

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

von Klaus Rißler | [ANSAGE.org](#) [3]

Man verzeihe den Spoiler: Bereits zu Beginn dieses Beitrags lässt sich die Frage der Überschrift mit einem klaren Nein beantworten – denn mit einer Reform ist bei der herrschenden Politikerkaste, bestehend vor allem Vertretern linker bis sozialistischer Parteien (zu denen seit Jahren auch die CDU/CSU zählt) leider auch nicht im Geringsten zu rechnen. Nur dann, wenn Sie, verehrte Leserinnen und Leser, trotz dieser resignativen Eingangsfeststellung mehr über Gründe und Hintergründe erfahren wollen, lesen Sie bitte weiter.

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](#) [4]) laufen genauso pünktlich wie die legendären Schweizer Uhrwerke.

Dagegen glänzt die Deutsche Bahn mit einer schier nicht enden wollenden Orgie an Verspätungen und Fahrplanausfällen, und es ist inzwischen fast schon Glückssache, wenn man noch in einen pünktlichen Zug gelangt. Und wenn mit besonders viel Glück steht auch noch ein (reservierter) Sitzplatz zur Verfügung. Da es aber immer öfter vorkommt, dass immer mehr Züge mit nur einem Zugteil unterwegs sind – und das vorzugsweise sogar zu Zeiten, in den eine große Zahl an Pendlern die Bahn benutzt-, sind die Züge zumeist hoffnungslos überfüllt.

Die Menschen drängen sich wie Sardinen in einer Büchse sowohl in den Abteilen als auch Zwischenabteilen, müssen sich beim Aussteigen mühsam den Weg nach draußen bahnen und die Menge der neu Hinzusteigenden braucht dann nochmal ebenso lange, um sich in die Waggons hineinzuquetschen. Dass dadurch zuhauft weitere Verspätungen eintreten und diese sich von Halt zu Halt stetig weiter aufsummieren, dürfte wohl jedem noch vernünftig denkenden Menschen einleuchten.

► Von einer Verspätung zur nächsten

Immer wieder wird damit argumentiert, dass wegen reparaturbedingter Ausfälle einsatzfähige Waggons nicht in ausreichender Menge zur Verfügung stehen. Dabei wird uns seit Jahrzehnten eingetrichtert, dass wir zum Zweck des "Klimaschutzes" vermehrt auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen müssten. Allerdings sind den seit vielen Jahren von (vor allem grünen) Politikern gebetsmühlenartig verkündeten Lippenbekennissen so gut wie keine Taten gefolgt, was die Verbesserung und Professionalisierung des ÖPNV und des Schienenverkehrs anbelangt. Und was wäre angebrachter, als diesen leeren Worthülsen endlich einmal die ihnen eigentlich dringend erforderliche Substanz zu verleihen und anhand des Beispiels der Deutschen Bahn endlich einmal Nägel mit Köpfen zu machen? – Doch stattdessen dümpelt die Bahn weiter von einer Verspätung zur nächsten, und eine Strukturreform rückt in immer unerreichbarere Ferne.

Erst letztes Jahr wurde seitens der Bahn verlautbart, dass das angestrebte Ziel eines pünktlichen Personentransfers erst im Jahr [2070](#) (!) erreicht werden könne. Mit anderen Worten: Es werden gut und gerne einige Dutzend Millionen Bürger dieses Landes zu Lebzeiten niemals mehr in den Genuss einer pünktlichen Personenbeförderung kommen.

Einst war die Bahn ein Symbol für Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit in diesem Land und gerät – ebenso wie die Außen- und Wirtschaftspolitik des Staates – mehr und mehr zur Lachnummer, ja, sie wird von unseren Nachbarn sogar noch bemitleidet. Das ist das exakte Gegenteil dessen, wofür die Bahn früher einmal (sogar sprichwörtlich) stand und weltweit bekannt war: Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Leistung und Fortschritt. Damals konnten Beschäftigten der Bahn noch voller Stolz ihre Tätigkeit zum Wohle der Allgemeinheit verrichten.

► Terminierungen immer schwerer einzuhalten

Bahnbeschäftigen für ihren eigenen Konzern in Grund und Boden schämen, sondern dieser macht es für alle Fahrgäste immer schwerer, Reisepläne und Terminierungen einzuhalten. Wer als Arbeitnehmer pünktlich zum Arbeitsplatz oder als Schüler pünktlich zum Unterricht erscheinen möchte, sieht sich leider immer öfter gezwungen, in einen früheren Zug zu steigen, will er nicht kostbare Zeit verplempern, die er dann nacharbeiten oder nachsitzen muss.

Die Bahn als Zubringer zum nächsten Flughafen zu nehmen, ist inzwischen reines Lotto, deshalb entscheiden sich immer mehr Flugpassagiere dazu, für die Fahrt zum Airport entweder das Auto zu nehmen oder ein Flughafenshuttle oder ein anderes Verkehrsmittel zu wählen; ansonsten wäre man gut beraten, mindestens einen besser zwei Züge früher zu buchen. Und das, obwohl beispielweise im Fall des größten Deutschen Flughafens Frankfurter am Main die Hälfte aller Intercity-Züge unmittelbar am Flughafenbahnhof hält, von wo aus die Fluggäste innerhalb von weniger als einer halben Stunde das gewünschte Terminal erreichen können.

Bereits in meinem Ansagel-Beitrag vom 2. Juli 2025 unter dem Titel [Von den Leiden eines Bahnreisenden der Deutschen Bahn AG: Ein Tatsachenbericht](#) [siehe diesen und weitere interessante Lesetipps unter dem Artikel; ergä. Helmut Schnug] habe ich über wenig erquickliche Erlebnisse seitens der Deutschen Bahn AG berichtet.

