

Das Wissen

Barrierefreiheit schaffen – Mobilität für Menschen mit Behinderung

Von Max Rauner

Sendung vom: Dienstag, 24. September 2024, 8.30 Uhr

Redaktion: Dirk Asendorpf

Autorenproduktion

Produktion: SWR 2024

Die Behindertenrechtskonvention gibt allen Menschen das gleiche Recht auf Mobilität. Doch bei der Umsetzung hinkt Deutschland hinterher. Andere Länder und kreative Planer zeigen, wie es besser geht.

SWR Kultur können Sie auch im **Webradio** unter [swrkultur.de](https://www.swrkultur.de) und auf Mobilgeräten in der **SWR Kultur App** hören – oder als **Podcast** nachhören.

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Die SWR Kultur App für Android und iOS

Hören Sie das Programm von SWR Kultur, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen mindestens sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR Kultur App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...

Kostenlos herunterladen: <https://www.swr.de/swrkultur/swrkultur-radioapp-100.html>

MANUSKRIFT

Atmo: Telefonhotline Bahn „Bitte haben Sie einen Moment Geduld ...“

O-Ton Anieke Fimmen, Referentin für Behindertenpolitik:

Ja. Guten Tag, Aniele Fimmen hier, ich grüße Sie. Ich bin hier gerade an der S-Bahn-Station Jannowitzbrücke und der Aufzug ist kaputt. Und ich bin Rollstuhlfahrerin. Können Sie mir helfen?

Autor:

Ein Freitagvormittag in Berlin. Anieke Fimmen kommt von einem parlamentarischen Frühstück mit Bundestagsabgeordneten. Jetzt muss sie ins Büro.

O-Ton Anieke Fimmen:

Ich will eigentlich runter. Ich muss runter.

Autor:

Ihre Arbeitsstelle liegt nur 200 Meter von der Jannowitzbrücke entfernt. Sie kann das Gebäude vom Bahnsteig aus sogar sehen.

O-Ton Anieke Fimmen:

Ich stehe oben bei der S-Bahn.

Autor:

Es ist nicht das erste Mal, dass der Fahrstuhl streikt. Normalerweise fragt sie dann Passanten, ob die helfen können, den Rollstuhl auf der Rolltreppe festzuhalten.

O-Ton Anieke Fimmen:

Letztens ist ja wirklich mal fast was schiefgegangen, weil die in der Rushhour auch immer super voll ist.

Autor:

Doch an diesem Freitag rollt die Treppe in die falsche Richtung. Nach oben. Anieke Fimmen, Referentin für Behindertenpolitik beim Sozialverband Deutschland, wurde mal wieder ausgebremst.

Ansage:

Barrierefreiheit schaffen – Mobilität für Menschen mit Behinderung. Von Max Rauner.

Atmo: S-Bahn-Tür schließt

Autor:

Ich treffe Anieke Fimmen in Berlin, um eine kleine Tour mit dem öffentlichen Nahverkehr zu machen. Sie hat kein Auto und kommt beruflich viel herum. Sie weiß, wo die barrierefreie Mobilität Fortschritte macht und wo die Probleme liegen. Die Berliner Verkehrsbetriebe zum Beispiel haben rollstuhlgerechte Kleinbusse im Einsatz, die man rufen kann, wenn der Fahrstuhl zum Bahnsteig kaputt ist. Eigentlich eine gute Idee. Aber Treppen können die auch nicht rauffahren. Die Hotline empfiehlt folgende Lösung:

O-Ton Anieke Fimmen:

Ich soll zurückfahren zum Alex. Also hier vielleicht fünf Minuten warten, bis die Bahn kommt. Dann Alex, dann aussteigen, dann erst mal zur Bushaltestelle über den großen Alex-Dingsda-Platz mit Kopfsteinpflaster und was weiß ich, was da so alles ist. Und dann mit dem 300er Bus hierherfahren. Also das frisst sehr viel Zeit.

Atmo: Hotline „Wir sind gleich persönlich für Sie da ...“

Autor:

Am Ende findet Anieke Fimmen zwei Männer und eine Frau, die sie samt Rollstuhl die Treppe hinuntertragen.

O-Ton Anieke Fimmen und eine Helferin:

Anieke Fimmen: Und dann jetzt Stufe für Stufe runter, und wenn Du auch hier gegenhältst, genau, dass das vorne nicht kippt.

Helferin: Du hast ja ein Vertrauen, ey.

Anieke Fimmen: Ja. Bleibt nicht viel übrig.

