwischen

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

Mutter- und Tochtergesellschaften innerhalb des Bahnkonzerns. Mit diesem Geld kann die Bahn Verluste in anderen Bereichen ausgleichen und alle möglichen Geschäfte finanzieren, auch Zukäufe im Ausland.

<https://www.zeit.de/2014/19/deutsche-bahn-schiennetz/komplettansicht>

Untersuchung des Unfalls in Bad Aibling

Winfried Wolf von Bahn für alle schreibt in seinem Buch „abgrundtief und bodenlos“ S.190f. über ein gefährdetes Sicherheitssystem:

„Ein Fahrdienstleiter (Stellwerker), der auf seinem Smartphone im Dienst »spielt«, ist ebenso Teil dieses Systems, wie die Tatsache, dass im Stellwerk von Bad Aibling eine seit Mitte der 1980er Jahre veraltete Technik eingesetzt wurde. Und, wie die Deutsche Bahn AG Anfang 2017 kundtat, weiter eingesetzt wird.“

Die Bahn hat dort widerrechtlich eine Bahnstrecke nicht regelgemäß ausgerüstet.

Prozeßbericht Stefan Aschauer-Hundt; Saarländischer Beobachter vom 24. 11.2016:

Rüdiger Muschweck, Leiter der Eisenbahnuntersuchungsstelle des Bundes für den Bereich Deutschland Süd-Ost präsentierte im Prozess die *Verfügung der Hauptverwaltung der DB von 1984*, wonach beim Vorhandensein von mehr als einem Blockabschnitt zwischen zwei Zugmeldestellen die *Erlaubnisabhängigkeit* nachzurüsten sei sowie der Bundesbahndirektion München dafür Mittel zur Verfügung stünden. Diese Nachrüstung ist 1984 unterblieben; die Schalteinrichtung fehlt: kein regelkonformer Streckenblock zwischen Kolbermoor und Bad Aibling

Rechtsanwalt Friedrich Schweikert, Nebenklagevertreter von Hinterbliebenen und Opfern fragte nach:

Ist die Nachrüstpflcht verhandelbar?

Rüdiger Muschweck:

Bei Zentralblock, den die DB als hier verbaut unterstellt, gibt es kein Deuteln; die Erlaubnisabhängigkeit müsse vorhanden sein. Sowas wie in Bad Aibling ist wohl nach 1984 nicht mehr verbaut worden; wie oft es das noch woanders gibt, ist unbekannt.

Vergl. **Winfried Wolf von Bahn für alle schreibt in seinem Buch „abgrundtief und bodenlos“ S.190f.**

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

Mitverantwortung der Bahn

Der Bericht der Untersuchungsstelle zeichnet noch einmal minutiös die vielen Fehler nach, die der Fahrdienstleiter auch nach dem entscheidenden ersten Fehler noch gemacht hat. Zugleich zeigen die Unfallermittler in dem Bericht aber auch eine ganze Reihe von technischen und organisatorischen Mängeln auf, welche die Fehler des Fahrdienstleiters begünstigt haben. Eine technische Komponente, die in dem alten Stellwerk schon längst hätte installiert sein sollen, hätte die tödliche Kollision womöglich sogar noch verhindert.

Diese sogenannte Erlaubnisabhängigkeit hätte es dem Fahrdienstleiter praktisch unmöglich gemacht, beide Züge am selben Gleis aufeinander zufahren zu lassen. Eine Nachrüstung hätte "zur sicheren Seite gewirkt und einen entsprechenden Beitrag zur Vermeidung des Unfalls geliefert", wie es die Ermittler in ihrem Bericht formulieren. Anwalt Schweikert hat diese Passage mit einem Entwurf verglichen, den er nach langem Drängen vor mehreren Monaten erhalten hatte. Darin sei noch zu lesen gewesen, dass die Nachrüstung die Kollision mit hoher Sicherheit verhindert hätte - trotz der Fehler des Fahrdienstleiters. Geändert wurde die Formulierung nach einer Stellungnahme der DB Netz AG.