Leider muss ich zur Verdeutlichung dessen, was hier schief läuft, heute schon wieder die anekdotische Evidenz zu bemühen, und zwei weitere beispielhafte Fälle zu schildern. Ich bin mir absolut sicher, das tagtäglich Abertausenden deutscher Bahngäste Ähnliches widerfährt.

► Enttäuschte Hoffnungen

Am vergangenen Sonntag hatte ich mich wieder einmal auf das Abenteuer Deutsche Bahn eingelassen. Nachdem mein Nachfolgezug nach Frankfurt vom Freiburger Hauptbahnhof – trotz eines mit rund 20-minütiger Verspätung zuvor abgefahrener ICE – tatsächlich pünktlich gestartet und ich daraufhin ebenso pünktlich im Frankfurter Hauptbahnhof angekommen war, war ich noch hoffnungsfroh und guter Dinge. Dieser Eindruck zerschlug sich jedoch bald – denn meine Folge-ICE nach Würzburg startete mit einer Verspätung von 18 Minuten und hatte bis zur Ankunft zum Zielbahnhof Würzburg noch weitere 17 Minuten obendrauf gesetzt. Hätte ich meinen Gastgeber, der mich am Bahnsteig abholen sollte, nicht rechtzeitig per Handy erreicht, hätte er mich verpasst.

Zwei Tage später, bei meiner Rückfahrt Richtung Frankfurt, startete der ICE zunächst einmal mit einer Verspätung von sage und schreibe 39 Minuten. Zu guter Letzt kam der Zug aufgrund eines angeblichen Schadens an einem vorherfahrenden Zug und einer Weichenstörung im Raum Frankfurt mit 61 Minuten (!) Verspätung in Frankfurt ein. Der Anschlusszug nach Freiburg war natürlich schon längst weg. Der nächste in Frage kommen ICE in Richtung Süden war für 14:05 Uhr angekündigt, startete jedoch ebenfalls 56 Minuten verspätet. Statt meiner geplanten Ankunftszeit von [15:01 Uhr](#) in Freiburg kam ich schlussendlich um [17:12 Uhr](#) dort an.

'Pünktlichkeit ist der respektvolle Umgang mit der Zeit Anderer.'

'Wer nachlässig mit der Zeit Anderer umgeht, handelt rücksichtslos.'

► Überlange Aufenthalte auf Bahnsteigen

In meiner an Freiburg grenzenden Wohngemeinde sehe ich öfters auf dem nahegelegenen Bahnsteig eine Schülerin, die alltäglich um 7:06 Uhr mit der Regionalbahn (RB 26) Richtung Waldkirch fährt, wo sie das Gymnasium besucht. Sie muss in Denzlingen in die S2 umsteigen, die zwar ebenfalls durch unseren Ort fährt, dort aber nicht hält. Leider kommt es pro Monat gut und gerne dreimal viermal vor, dass die in Freiburg nach Fahrplan zwar später abfahrende S2 infolge verspäteter Bereitstellung der RB 26 am Bahnhof meiner Wohngemeinde vor letzterer vorbeirauscht, das Mädchen mit der dann verspätet ankommenden RB 26 gezwungen ist, die nächste, eine halbe Stunde später einfahrende S2 zu nehmen und folglich die erste Unterrichtsstunde verpasst. Genauso ergeht es den in gleicher Richtung pendelnden Arbeitnehmern, die dann eine Stunde verlieren.

Während meiner überaus langen Aufenthalte auf den Bahnsteigen sowohl in Frankfurt als auch in Würzburg wiesen fast sämtliche Züge des Fernverkehrs zum Teil gravierende Verspätungen von bis zu mehr als 60 Minuten auf. Genau dieser Sachverhalt macht die Bahn immer weniger attraktiv für Firmenkunden, bei denen es in erster Linie um Zuverlässigkeit und das strikte Einhalten zeitlicher Limiten geht.

Außerdem fährt die Deutsche Bahn auf vielen Strecken viel zu langsam und selbst auf der angeblichen „Schnellstrecke“ zwischen Frankfurt und Würzburg mit vielen Tunnels fällt die Geschwindigkeit „gefühlt“ oft genug viel zu niedrig aus – obwohl doch Schnelligkeit gerade in einem sich noch hochtechnologisch nennenden Staat wie Deutschland eine immer zentralere Rolle spielen müsste. Während die eigentlichen, elementaren Grundleistungen der Bahn immer seltener und schlechter funktionieren, werden dafür die markigen ideologischen Parolen auf den Waggons immer plakativer: Aufschriften wie „female ICE“ („weiblicher ICE“), „Deutschlands Klimaschützer № 1“, aber auch von Bug bis Heck in Regenbogenfarben lackierte ICE's zeigen zunehmend die grundfalsche Prioritätensetzung bei der Bahn.

► Kompensatorische Selbstprofilierung

Die Deutsche Bahn wäre sehr gut beraten, sich endlich auf ihr eigentliches Kerngeschäft zu konzentrieren und die riesigen Probleme, die sie immer unwirtschaftlicher und unzumutbarer machen, anzupacken – was konkret bedeutet, für Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit zu sorgen. Das ist deutlich wichtiger als alles andere – vor allem als die kompensatorische Selbstprofilierung rein ideologischer Floskeln.