Autor:

Man könnte sagen: Pech gehabt. Aufzüge gehen manchmal kaputt. Da müssen Menschen mit Behinderung halt mehr Zeit einplanen. Man kann die Sache aber auch mal grundsätzlich betrachten. Wenn eine Person im Rollstuhl immer wieder vor kaputten Fahrstühlen steht, dann wird ein Menschenrecht verletzt: das Recht von Menschen mit Behinderung an der "vollen Teilhabe an der Gesellschaft in allen Lebensbereichen". So steht es in der [Behindertenrechtskonvention](#) der Vereinten Nationen.

O-Ton Dirk Boenke, Mobilitätsplaner:

Was ich häufig feststelle, wenn ich Pläne auf den Tisch bekomme, dass Barrierefreiheit gefühlt immer als letztes so drankommt.

Autor:

Das ist Dirk Boenke. Er leitet den Bereich Verkehr und Umwelt bei der Studiengesellschaft für Tunnel und Verkehrsanlagen in Köln.

O-Ton Dirk Boenke:

Sieht man dann immer: Da hat man irgendwie einen schönen Platz geplant und dann fällt einem ein: Ach, wir müssen ja noch was für die Blinden und Sehbehinderten machen und dann baut man da irgendwie noch ein Leitsystem rein.

Autor:

Das sind diese geriffelten und genoppten Gehwegplatten für den Blindenstock ...

O-Ton Dirk Boenke:

... was aber von der Funktionalität wenig Sinn macht, weil einfach die Laufwege so komisch sind. So wird niemand laufen oder das Ganze ist dann überlagert mit irgendwelchen Schmuckornamenten, so dass ich das auch visuell nicht erkennen kann. Also an solchen Dingen sieht man das dann immer, das da bei einigen die Sensibilität fehlt.

Autor:

Von Barrierefreiheit profitieren nicht nur Menschen im Rollstuhl, sondern auch diejenigen mit schweren Koffern, mit Fahrrädern, Krücken, Kinderwagen, mit Rollator.

O-Ton Dirk Boenke:

Ich mache ja auch Schulungen ...

Autor:

... Fortbildung für Stadt- und Verkehrsplaner ...

O-Ton Dirk Boenke:

... und eine meiner ersten Folien zeigt immer, dass 90 Prozent der Behinderungen im Laufe eines Lebens auftreten und nur 3 Prozent von Geburt an vorhanden sind. Dann sage ich immer: Planen Sie doch heute Ihr Morgen. Sie wissen nicht, ob Sie morgen vielleicht angewiesen sind auf Barrierefreiheit. Insofern sozusagen als reiner Selbstzweck sollte man sich dann mit drum kümmern.

Atmo: UN-CRPD-Komitee-Sitzung vom 29. und 30. August 2023

Gertrude Oforiwa Fefoame: I call to order the 675th meeting of the committee of the right of persons with disabilities

Autor:

Die Behindertenrechtskonvention ist eine der neun großen Menschenrechtsverträge, ratifiziert von fast allen Staaten der Welt, in Kraft getreten 2008. Seitdem treffen sich zweimal im Jahr 18 Menschenrechtsexpertinnen und -Experten in der Genfer UN-Zentrale. Sie bewerten, wie die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der Konvention vorankommen. Diese Staatenprüfung kann man sich vorstellen wie eine Abiturprüfung, nur nicht für die Hochschulreife, sondern für Inklusion.

Atmo: UN-Sitzung vom 30. August 2023

Vorsitzende: ... Constructive Dialogue with Germany, I warmly welcome back

Autor:

Die meisten der UN-Prüferinnen und Prüfer haben selbst eine Behinderung. Ihnen gegenüber sitzen Abgesandte der jeweiligen Regierung.

Atmo: UN-Sitzung vom 30. August 2023

Rolf Schmachtenberg: ... Sehr geehrte Vorsitzende, vielen Dank und guten

Übersetzerin: Thank you very much ...

Autor:

Im August 2023 war Deutschland zur Staatenprüfung vorgeladen, zum zweiten Mal. Die erste Prüfung war 2015. Seitdem hat sich einiges getan. Man durfte gespannt sein, welchen Eindruck die Fachleute diesmal von Deutschland haben würden. Auch Nichtregierungsorganisationen wurden angehört.

O-Ton Anieke Fimmen:

Insgesamt waren wir fünf Vertreterinnen, Vertreter von unterschiedlichen Verbänden, also waren auch unterschiedliche Behinderungsformen sozusagen vertreten: Eine

blinde Person, dann hatten wir einen Menschen mit einer kognitiven Einschränkung. Ich war dabei, dann noch eine andere Person im Rollstuhl.