Die Verpflichtung, die Erlaubnisabhängigkeit nachzurüsten, stammt noch aus dem Jahr 1984, also aus Zeiten der damaligen Deutschen Bundesbahn. Allerdings enthält diese Verpflichtung eine Einschränkung, nämlich die Formulierung "im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel". Über gewisse Mittel hätten sowohl die Bundesbahn als auch die heutige DB AG verfügt, doch bei den Investitionen hatten immer andere Dinge Vorrang. Wichtig für die Verbindlichkeit der Verpflichtung ist zudem die genaue Bauart des Stellwerks. Die Ermittler stießen in Bad Aibling auf eine nicht exakt definierte Mischkonstruktion und brauchten mehr als ein Jahr, um sich überhaupt auf eine Bauart festzulegen.

In ihren Sicherheitsempfehlungen, den entscheidenden Schlussfolgerungen aus der Untersuchung, drängen die Ermittler nicht nur auf klarere Regelwerke und darauf, zwei Notruf-Funktionen zusammenzulegen, die der Fahrdienstleiter nach dem Erkennen seiner vorherigen Fehler verwechselt hat. Sie empfehlen auch "verbindliche Regelungen zur Nachrüstung von Bestandsstellwerken". Mit Technik aus den Siebzigerjahren, also Schalttafeln mit Drucktasten, Relais und Glühlampen, sind laut Bahn noch immer fast die Hälfte aller Stellwerke in Deutschland ausgestattet, weitere knapp 40 Prozent sind sogar noch älter. Allerdings werden von den wenigen digitalisierten Stellwerken anteilig weit mehr Streckenkilometer gesteuert.

<https://www.sueddeutsche.de/bayern/zugunglueck-bad-aibling-untersuchungsbericht-1.4212334>

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

Untersuchungsbericht der Bundesstelle der Eisenbahnunfalluntersuchung

https://www.eisenbahn-unfalluntersuchung.de/SharedDocs/Downloads/EUB/Untersuchungsberichte/2016/114_Bad_Aibling_-_Kolbermoor1.pdf?__blob=publicationFile&v=1

7. SOLO Matthias Egersdörfer

Webseite Matthias Egersdörfer

<https://www.egers.de/>

<https://www.fastzufuerth.de/>

Die Geschichte vom Brezelmann

„Meine Damen und Herren, unser nächster Halt ist Göttingen.“ Soweit nichts Besonderes, aber dann. „In Göttingen steigt der Brezelmann zu!“ Ja, es gibt ihn und er heißt auch so: der Brezelmann.

Was für ein Entree! Der Lokführer, der fährt trostlos seine Schiene herunter, der Zugbegleiter moderiert sich durch die Stationen, aber der Brezelmann, der bekommt einen richtigen Auftritt. Da kleben Eltern mit ihren Kindern an den Scheiben und halten Ausschau nach ihm. Und tatsächlich: In Göttingen stieg der Brezelmann ein.

Ich habe es zwar nicht gesehen, aber gehört, denn der Zugbegleiter zelebrierte das Eintreffen, als hätte Brad Pitt gerade den ICE betreten. „Meine Damen und Herren, soeben ist der Brezelmann zugestiegen! Ladies and gentlemen, the Brezel-Man is on bord now.“

<https://www.abendblatt.de/reise/article107377723/Warten-auf-den-Brezelmann.html>

„der tod ist ein harter keks“ oder: ich meins doch nur gut!

Womöglich wars auch in Ostfildern eine irrwitzige Melange aus Fiktion und aberwitziger Realität des Egersdörfer'schen Kosmos. Zwischendrin – und das war auch schon die gesamte körperliche Action die am gestrigen Abend geboten wurde – setzte sich Herr Egersdörfer an ein kleines Tischchen und las mit furchtbarem Lesesicht einige seiner unfassbaren Kurzgeschichten, zum Beispiel die vom Brezelmann, der, wenn er nicht wie sehnsüchtig erwartet, in Göttingen dem Zug zusteigt, dem Zugführer

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

widerum die Petersilie derart verhagelt, dass dieser aus Frust einen Umweg über Augsburg fährt.