Wie es anders geht, zeigt auch der Blick zu unseren französischen Nachbarn: Mit dem nicht ideologisch umgarnten französischen Hochgeschwindigkeitszug TGV ("Train à Grande Vitesse") bin ich von Freiburg aus in dreieinhalb Stunden am Gare l'Est in Paris – eine Strecke von mehr als 500 Kilometern (und das, obwohl der TGV noch mindestens 80 Kilometer weit auf dem deutschen Schienennetz fährt), und mit den **FRECCIAROSSA** [6] ("Rote Pfeile"; 8 Waggons mit insgesamt 202 Metern Länge) gelangt man in vier Stunden von Mailand aus ans Roma Termini.

»Der Zug **Frecciarossa 1000** ist der neue Hochgeschwindigkeitszug von Trenitalia, bequem, sicher und umweltfreundlich und nur mit Merkmalen der Spitzenklasse konzipiert, die heute durch eine bahnbrechende Technik möglich werden. Dieser Zug kann alle Hochgeschwindigkeitsstrecken in Europa befahren und kann dabei dank der 16 leistungsfähigen Motoren auf allen Waggons Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 400 km/h erreichen.

Dadurch ist der Zug Frecciarossa 1000 in der Lage, die Adhäsion auf dem Gleisen optimal zu nutzen. Die Züge Frecciarossa sind das Highlight des Angebots von Trenitalia, die Ihnen maximalen Komfort bieten. Sie setzen sich aus der Baureihe ETR 500 und ETR 1000 zusammen. Sie verfügen über:

- Klimaanlage
- Steckdosen an jedem Sitzplatz
- LED-Beleuchtung
- Große Gepäckräume
- Bildschirme in allen Wagen mit Informationen und Neuheiten zur Reise, die kontinuierlich aktualisiert werden.
- FRECCE-Portal, zugänglich über WIFI-Netzwerk, mit Unterhaltungsservices, Internetverbindung und Reiseinformationen
- Zwei Sitzplätze für Menschen mit Behinderung, die auf Rollstühlen reisen, und 2 Sitzplätze für die Begleitpersonen im Wagen 3
- Toilette für jeden Wagen und eine für Menschen mit Behinderung im Wagen 3
- Wickeltisch

Die Züge Frecciarossa bieten 3 oder 4 Service-Levels: Executive, Business, Premium und Standard.« (Text: © Gruppo FS Italiane 2025 >>[Frecciarossa 1000](#) [7]. Ergänzt von Helmut Schnug)

[Ab Dezember 2026 werden diese Züge auch für direkte Verbindungen zwischen Deutschland (München) und Italien (Mailand/Rom) eingesetzt. Ergänzt von H.S.]

Sowohl die Franzosen als auch die Italiener haben uns, was Schnelligkeit angeht, schon weit in die zweite Liga der europäischen Bahnsysteme zurückgedrängt.

Noch kurz zu den auf deutschen Bahnsteigen am häufigsten via Lautsprecher zu hörenden (oder am Display angezeigten) Gründen der DB-Verspätungs- und/oder Zugausfallsorgie. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit sind diese:

- zu späte Bereitstellung des Zuges
- Reparaturen am Zug
- Vorfahrt eines priorisierten Zuges infolge einer Verspätung desselben
- Probleme mit einem vorausfahrenden Zug
- Signal- und Weichenstörung
- Zwischenfälle/Probleme auf der Strecke.

► Abgewirtschaftet und kaputtgespart

Im Fall der oben geschilderten 56-minütigen Verspätung meines Zuges nach Freiburg wurde unter anderem ein "Polizeieinsatz im Zug" als Grund genannt; dazu der Kommentar eines anderen Fahrgastes: "Solche Dinge kommen auch in der Schweiz vor, aber dennoch sind die SBB pünktlich!" Dem war meinerseits nichts mehr hinzuzufügen, zumal ich während meiner 14 Jahre in der Schweiz die geradezu sprichwörtliche Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der SBB stets zu schätzen wusste. Im Gegensatz dazu wurde die Deutsche Bahn AG in den vergangenen drei Jahrzehnten vor allem von verantwortungslosen Politikern so weit abgewirtschaftet und kaputtgespart, dass sie ihre eigentlichen Aufgaben als zuverlässiges und schnelles Transportmittel nicht mehr zu erfüllen imstande war.

Selbst wenn der Schalter heute radikal in eine andere Richtung umgelegt würde, dürfte es etliche Jahre oder sogar Jahrzehnte dauern, bis dieser frühere deutsche Musterbetrieb seine einstige vorhandene Funktionsstüchtigkeit wieder zurückerlangt. Die auffallend hohe Fluktuation in der Führungsebene der Deutschen Bahn AG ändert nicht nur an der prekären Situation nichts, sondern zeugt eher davon, dass sich hier Inkompétence und Verantwortungslosigkeit abwechseln. Kein Wunder, so lange die Politiker der Altparteien, die den Zustand nicht nur der Bahn, sondern ganz Deutschlands verschuldet haben, so weiterwurzeln können wie bisher.