Autor:

Anieke Fimmen war für den Sozialverband Deutschland angereist. Sie hat Völkerrecht in Münster und Boston studiert.

O-Ton Anieke Fimmen:

Als ich da so saß, in diesen wirklich für mich heiligen Hallen, da habe ich echt gesagt: Toll, dass es die Vereinten Nationen gibt.

Autor:

Vor 44 Jahren kam Anieke Fimmen acht Wochen zu früh auf die Welt. Im Brutkasten im Krankenhaus ging mit der Beatmung etwas schief. Der Sauerstoffmangel schädigte das Zusammenspiel von Nerven und Muskeln. Anieke Fimmen konnte nie laufen. Sie wächst auf dem Dorf in Ostfriesland auf. Ihr Opa ist Maurer und baut vor dem Schulgebäude eine Rampe, damit sie die Regelschule besuchen kann. Als sie 1997 mit einem Stipendium die Highschool in den USA besucht, im südlichen Bundesstaat Arkansas, ist das eine Offenbarung. Was sie dort erlebt, ist auch heute noch aufschlussreich, wenn man Deutschland und die USA vergleicht.

O-Ton Anieke Fimmen:

Das war für mich der größte Kulturschock. Ich komme dahin und diese Schule ist komplett barrierefrei. Es lacht keiner über meine Schreckhaftigkeit, die interessieren sich gar nicht für mich im positiven Sinne. Ich war einfach da und fertig.

Autor:

In den USA trifft sie bei einer Veranstaltung auch die damalige First Lady und spätere Präsidentschaftskandidatin Hillary Clinton.

O-Ton Anieke Fimmen:

Dann hat Hillary Clinton zu mir gesagt: You are not just a disabled person, you are a woman and you can fight for your rights. Und das war so wow, okay, also bist nicht nur die Rollstuhlfahrerin, die irgendwo hingeschoben wird, sondern du bist eine Frau, die Rechte hat. Irgendwie scheint es da so in der DNA zu sein.

Atmo: Capitol Crawl vom 13. März 1990

Autor:

Am 12. März 1990 protestieren in Washington rund tausend Menschen mit Behinderung für mehr Rechte. Am Parlament angekommen, lassen ein paar Dutzend von ihnen ihre Rollstühle stehen und robben Stufe für Stufe die Treppe zum Kapitol hinauf.

Atmo: Capitol Crawl vom 13. März 1990

Autor:

Menschen mit Behinderung haben in den USA auch deshalb eine starke Lobby, weil viele Kriegsversehrte unter ihnen sind. Noch im selben Jahr verabschiedet der Kongress den „Americans with Disabilities Act ADA“. Die USA sind zwar heute eines der wenigen Länder, die die Behindertenrechtskonvention nicht unterzeichnet haben.

Aber so ein strenges Gesetz wie den ADA findet man selten. Menschen mit Behinderung können vor Gericht einklagen, dass beispielsweise Restaurants, Kinos und Geschäfte Rampen für Rollstühle und barrierefreie WCs installieren. Mietwagen mit Handsteuerung bekommt man in den USA bei allen großen Anbietern ohne Aufpreis. Und Deutschland?

Atmo Warteschleife: „Bitte haben Sie einen Moment Geduld.“

Autor:

Am Tag der Deutschen Einheit 2023 veröffentlichen die Menschenrechtler der Vereinten Nationen [ihr Gutachten](#).

O-Ton Anieke Fimmen:

Ja, es war schon, es war ziemlich vernichtend, muss ich sagen.

Autor:

Deutschland habe zwar zahlreiche Initiativen gestartet, um Diskriminierung und Barrieren abzubauen, loben die Fachleute. Aber als Fazit zum Thema Mobilität schreiben sie: "Der Ausschuss ist besorgt über die weit verbreitete Unzugänglichkeit öffentlicher Verkehrsmittel." Für Deutschland, das viertreichste Land der Welt, ist das eine Blamage.

Atmo: Fahrstuhlstimme Berlin Hauptbahnhof

Autor:

Eigentlich ist längst bekannt, wie eine barrierefreie Welt aussehen müsste. Fahrstühle zum Beispiel, wie der hier am Berliner Hauptbahnhof, sollten sprechen können – damit auch blinde Menschen sich zurechtfinden.

Atmo Fahrstuhlstimme:

Untergeschoss eins mit Übergang zu den Bahnsteigen 1 bis 4 und sieben acht und zur Bahn.

Autor:

Die beiden Mütter allerdings, die mit Kinderwagen im Fahrstuhl stehen, sind nicht so begeistert.

O-Ton Dialog im Fahrstuhl zwischen Autor und einer Mutter:

Max Rauner: Wir machen was fürs Radio über Barrierefreiheit in der Mobilität.