<https://nic4u.wordpress.com/2012/04/21/der-tod-ist-ein-harter-keks/>

<http://www.nordbayern.de/kultur/ode-an-den-brezelmann-1.227011>

8. Modell Stuttgart 21

Winfried Wolf: *abgrundtief + bodenlos – Stuttgart 21, sein absehbares Scheitern und die Kultur des Widerstands*; 2. erw. Aufl. Köln 2018

Lunapark21 EXTRA, Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie: *DB – 25 Jahre Deutsche Bahn AG*; Heft Extra 18/19; Michendorf, Herbst 2018

Umfassende kritische Informationen findet man zu Stuttgart 21

<http://wikireal.info/wiki/Hauptseite>

9. SOLO Uta Köbernick

Webseite Uta Köbernick

<http://www.koebernick.ch/wp/>

Rede „An die Demonstranten“

Liebe Stuttgart 21-Gegner, ihr habt aufgeklärt, aufgedeckt, was habt ihr nicht alles erreicht! Ich hab' hier leider nur drei Minuten, das reicht nicht für die fast zehnjährige Chronologie eures Widerstandes – also mach ich's kurz. Ihr habt gar nichts erreicht. Ihr habt nur recht. Sonst nichts. Unangenehm. Leute, die immer recht haben wollen und dann auch noch recht haben. Unsympathisch. Wie eng euer Blick ist. Ein Bahnhof ein Bahnhof! Und wie weit euer Blick ist – das System das System! Ja, ihr habt recht. Und dann steht ihr da, Woche für Woche, bei jedem Wetter. Und demonstriert. Kluge Leute halten kluge Reden. Laute Leute halten laute Reden. Und ihr hört zu. Und ihr hört nicht

Das ZDF ist für Inhalte externer Internetseiten nicht verantwortlich.

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

zu. Ihr ruft: Oben bleiben oben bleiben! Weil ihr es nicht mehr hören könnt und es trotzdem ständig sagen müsst. Unangenehm. Und dann kommt plötzlich was raus! Was kommt raus? Zum Beispiel: Der Polizeieinsatz im Schloßgarten war rechtswidrig oder beim Stresstest für den Tiefbahnhof wurde gemogelt – die Verspätungen der Deutschen Bahn wurden nicht einberechnet. Ihr hattet recht. Die ganze Zeit. Und dann steht ihr da, Woche für Woche. Laute Leute halten laute Reden. Lustige Leute halten lustige Reden. Geologen halten geologische Reden. Architekten halten Architektenreden. Eisenbahner halten Eisenbahnerreden. Juristen halten juristische Reden. Ja, ihr habt die Experten. Ihr habt sie wirklich! Und ihr hört ihnen zu! Und ihr hört ihnen nicht zu. Denn ihr habt ja selbst schon alle Gutachten gelesen. Ihr lest immer alle Gutachten. Ihr wißt alles über Anhydritgestein, integralen Taktfahrplan und über die Leistungsfähigkeit eines Kopfbahnhofs. Ihr seid selbst Experten geworden Ihr ruft: Oben bleiben oben bleiben. Und dann wird weitergebaut. Und dann wird Klage eingereicht. Und daraus folgt nichts. Außer Ohnmacht. Und dann wird abgestimmt Aber die Mehrheit ist gegen die Fakten. Und dann steht ihr da, montags. Wütend.! Zurecht, denn ihr habt ja recht! Wütende Leute halten wütende Reden. Und ihr hört zu. Und ihr hört nicht mehr zu. Und: Oben bleiben! Oben bleiben! Und dann kommt plötzlich wieder was raus...Was kommt raus? Kostenexplosion, ... Brandschutz, Gleisneigung ... und wieder Kostenexplosion ... da könnt ihr nur noch gähnen. Denn ihr hattet wieder recht. Und dann wieder Ohnmacht. Und dann halten Juristen lustige Reden. Geologen halten juristische Reden, lustige Leute halten kluge Reden und kluge Leute halten laute Reden und klingen nicht mehr klug und merken, weil sie ja klug sind, dass sie nur noch laut sind und werden still. Und ihr hört zu. Und ihr hört nicht zu. Und oben bleiben, oben bleiben ... Und wenn sie nicht gestorben sind ... Aber es sind schon ein paar von euch gestorben. Und der mittlere Schlosspark mit seinen riesigen alten Bäumen ist abgeholzt und hin, der Bonatzbau mit seinen Flügeln - hin. Fast 10 Jahre - hin. Die Kinder plötzlich groß! Und aus dem Haus und drin im System.