Klaus Rißler [bitte ab hier noch weiterlesen, inkl. der Lesetipps ganz unten! Helmut Schnug]

Bahndurchsagen:

»Wir stehen vor'm roten Signal, weil der Abschnitt vor uns von unserem Vorzug bereits besetzt ist.
Davor steht der Vorzug unseres Vorzuges.
Wie Sie sehen, ist die Bahn ein System mit vielen Vorzügen.
Heute ist es besonders vorzüglich!«



»Die Person im weißen T-Shirt und schwarzer kurzen Hose, sich mit einer Hand g'rade am Arsch kratzend und mit Zigarette im Mund, ist ab sofort Ihr Ansprechpartner bei Fragen zu Ihren Anschlusszügen.«



»Nächster Halt: Essen-Hauptbahnhof.
Next stop: Food central station.«



Im ICE: »In Kürze erreichen wir den Duisburger Hauptbahnhof.
Wenn wir dort sind, wundern Sie sich bitte nicht.
Das ist kein Lost Place, das ist wirklich der Hauptbahnhof.«



»In dieser Zugtoilette haben maximal 4 Schwarzfahrer Platz.
Mit einem Ticket hätten Sie es bequemer.«



»Ich hab eine gute und eine schlechte Nachricht:
Schlecht: Von der Lok sind alle Triebwerke ausgefallen.
Gut: Wir sind kein Flugzeug.«



»Bitte beachten Sie: Dieser Zug wird in Neumünster geteilt!

In welchem Zugteil Sie sich befinden, sehen Sie auf den elektr. Anzeigern.
Leider ist jedoch der Anzeiger im Zugteil nach Flensburg defekt
und Anzeiger im Zugteil nach Kiel zeigt Flensburg an.«

♦♦

»Unser nächster Halt ist Freiburg.
Dieser Zug fährt dann weiter nach Bitte-Nicht-Einsteigen.
Dorthin sind schon zahlreiche Fahrgäste mitgefahren,
aber keiner wurde jemals wieder gesehen.
Also steigen Sie bitte aus.«

♦♦

»Wir haben einen Steinschlag in der Frontscheibe,
sodass die Verspätung bis zum Endbahnhof zunehmen wird.
Ist zufällig ein Mitarbeiter von Carglass an Bord?«

♦♦

»Wenn Sie einen jungen, gutaussehenden Mann durch den Gang laufen sehen,
lassen Sie ihn bitte durch. Das ist unser Lokführer.
Ein bisschen Anfeuern wäre auch nicht schlecht, damit es bald weitergehen kann.«

♦♦

»Wir sind mit 4 Minuten Verspätung abgefahren. Wären wir pünktlich abgefahren,
hättten etwa 40 Fahrgäste den Zug verpasst und sich beschwert.
Jetzt beschweren Sie sich vielleicht über die 50-minütige Verspätung.
Man kann es also nur falsch machen. Wir bitten um Ihr Verständnis.«

♦♦

»Wenn Sie aus dem Fenster schauen, werden Sie richtig vermuten,
daß wir die Bäume nicht extra für Sie am Zug vorbei tragen,
sondern das wir mit halbstündiger Verspätung endlich losgefahren sind.«

♦♦

»Grund für die Verspätung ist ein kleines Kind mit Plüschedddy,
das dummerweise aus'm Zugfenster ins Nachbargleis gefallen war.
Die ICE-Kollegen konnten wenigstens den süßen Teddy retten.«

♦♦

»Liebe Fahrgäste: hier spricht Ihr Lokführer.
Ich bin 30 Minuten zu spät. Dafür gibt es einen Grund:
Ich kam mit der Bahn und bitte daher um Ihr Verständnis.«

♦♦

»Bitte beschweren Sie sich nicht wegen überzogenen Reisezeiten.
Sehen Sie es doch mal positiv: Mehr Fahrzeit für's selbe Fahrgeld.
Das kriegen Sie auf keiner Achterbahn!«

♦♦

»Wir erreichen jetzt den Hauptbahnhof Koblenz - und zwar pünktlich.
Bitte erzählen Sie es aber keinem weiter.
Das glaubt Ihnen sowieso keine Sau.«

♦♦

»BITTE NICHT EINSTEIGEN wenn Sie ...

- irgendwo auch nur halbwegs pünktlich ankommen wollen oder müssen,
- die Nähe zu unangenehmen Fahrgästen nicht geduldig ertragen können,
- ein großes Sicherheitsbedürfnis haben (Grabscher, Stichwaffen, Viren),
- unsere überzogenen Preise des Bordrestaurants nicht wertschätzen,
- auf Toilette müssen und erwarten das diese geöffnet und sauber sind ...

Kurzum: Wenn Sie keinen Selbsthass empfinden, Masochismus ablehnen und Ihnen unsere dümmlichen Durchsagen ohnehin auf den Senkel gehen,

sollten Sie BITTE NICHT EINSTEIGEN»

♦♦

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 Rißler / ANSAGE.org, im KN am 11. November 2025 >>[weiter](#) [2].

»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 frisch in Erinnerung gerufen, dass es sich bei diesem Staatskonzern um ein über viele Jahren hinweg kaputgespartes, 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 Rißler / ANSAGE.org, im KN am 18. Juli 2025 >>[weiter](#) [8].

»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 hochschauben. Hauptsache, die Vorstandsboni fließen.« Von Susan Bonath | RT DE, im KN am 07. Sept. 2024 >>[weiter](#) [9].

»**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 Arno Luik, **NachDenkSeiten**, im KN am 9. Juli 2020 >>[weiter](#) [10].

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

10 Jahre UN-Behindertenrechtskonvention gehen an der Bahn vorbei Deutschland hat die UN-Behindertenrechtskonvention (**UN-BRK** [11]) 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](#) [12].

»**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 [\[13\]](#) beliefern. In der Eifel reicht 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 gemauert 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](#) [14].

»**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](#) [15] davon, dass die Bahn als Aktiengesellschaft im hundertprozentigen Bundesbesitznicht 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](#) [16].