Mutter: Da kann ich Ihnen sagen, dass man als Mama mit Kind hier durchdreht, bei den Aufzügen am Hauptbahnhof.

Max Rauner: Was ist das Problem?

Mutter: Dass der teilweise ja auf jeder Etage hält, superlangsam ist und es halt für die Gleise und die ganzen Ebenen dann jeweils nur diese beiden Aufzüge gibt. Und wenn man einen Zug bekommen muss, gerade ein ICE oben auf den Gleisen oder auch mal unten, dann muss man sehr viel Zeit einplanen.

Fahrstuhlstimme: Zum Erdgeschoss mit Ausgang, DB Information und WC ...

Max Rauner: Aber einsteigen in die Züge, funktioniert das denn einigermaßen?

Mutter: Ja, mit Hilfe schon. Also hier bei den S-Bahnen geht's, weil es relativ ebenerdig ist, bei den ICEs oder so hilft meistens irgendjemand. Das ist schon okay.

Autor:

Die Eisenbahngeschichte hat Deutschland sechs unterschiedliche Bahnsteighöhen vererbt: 38 Zentimeter, 55, 76, 85, 96 und 103 Zentimeter. Seit 1904 gelten 76 cm zwar als Regelhöhe. Aber das hat sich irgendwie nicht herumgesprochen. Gut möglich, dass man am Startbahnhof stufenlos in den Regionalzug rollt und am Ziel nicht herauskommt, vor allem, wenn man von Bundesland zu Bundesland fährt. Und der Fernverkehr hat noch ein ganz anderes Problem.

Atmo: ICE-Piepen der geöffneten Tür

Autor:

Die Fernzüge sind nämlich so konstruiert, dass man Stufen überwinden muss, um hineinzukommen. Der ICE 4 verfügt zwar über zwei eingebaute Hublifte. Aber die sind so kompliziert und störanfällig, dass sie nach Erfahrung von Menschen im Rollstuhl kaum genutzt werden. Und wenn doch, dann wird Barrierefreiheit zur Raketenwissenschaft.

Atmo: Auszug aus [YouTube Video](#)

Autor:

Das sieht man etwa in den Videos von Karin Cordes-Zabel und Frank Cordes, die ihre Bahnabenteuer mit Elektrorollstuhl auf dem Youtube-Kanal @frankyman dokumentieren.

Atmo: Auszug aus [Youtubevideo](#)

Autor:

Frank Cordes kennt sich mit dem Hublift inzwischen besser aus als so mancher ICE-Chef. In Österreich haben das Ehepaar Cordes und auch Anieke Fimmen viel bessere Erfahrungen gemacht. Dort verfügen die Fernzüge ebenfalls über Hublifte.

O-Ton Anieke Fimmen:

Ich bin da zum Bahnhof gegangen und hab gedacht, ich muss mich jetzt wieder anmelden und sagen: Ja, hier bin ich und ich möchte gerne in 20 Minuten fahren. Und die haben mich nur mit großen Augen angeguckt, haben gesagt: Ja, dann fahr doch.

Autor:

In Deutschland hat der Bundesrechnungshof [die Bahn und das Bundesverkehrsministerium 2023 in einem Gutachten gerügt](#), nämlich dafür, dass kein einziger von 512 Fernverkehrszügen einen stufenfreien Einstieg erlaubt¹. Dafür stehen an vielen Bahnhöfen die Hublifte auf Rollen, die das Personal vor die Zugtür schiebt. Und wenn man am Tag vorher die Mobilitätszentrale anruft ...

Atmo Mobilitätszentrale Hotline:

Ihre voraussichtliche Wartezeit beträgt weniger als eine Minute

Autor:

... dann wird man am nächsten Tag vom Servicepersonal nach oben gehievt.

¹ (auf 76 Zentimeter Bahnsteighöhe)

Atmo: Hublift

Autor:

Außer, der Zug hat Verspätung und die Angestellten am Bahnhof haben Feierabend.

O-Ton Mobilitätszentrale:

... und jetzt noch Radolfzell ... Mittwoch ist ein Wochentag. Mittwoch sind die bis 19:45. Ah, das ist doch gerade so im Rahmen.

