

Verkehr & Smart Mobility

„Man kommt sich vor wie ein Bittsteller“

Barrierefreies Reisen ist im Fernverkehr der Deutschen Bahn immer noch nicht uneingeschränkt möglich. Betroffene sprechen von Problemen auf jeder einzelnen Fahrt. Die neuesten ICE werden weiterhin mit Stufen geliefert und das Personal reagiert häufig unflexibel – eine Bestandsaufnahme.



von Clara Nack

veröffentlicht am 25.07.2022

aktualisiert am 27.07.2022

Die Infrastruktur der **Deutschen Bahn** ist marode und der Konzern hochverschuldet, was zu horrenden Überlastungen führt – zuletzt kamen nur noch **58 Prozent der Züge pünktlich**. All die kleinen Signalstörungen und großen Verspätungen für die es im Fernverkehr der Deutschen Bahn starke Nerven braucht, stellen für Menschen mit Behinderungen teils große Barrieren dar.

„Ein Zug, der durch eine erst kurzfristig angekündigte Gleisverlegung auf einem anderen Bahnsteig hält, ist für seh- oder mobilitätsbehinderte Menschen kaum noch zu erreichen“, sagt **Verena Bentele**, Präsidentin des Sozialverbandes **VdK** Deutschland. Bei großen Verspätungen bis in die späten Abendstunden hat die **Mobilitätsservice-Zentrale** (MSZ) der Bahn bereits Feierabend, Rollstuhlfahrer:innen kann dann nicht mehr aus dem stufigen ICE geholfen werden.

Klassenfreies Reisen im Alltag kaum möglich

Doch auch wenn die MSZ Dienst hat und für den **Einstieg mit Rollstuhl** nicht einmal mehr eine zusätzliche Rampe benötigt wird, kommt es immer wieder zu technischen Problemen. Der **ICE 4** ist als neuestes Modell seit 2017 im Einsatz und verfügt über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe, das heißt, der **eingebaute Hublift** kann aus dem Zug heraus bedient werden, es braucht kein Bahnhofspersonal.

Die Technik des Herstellers **Siemens Mobility** ist jedoch so sensibel und kompliziert in der Bedienung, dass es beim Einsatz häufiger zu Türstörungen kommt. **Kay Macquarrie** ist mit seinem Rollstuhl auf die Hublifte angewiesen und kann aus Erfahrung berichten: „Wenn die Tür kaputt ist, komme ich nicht in den Zug.“

Seitdem die Bahn von ganzen barrierefreien Klassen zum „**klassenfreien Reisen**“ übergegangen sei, hänge alles am spürbar seidenen Faden. Inzwischen kommen Rollstuhlfahrer nur durch eine einzige Tür in die ICEs und es gibt nur noch einen Wagen mit **behindertengerechtem WC**.

Außerdem: „Das Zugpersonal ist häufig angewiesen, die Hublifte gar nicht erst zu benutzen, denn sie könnten ja zu Türstörungen und damit zu weiteren Verspätungen führen“, meint Macquarrie, der bei der Bahn auch in der programmbegleitenden **Arbeitsgruppe für Barrierefreiheit** sitzt. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe werden vom Deutschen **Behindertenrat** benannt.

Stufen sind Teil des Deals

Obwohl der Großteil der an den Fernverkehr angeschlossenen Bahnhöfe auf eine **Gleishöhe von 76 Zentimeter** geeicht ist, ist ein **ebenerdiges Einsteigen** bislang **nicht möglich**. Der ICE 3 neo, welcher ab Dezember 2022 zum Einsatz kommt, ist zwar mit einem verbesserten Hublift ausgestattet, aber auch er hat noch Stufen.

„In die Entwicklung wurden diesmal die entsprechenden **Verbände eng einbezogen**“, teilt ein Sprecher der Deutschen Bahn mit. Bisher hätten sich Rollstuhlfahrer auf den instabilen Einstiegshilfen am ICE 4 unsicher gefühlt, weiß Bentele aus Gesprächen mit Mitgliedern des Sozialverbandes.

Bei der **europaweiten Ausschreibung** habe man für die Beauftragung eines Triebzugs, der 300 km/h schnell fährt und „den besonderen topografischen Bedingungen des deutschen Hochgeschwindigkeitsnetzes Rechnung trägt“, von den Herstellern **kein Angebot mit ebenerdigem Einstieg** erhalten, heißt es weiter von der DB.

Dabei ist das **Behindertengleichstellungsgesetz seit 2002** in Kraft und Stufen daher bestenfalls retro. Bei Siemens „arbeiten die Ingenieure daran“, im aktuellen Portfolio hat der Hersteller den niederflurigen Einstieg aber noch nicht, teilt eine Sprecherin mit. Man wolle im Rahmen kommender Ausschreibungen aber „entsprechende Vorschläge machen“.