► **Quelle:** Der Artikel von Klaus Rißler wurde am 08. November 2025 unter dem Titel »[Ist die Deutsche Bahn AG überhaupt noch reformierbar ?](#)« erstveröffentlicht auf ANSAGE.org >> [Artikel](#) [17]. **HINWEIS:** Der Gründer dieser Seite, Daniel Matissek, gewährt auf Anfrage in einem Email vom 22. Juni 2022 sein Einverständnis und die Freigabe, gelegentlich auf ANSAGE.org veröffentlichte Artikel in Kritisches-Netzwerk.de übernehmen zu dürfen. Dafür herzlichen Dank. Das Urheberrecht © an diesem und aller weiteren Artikel verbleibt selbstverständlich bei den jeweiligen Autoren und [ANSAGE.org](#) [3].

□ [3]

ACHTUNG: Die Bilder, Grafiken, Illustrationen und Karikaturen sind nicht Bestandteil der Originalveröffentlichung und wurden von KN-ADMIN Helmut Schnug eingefügt. Für sie gelten folgende Kriterien oder Lizzenzen, siehe weiter unten. Grünfärbung von Zitaten im Artikel und einige zusätzliche Verlinkungen wurden ebenfalls von H.S. als Anreicherung gesetzt, ebenso die Komposition der Haupt- und Unterüberschrift(en) geändert.

► **Bild- und Grafikquellen:**

1. Bahnreisende wartet am leeren Bahnsteig: 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. Die Deutsche Bahn glänzt mit einer schier nicht enden wollenden Orgie an Verspätungen und Fahrplanausfällen, und es ist inzwischen fast schon Glückssache, wenn man noch in einen pünktlichen Zug gelangt. Und wenn mit besonders viel Glück steht auch noch ein (reservierter) Sitzplatz zur Verfügung.

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.

Foto: freepik (detallierter Urhebername nicht benannt!). >><https://de.freepik.com/> [18]. **Freepik-Lizenz:** Die Lizenz erlaubt es Ihnen, die als kostenlos markierten Inhalte für persönliche Projekte und auch den kommerziellen Gebrauch in digitalen oder gedruckten Medien zu nutzen. Erlaubt ist eine unbegrenzte Zahl von Nutzungen, unbefristet von überall auf der Welt. Modifizierungen und abgeleitete Werke sind erlaubt. Eine Namensnennung des Urhebers (Freepik) und der Quelle (Freepik.com) ist erforderlich. >>[Foto](#) [19].

2. Sardinen in der Büchse: Bahnreisende drängen sich wie Sardinen in einer Büchse sowohl in den Abteilen als auch Zwischenabteilen, müssen sich beim Aussteigen mühsam den Weg nach draußen bahnen und die Menge der neu Hinzutreffenden braucht dann nochmal ebenso lange, um sich in die Waggon hineinzuquetschen. Dass dadurch zuhau weitere Verspätungen eintreten und diese sich von Halt zu Halt stetig weiter aufsummieren, dürfte wohl jedem noch vernünftig denkenden Menschen einleuchten.

Foto: Pannet. **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](#) [21].

[223. Karikatur: Transsibirische Eisenbahn, Orient-Express, Andenbahn Peru, Tibetische

Hochlandbahn . . aber maroder, katastrophaler Zustand der Deutschen Bahn: Bildunterschrift: "Ach was! Für richtige Eisenbahnabenteuer fragen Sie mal den da!"

Karikatur: Copyright © Götz Wiedenroth. **Zur Person:** Götz Wiedenroth wird 1965 in Bremen geboren, beginnt seine berufliche Laufbahn als Industrie- und Diplomkaufmann. Kaufmännische Ausbildung bei der Daimler-Benz AG, Niederlassung Hamburg. Es folgten ein Studium der Wirtschaftswissenschaften / Betriebswirtschaftslehre an der Nordischen Universität Flensburg und der Universität Kiel, Abschluß dortselbst 1995.

Beschäftigt sich während des Studiums als Kleinunternehmer mit der Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Kunst, organisiert Seminare, Ausstellungen und Kongresse zum Thema Kulturmanagement auf Schloß Glücksburg in Glücksburg. Arbeitet in Flensburg seit 1995 als freier Karikaturist, Cartoonist, Illustrator und Zeichner.

Seine ersten Karikaturveröffentlichungen erscheinen 1989 in der Flensburger Tagespresse. Von 1995 bis 2001 zeichnet er täglich für den Karikaturendienst von news aktuell, einer Tochtergesellschaft der Deutschen Presse-Agentur (dpa) in Hamburg. Von 1996 bis 2016 erscheinen landes- und lokalpolitische Karikaturen aus seiner Feder in den Tageszeitungen des Schleswig-Holsteinischen Zeitungsverlags, Flensburg.

Der von Kindheit an passionierte Zeichner erhält 1997, 2001 und 2008 Auszeichnungsurkunden des "Deutschen Preises für die politische Karikatur", verliehen durch die Akademie für Kommunikation in Baden-Württemberg, Stuttgart. >>[weiterlesen](#) [23]. Herzlichen Dank für die Freigabe zur Veröffentlichung Ihrer Arbeiten im Kritischen Netzwerk. **Quelle:** [Flickr](#) [24] und [HIER](#) [25].

⇒ **Götz Wiedenroth (Karikaturist, Cartoonist, Illustrator und Zeichner):** [wiedenroth-karikatur.de/](#) [26].

4. Anzeigetafel in einem deutschen Bahnhof informiert über Zugverspätungen oder gar Zugausfälle. Das jahrzehntelange desaströse Missmanagement der Deutschen Bahn AG geht zu Lasten frustrierter Bahnkunden. Sie werden nach Strich und Faden verhöhnt und verarscht. **Foto:** Structuro / Frank Wittkowski, Wettenberg (user_id:417231). **Quelle:** [Pixabay](#) [27]. 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](#) [28]. >>[Foto](#) [29].