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

Und sollte Stuttgart 21 doch noch gestoppt werden, dann nicht wegen euch. Sondern weil die einst Verantwortlichen nicht mehr verantwortlich sein werden oder davongekommen sind oder bestimmte Leute genug Geld daran verdient haben werden. Damaliger Bahnchef Rüdiger Grube sagte 2016 plötzlich: *„Ich habe Stuttgart 21 nicht erfunden und hätte es auch nicht gemacht.“* Wir lernen: Wer andern eine Grube gräbt, selbst wenn er Grube heißt, fällt nicht, sondern erhält eine Abfindung von 2,25 Millionen Euro und wird Aufsichtsrat bei der Hamburger HL AG. Sein Nachfolger Bahnchef Lutz sagte vor einem dreiviertel Jahr: *„Nach heutigem Wissenstand würde man Stuttgart 21 nicht mehr machen.“* Nach heu haha heutigem haha... Und dann wird weiter gebaut. Und die ganze Zeit hattet ihr recht. Ich habe ein Bitte und ich traue sie mich fast nicht zu sagen: Haltet durch! Denn ihr habt noch nichts erreicht... *ab*

Quelle Zitat Grube:

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/ruediger-grube-ich-haette-stuttgart-21-nicht-gemacht-a-1123067.html>

Quelle zu Grube wird Aufsichtsratschef der HHLA in Hamburg:

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/ruediger-grube-wird-chefaufseher-bei-hamburger-logistikkonzern-hhla-a-1140373.html>

Quelle zu Grube erhält Millionenabfindung:

<https://www.saechsische.de/satte-abfindung-fuer-ex-bahnchef-3900132.html>

Quelle Lutz-Zitat

Die Deutsche Bahn würde das Projekt »Stuttgart 21« aus heutiger Sicht nicht noch einmal angehen. *„Mit dem Wissen von heute würde man das Projekt nicht mehr bauen“*, sagte DB-Vorstandschef Richard Lutz im Verkehrsausschuss des Bundestags, wie die »Rhein-Neckar-Zeitung« berichtete. Lutz habe zugleich deutlich gemacht, dass es wirtschaftlicher sei, das Projekt fortzuführen als abzuberechnen.

<https://www.giessener-allgemeine.de/ueberregional/mantelredaktion/wirtschaft/Wirtschaft-Bahn-wuerde-Stuttgart-21-heute-nicht-mehr-bauen;art480,420795>

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

<http://www.spiegel.de/forum/wirtschaft/bahn-chef-richard-lutz-heute-wuerde-man-stuttgart-21-nicht-mehr-bauen-thread-741392-1.html>

Die ANSTALT-Rede von Uta Köbernick findet man auch unter:

<https://www.kontextwochenzeitung.de/gesellschaft/410/haltet-durch-5698.html>

10. Personen-Beförderung bei der Deutschen Bahn AG

Im Weinberg der Macht

<https://www.kontextwochenzeitung.de/wirtschaft/2/im-weinberg-der-macht-1333.html>

Fahrt auf schwäbischem Filz

„Wo wird im Ländle Politik gemacht? Im Landtag? Wichtiger ist das „Weinberghäuschen“. Die Treffen dort erklären, warum süddeutsche Medien so lange so freundlich über Stuttgart 21 berichteten“

<https://www.stern.de/politik/deutschland/medien-und-stuttgart-21-fahrt-auf-schwaebischem-filz-3528472.html>

11. Finale

Kostenexplosion und Sicherheitsrisiko - Stuttgart 21 ist rational nicht mehr erklärbar

<https://www.stern.de/reise/deutschland/stuttgart-21-ist-rational-nicht-mehr-erklarbar---ein-kommentar-7837628.html>

Vortrieb und Aushub für Tunnelbau S21

<http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/de/baustelle/vortrieb-und-aushub-fuer-tunnelbau/s21-vortrieb-und-aushub/>

Bohren, Buddeln, Sprengen - Maschinen am Ende des Tunnels

DIE ANSTALT - DER FAKTENCHECK



Die Hintergründe zur Sendung vom 29. Januar 2019

<https://www.welt.de/mediathek/reportage/technik-und-wissen/sendung174988200/Bohren-Buddeln-Sprengen-Maschinen-am-Ende-des-Tunnels.html>

Hallenbad ist S21-Tunnel im Weg

<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-hallenbad-ist-s-21-tunnel-im-weg.40d2428b-b663-4e46-9e75-0704ca517f14.html>

12. Abspann-Musik

Album: Sturm und Dreck

Labelcode: 03266

Firma: AUDIOLITH RECORDS

Bestell-Nummer: ohne Nummer

EAN: 9705084720622

Komponist: Ciolek, Robert

Titel: *Alles auf Rausch*

Ensemble: Feine Sahne Fischfilet