Lediglich **23 ICE L** hat die DB beim spanischen Hersteller Talgo für den Einsatz ab 2024 beauftragt. Diese bieten dann einen „besonders kundenfreundlichen stufenlosen“ Einstieg bei 76 Zentimeter hohen Fernverkehrsbahnsteigen, lässt der DB-Sprecher wissen. Immerhin gelange man ja schon in **80 Prozent** der Fälle stufenfrei auf den Bahnhof, nur eben nicht in jedem Fall auf das Gleis und erst Recht nicht in den Zug.

Personal auf Diversity schulen

Doch es gibt auch kurzfristige Lösungsansätze für die vielen Barrieren, die nicht das Material betreffen. „In Deutschland gibt es beim **Bahnhofspersonal** häufig Engpässe. Wenn die MSZ an meinem Zielbahnhof nicht zur Verfügung steht, wurde ich auch schon aufgefordert, mit meinem Rollstuhl 60 Kilometer weiterzufahren, aber da möchte ich ja gar nicht hin“, sagt Aktivist **Christian Bayerlein**. In der Schweiz sei beispielsweise das Zugpersonal für den Ein- und Ausstieg mit Rampe verantwortlich und so immer an Ort und Stelle.

Verena Bentele sieht beim Personal einen längerfristigen Hebel: „Diversity und Barrierefreiheit müssen in der **Ausbildung** von DB-Personal einen größeren Stellenwert einnehmen.“ Das Personal sei bislang sehr unterschiedlich geschult. Durch eine **Sensibilisierung** könne in vielen Situationen flexibler reagiert werden.

Bei seiner Zugreise im Mai drohte der Zugchef Macquarrie beispielsweise direkt mit der **Polizei**, weil er darauf bestand, trotz kaputter Tür

mitgenommen zu werden. Auch vorher gab es schon Situationen, in denen das Bahnpersonal seinetwegen die Bundespolizei kommen ließ, weil er auf die Benutzung der Universaltoilette bestand.

Behindert von der Deutschen Bahn

„Ich bin sehbehindert und mir würden häufig schon **bessere Informationen** reichen. Ich muss immer sehr viel kommunizieren und mich bei anderen Fahrgästen bis zu meiner Wagennummer und meinem Sitzplatz durchfragen“, sagt Bentele im Background-Gespräch.

Wie ein „Bittsteller“ kommt sich auch Bayerlein vor: „Ich bin ein vollwertig zahlender Fahrgast, werde aber nicht so behandelt. Schon bei der **Planung meiner Reise** wird mir häufig gesagt, das geht so nicht, aber es werden auch keine Alternativen angeboten.“ Inzwischen bezeichnet sich der 47-Jährige als „**behinderter Zugreisender**“ – behindert bei der Reise von der Deutschen Bahn.

Bei Fernreisen mit der Bahn müssen sich Menschen mit Behinderung ein **Planungskorsett** anlegen, indem sie ihre Reise Tage vorher bei der MSZ anmelden. Vieles funktioniert dann trotzdem nicht und das Motto lautet häufig vorher schon: **Fahren Sie doch woanders hin**. Macquarrie, der dem Klima zuliebe beruflich viel mit dem Zug in Europa unterwegs ist, meint, es gebe auf jeder einzelnen Fahrt Probleme.

Gesetzgeber in der Pflicht

Auch **Peter Cornelius** vom Fahrgastverband **Pro Bahn** hält die Barrierefreiheit für „verbesserungswürdig“. Obwohl sich Pro Bahn als Verbraucherverband versteht, könne man sich hier jedoch nicht für weniger Barrieren engagieren, sondern nur die ihnen bekannten Fälle „aufzeigen“.

VdK-Präsidentin Bentele sieht den **Gesetzgeber** und die Bahn als bundeseigenes Unternehmen in der Pflicht, das Behindertengleichstellungsgesetz schaffe hierfür schon jede Grundlage: „Es mangelt an der **Durchsetzung** und es gibt noch nicht genug Kontrolle.“ Bayerlein stimmt zu und fordert **Rechte wie in den USA oder Großbritannien**, wo Unternehmen ihre Barrierefreiheit vor Gericht

nachweisen müssen, wenn Menschen mit Behinderung sie in der Benutzung anzweifeln. Für den ICE 4 und seinen Hublift müsste die DB sich dann wohl verantworten.

Bayerlein überlegt sich inzwischen dreimal, ob er bei der Bahn darauf hofft, an seinem Ziel aussteigen zu dürfen oder die klima- und kostentechnischen Nachteile des eigenen **Autos** in Kauf nimmt. Die Bahn lobt sich derweil für über **600.000 Hilfestellungen** im Jahr 2021. Macquarrie dreht den Spieß um: „Die vielen Hilfestellungen braucht es ja nur für die vielen Barrieren, die es bei der Bahn gibt.“

Bentele bringt das auf den Punkt, was schon seit 2002 politisch Priorität haben sollte: „Für mich ist es die **maximale Freiheit**, wenn ich alle verfügbaren Verkehrsmittel barrierefrei, sicher und klimafreundlich nutzen kann.“