5. Bahnreisende in einem Abteil: MERKE: Nur weil Du in den Zug kotzt, bist du noch lange nicht bahnbrechend! **Foto OHNE Textinlet:** Engin_Akyurt / Engin Akyurt (user_id:3656355). **Quelle:** [Pixabay](#) [27]. 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](#) [28]. >>[Foto](#) [30]. Der Text wurde von Helmut Schnug in das Foto eingearbeitet.

6. Überlange Aufenthalte auf Bahnsteigen – Zugverspätungen sind längst Alltag in Deutschland. Die Bahn steckt in einem stetig wachsenden Unpünktlichkeitsdilemma. Schüler und bahnreisende Arbeitnehmer (Pendler) stehen wartend am Bahnsteig, doch der erwartete Zug kommt mal wieder mit erheblicher Verspätung, wenn überhaupt.

Foto: Tirachardz. >><https://de.freepik.com/> [18]. **Freepik-Lizenz:** Die Lizenz erlaubt es Ihnen, die als kostenlos markierten Inhalte für persönliche Projekte und auch den kommerziellen Gebrauch in digitalen oder gedruckten Medien zu nutzen. Erlaubt ist eine unbegrenzte Zahl von Nutzungen, unbefristet von überall auf der Welt. Modifizierungen und abgeleitete Werke sind erlaubt. Eine Namensnennung des Urhebers (Tirachardz) und der Quelle (Freepik.com) ist erforderlich. >>[Foto](#) [31].

7. Karikatur: Pünktlichkeit: Pünktlichkeitsstatistik der Bahn verbessern. Fahrgäste rauswerfen, mit leerem Zug weiterfahren. Hoffnungslos verspäteten Zug unterwegs ausfallen lassen (Personalmangel). **Fahrgäst:** Ab morgen reise ich nur noch per Auto! **Versprochen:** Zahlenkosmetik im BRD-Alltag. Heute: Schienenverkehr.

Karikatur: Copyright © Götz Wiedenroth. **Zur Person:** Götz Wiedenroth wird 1965 in Bremen geboren, beginnt seine berufliche Laufbahn als Industrie- und Diplomkaufmann. Kaufmännische Ausbildung bei der Daimler-Benz AG, Niederlassung Hamburg. Es folgten ein Studium der Wirtschaftswissenschaften / Betriebswirtschaftslehre an der Nordischen Universität Flensburg und der Universität Kiel, Abschluß dortselbst 1995. Beschäftigt sich während des Studiums als Kleinunternehmer mit der Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Kunst, organisiert Seminare, Ausstellungen und Kongresse zum Thema Kulturmanagement auf Schloß Glücksburg in Glücksburg. Arbeitet in Flensburg seit 1995 als freier Karikaturist, Cartoonist, Illustrator und Zeichner.

Seine ersten Karikaturveröffentlichungen erscheinen 1989 in der Flensburger Tagespresse. Von 1995 bis 2001 zeichnet er täglich für den Karikaturendienst von news aktuell, einer Tochtergesellschaft der Deutschen Presse-Agentur (dpa) in Hamburg. Von 1996 bis 2016 erscheinen landes- und lokalpolitische Karikaturen aus seiner Feder in den Tageszeitungen des Schleswig-Holsteinischen Zeitungsverlags, Flensburg.

Der von Kindheit an passionierte Zeichner erhält 1997, 2001 und 2008 Auszeichnungsurkunden des "Deutschen Preises für die politische Karikatur", verliehen durch die Akademie für Kommunikation in Baden-Württemberg, Stuttgart. >>[weiterlesen](#) [23]. Herzlichen Dank für die Freigabe zur Veröffentlichung Ihrer Arbeiten im Kritischen Netzwerk. **Quelle:** [Flickr](#) [32] und [HIER](#) [33].

8. Der Hochgeschwindigkeitszug FRECCIAROSSA 1000 im Mailänder Hauptbahnhof in der 2022 vorgestellten Lackierung. Mit den FRECCIAROSSA ("Rote Pfeile") gelangt man in vier Stunden von Mailand aus ans Roma Termini. Ab Dezember 2026 werden diese Züge auch für direkte Verbindungen zwischen Deutschland (München) und Italien (Mailand/Rom) eingesetzt.

Foto: Saggittarius A. **Quelle:** [Wikimedia Commons](#) [34]. Diese Datei ist lizenziert unter der Creative-Commons-Lizenz „Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 international“ [CC BY-SA 4.0](#) [21].

9. »Der Zug Frecciarossa 1000 ist der neue Hochgeschwindigkeitszug von Trenitalia, bequem, sicher und umweltfreundlich und nur mit Merkmalen der Spitzenklasse konzipiert, die heute durch eine bahnbrechende Technik möglich werden. Dieser Zug kann alle Hochgeschwindigkeitsstrecken in Europa befahren und kann dabei dank der 16 leistungsfähigen Motoren auf allen Waggons Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 400 km/h erreichen.

Dadurch ist der Zug Frecciarossa 1000 in der Lage, die Adhäsion auf dem Gleisen optimal zu nutzen. Die Züge Frecciarossa sind das Highlight des Angebots von Trenitalia, die Ihnen maximalen Komfort bieten. Sie setzen sich aus der Baureihe ETR 500 und ETR 1000 zusammen.«

Foto: Mood101 (user_id:18503729). **Quelle:** [Pixabay](#) [27]. 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](#) [28]. >> [Foto](#) [35].

10. Das Ansehen der Deutschen Bundesbahn ist in den letzten Jahren massiv gesunken. Die Deutsche Bahn bietet seit Jahren ein trauriges, geradezu desaströses Bild. Durch politisches Versagen, Inkompotenz und eine total fehlgeleitete Investitionsstrategie wurde die Bahn systematisch abgewirtschaftet.

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.

Das Kapital der Bahn wurde weltweit verbraten in Logistikunternehmen, die nichts mit Bahnfahren zu tun haben. Selbst in Deutschland macht sich die Bahn mit ihrer 100 %igen Tochtergesellschaft Speditionsfirma Schenker Konkurrenz. Zu deren Gunsten wurden sogar zahlreiche Gleisanschlüsse von Unternehmen gekappt und auf LKW-Verkehr umgestellt. Wie überhaupt der Frachtverkehr sehr vernachlässigt wurde und für die Wirtschaft zunehmend unattraktiver gestaltet worden ist. Hauptsache, die Vorstandsboni fließen.

Foto: Mark Meid. Jahrgang 1976, Ruhrpottkind, lebt in Hattingen, freiberuflicher Fundraising-Manager (FA) und Hobbyfotograf. **Quelle:** [Flickr](#). (Foto noch mehr online verfügbar). **Verbreitung** mit CC-Lizenz Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 2.0 Generic ([CC BY-SA 2.0](#) [36]).

11. Zugtoilette: »In der Anfangszeit der Eisenbahn, bei eher kurzen Strecken und Fahrzeiten, gab es in Eisenbahnfahrzeugen noch keine Toiletten. Analog zum Verkehr mit Postkutschen mussten Reisende stationäre Anlagen in den Bahnhöfen nutzen. 1850 legte die Techniker-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen fest, dass an allen Bahnhöfen „Perron-Abritte“ einzurichten seien. Diese Anlagen waren mit die ersten öffentlichen Toiletten. Auf großen Bahnhöfen wurden auch Systeme entwickelt, um die in erheblichen Mengen anfallenden Fäkalien zu sammeln und zu entsorgen. [...]« >> [Wikipedia-Artikel](#) [37].

Foto: NoName_13 (user_id:2364555). **Quelle:** [Pixabay](#) [27]. 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](#) [28]. >> [Foto](#) [38].

12. STEINSCHLAG: Das P in Deutsche Bahn steht für Pünktlichkeit. Vorwärts immer, rückwärts nimmer! **BAHDURCHSAGE:** »Wir haben einen Steinschlag in der Frontscheibe, sodass die Verspätung bis zum Endbahnhof zunehmen wird. Ist zufällig ein Mitarbeiter von Carglass an Bord?« **Illustration OHNE Textinlet:** Yamu_Jay / kp Yamu Jayanath, Gampaha/Sri Lanka (user_id:44818947). **Quelle:** [Pixabay](#) [27]. 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](#) [28]. >> [Illustration](#) [39]. Der Text wurde von Helmut Schnug eingearbeitet.

13. Kleiner Junge auf Bahngleis: »Grund für die Zugverspätung ist ein kleines Kind mit Plüschteddy, das dummrweise aus'm Zugfenster ins Nachbargleis gefallen war. Die ICE-Kollegen konnten wenigstens den süßen Teddy reiten.« **Foto:** abethebabe (user_id:5795056). **Quelle:** Pixabay. 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. >> [Foto](#) [40].

14. NOTBREMSE - Missbrauch strafbar. **Foto:** stux / Stefan Schweohofer (user_id:12364). **Quelle:** [Pixabay](#) [27]. 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](#) [28]. >> [Foto](#) [41].

Quell-URL: <https://kritisches-netzwerk.de/forum/db-fahrgastinformation-verspaetung-eines>

Links

- [1] <https://kritisches-netzwerk.de/user/login?destination=comment/reply/11781%23comment-form>
- [2] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/db-fahrgastinformation-verspaetung-eines>
- [3] <https://ansage.org/>
- [4] <https://www.sbb.ch/de>
- [5] https://kritisches-netzwerk.de/sites/default/files/u17/zugausfaelle_zugverspaetungen_bahnansagen_bahndebakel_bahndesaster_bahndurchsagen_fahrgastinformation_verspaetungen_verspaetungsorgien_wartezeiten_lnetzwerk.jpg
- [6] <https://www.trenitalia.com/de/frecce/frecciarossa-verbindungenundservice.html>
- [7] <https://www.trenitalia.com/de/frecce/frecciarossa-1000.html>
- [8] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/die-deutsche-bahn-fortbewegung-unter-dritteweltniveau>
- [9] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/die-deutsche-bahn-ist-eine-katastrophe>
- [10] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/das-geplante-desaster-der-deutschen-bahn-ist-kein-versehen>
- [11] https://kritisches-netzwerk.de/sites/default/files/un-behindertenrechtskonvention_-_uebereinkommen_ueber_die_rechte_von_menschen_mit_behinderungen.pdf
- [12] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/un-brk-die-deutsche-bahn-diskriminiert-menschen-mit-behinderung>
- [13] <https://www.arabianbusiness.com/business/425985-how-dhl-delivers-to-all-areas-of-the-middle-east>
- [14] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/wie-aus-post-telekom-und-bahn-globale-player-wurden>
- [15] <https://www.abendzeitung-muenchen.de/inhalt.reparaturarbeiten-beginnen-entgleister-meridian-zug-an-der-hackerbruecke-in-muenchen-ursache-noch-unklar.498d95fb-1d80-40c8-a01b-7e3d993e464.html>
- [16] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/meridian-zug-aus-den-gleisen-gesprungen>
- [17] <https://ansage.org/ist-die-deutsche-bahn-ag-ueberhaupt-noch-reformierbar/>
- [18] <https://de.freepik.com/>
- [19] https://de.freepik.com/fotos-kostenlos/beine-auf-gepaack-am-bahnhof-ausrufen_5228363.htm
- [20] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Canned_sardines_with_lemon.jpg
- [21] <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>
- [22] https://kritisches-netzwerk.de/sites/default/files/u17/goetz_wiedenroth_karikaturdrucke_handsigniert_flensburg_kritisches-netzwerk.jpg
- [23] https://www.wiedenroth-karikatur.de/05_person.html
- [24] <https://www.flickr.com/photos/wiedenroth/10318297763/>
- [25] https://www.wiedenroth-karikatur.de/KariAblage201101/20110106_Deutsche_Bahn_Winter.jpg
- [26] <https://www.wiedenroth-karikatur.de/>
- [27] <https://pixabay.com/>
- [28] <https://pixabay.com/de/service/license/>
- [29] <https://pixabay.com/de/photos/deutsche-bahn-bahnhof-bahnstreich-494624/>
- [30] <https://pixabay.com/de/photos/zug-wagen-menschen-menge-fu%C3%9F-2373323/>
- [31] https://de.freepik.com/fotos-kostenlos/junge-asiatische-rucksacktouristin-die-allein-am-bahnsteig-mit-rucksack-spazieren geht_17897554.htm
- [32] <https://www.flickr.com/photos/wiedenroth/54801263939/>
- [33] https://www.wiedenroth-karikatur.de/02_WirtKarl250920_Bahn_Puenktlichkeit_Tricks_Statistik_Zug_Abbruch_Ausfall_Fahrgaeste_rauswerfen.html
- [34] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Frecciarossa_1000_livrea_2022.jpg
- [35] <https://pixabay.com/de/photos/zug-plattform-bahnhof-stadt-5739909/>
- [36] <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.de>
- [37] <https://de.wikipedia.org/wiki/Zugtoilette>
- [38] <https://pixabay.com/de/photos/%C3%BCge-zugfriedhof-zughalde-alt-1599512/>
- [39] <https://pixabay.com/de/illustrations/ai-generiert-gebrochen-glas-9023292/>
- [40] <https://pixabay.com/de/photos/kind-zug-eisenbahn-junge-kleinkind-2466243/>
- [41] <https://pixabay.com/de/photos/noibremse-technische-vorrichtung-68812/>
- [42] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/anschlussaktung>
- [43] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/anschlusszuge>
- [44] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnansagen>
- [45] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnbenutzer>
- [46] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnbeschafftige>
- [47] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnbrechend>
- [48] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahndebakel>
- [49] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahndesaster>
- [50] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahndurchsagen>
- [51] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnfahren>
- [52] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnfahrgaste>
- [53] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnfahrten>
- [54] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnfloskeln>
- [55] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnkunden>

[56] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnmisere>
[57] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnnetz>
[58] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnpendler>
[59] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnreise>
[60] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnreisende>
[61] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnreisender>
[62] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnsteigaufenthalte>
[63] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnverspatungen>
[64] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/berufspendler>
[65] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/dauerverspatungen>
[66] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/db-fahrgastinformation>
[67] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/deutsche-bahn-ag>
[68] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/deutsche-bundesbahn>
[69] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/fahrgastinformation>
[70] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/fahrplanausfalle>
[71] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/frecciarossa>
[72] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/freepi>
[73] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/gare-lest-paris>
[74] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/gruppo-fs-italiane>
[75] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/hochgeschwindigkeitsstrecken>
[76] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/hochgeschwindigkeitszug-tgv>
[77] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/ice>
[78] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/intercity-zuge>
[79] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/kaputtsparen>
[80] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/klaus-rissler>
[81] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/kundenverarschung>
[82] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/kundenverhoehnung>
[83] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/la-ferrovia-tedesca-ha-finito>
[84] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/lautsprecheransagen>
[85] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/missmanagement>
[86] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/nachfolgezug>
[87] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/nur-weil-du-den-zug-kotzt>
[88] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/opnv>
[89] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/personenbeforderung>
[90] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/personentransfers>
[91] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/personenzuge>
[92] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/punktllichkeit>
[93] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/punktlichkeitsrate>
[94] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/punktlichkeitsstatistik>
[95] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/regionalbahn>
[96] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/sardinen-der-buchse>
[97] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/sbb>
[98] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/schieneninfrastruktur>
[99] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/schienennetz>
[100] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/schienenverkehr>
[101] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/schweizerische-bundesbahnen>
[102] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/standardverspatungen>
[103] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/train-grande-vitesse>
[104] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/trenitalia>
[105] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/unpunctuality>
[106] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/unpunctualitydilemma>
[107] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/unterwegsbahnhofe>
[108] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/verspatungen>
[109] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/verspatungsproblem>
[110] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/verspatungsorgien>
[111] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/wartezeiten>
[112] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/weichenstorung>
[113] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/zielbahnhof>
[114] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/zugabteil>
[115] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/zugausfalle>
[116] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/zugdurchsagen>
[117] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/zugfahrgaste>
[118] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/zuglaufzeiten>
[119] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/zugpendler>
[120] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/zugreisende>
[121] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/zugreparaturen>
[122] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/zugverspatungen>
[123] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/zugverspatungen>
[124] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/zusammengedrangt>
[125] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/zusammengepfercht>
[126] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/zwischenabteile>