Autor:

Es gibt Hoffnung. Zum einen funktionieren die Hublifte beim ICE3 neo viel zuverlässiger. Zum anderen hat die Bahn beim spanischen Hersteller Talgo 79 ICEs bestellt, in die man stufenlos und ohne Hilfe hineinrollen kann. ICE-L heißt die Bauart. Das L steht für Low Floor, Niederflur, erklärt Bahnpersonenfernverkehr-Vorstand Michael Peterson im [rbb Inforadio](#):

O-Ton Michael Peterson, Bahnpersonenfernverkehr-Vorstand:

... dass wir hier tatsächlich in der Lage sind, allen Bürgern in Deutschland die Möglichkeit zu geben, leicht und komfortabel den Zug einzusteigen. Egal, ob ich mit schwerem Gepäck, mit Fahrrad oder Kinderwagen unterwegs bin oder gegebenenfalls mit Rollator oder Rollstuhl.

Autor:

[Ab Mitte 2025](#) sollen die ersten Züge dieser Bauart unterwegs sein, zunächst zwischen Berlin und Amsterdam. Endlich Reisen ohne Stufen – für Menschen mit Gehbehinderung ist das ein Riesenfortschritt.

O-Ton Autor und Christian Ohrens:

Max Rauner: Hallo, Herr Ohrens.

Christian Ohrens: Moin.

Max Rauner: Hi. Max Rauner. Freut mich.

Autor:

In Hamburg treffe ich Christian Ohrens, Journalist, DJ, Fußballfan, angestellt bei der Deutschen Telekom im Kundenservice. Seit seiner Geburt 1984 ist er vollblind. Er sieht kein Licht und auch keine Umrisse. Er navigiert durch die Stadt mit seinem Gehör und mit dem Blindenstock.

O-Ton Christian Ohrens, Journalist:

Sie sind ja inzwischen auf einem guten Weg zu sagen: Ja, alle neuen Bushaltestellen oder alle Bushaltestellen werden nach und nach mit Leitstreifen umgerüstet. Dass Du auch weißt, wo ist vorne ...

Autor:

[Bodenindikatoren](#) heißen die Leitstreifen auch. Wir stehen vor der U-Bahn- und S-Bahnstation Hamburg-Barmbek an einem Zebrastreifen. Hier ist ein Quadrat mit Noppen eingebaut, ein sogenanntes "[Aufmerksamkeitsfeld](#)".

O-Ton Autor und Christian Ohrens:

Max Rauner: Sie gehen mit einem Blindenstock die Bürgersteige lang und dann wissen Sie, hier ist jetzt ein Übergang?

Christian Ohrens: Ja, das ist das Problem. Es ist entweder ein Übergang oder eine Bushaltestelle. Also, du musst dich schon auskennen, sonst nützt Dir das ja alles nichts.

Autor:

Besonders wichtig sind die Leitstreifen an Bahnsteigen.

O-Ton Christian Ohrens:

Zum Beispiel in Neuwiedental der S-Bahnhof, der Bahnsteig da ist so schmal, da würde ich wirklich nicht den Streifen verlassen wollen. Bei den U-Bahnen, da kommt es darauf an, manche haben es, manche haben noch alte Systeme, die leider mit einem Stock nicht richtig ertastet werden können oder nur mit viel Konzentration. Und ich finde, einen Leitstreifen muss man unter den Füßen, das muss unter den Füßen kribbeln, sonst hat das alles keinen Sinn.

Autor:

In Deutschland waren Ende 2022 knapp zwei Drittel aller Bahnsteige mit Bodenindikatoren ausgestattet.

O-Ton Christian Ohrens:

Da ist uns die Schweiz echt voraus. In der Schweiz ist ja der höchste Bahnhof Europas auf 3500 Metern. Selbst da gibt es Leitstreifen, wo sich wahrscheinlich nie ein Blinder alleine hin verirren würde. Das ist das Jungfrauenjoch.

Autor:

Aber auch in Deutschlands Städten und Gemeinden kommt die Verlegung voran. Wie eine zweite Realitätsebene legen sich die Orientierungshilfen über das Land. Wo eine Kommune diese Ebene einzieht und wo nicht, ist allerdings Ermessenssache. Wichtig ist jedenfalls, dass ein Leitstreifen nicht sehenden Augen mit Koffern, Mülleimern oder Hinweisschildern zugestellt wird. Wir nehmen die U3 Richtung Hauptbahnhof.

O-Ton Max Rauner und Christian Ohrens:

Max Rauner: Sollen wir reingehen? Die fährt jetzt gleich los.

Christian Ohrens: Ja. Oh, Tschuldigung.

(Atmo: U-Bahn-Piepen, Tür schließt)

Christian Ohrens: Das ist ja auch so ein Ding. Früher gab es ja Ansagen von wegen "zurückbleiben" und Hamburg ist der Meinung, dass das die Leute nur dazu beflügelt, dass sie erst recht reinspringen.

(Atmo: U-Bahn: Nächster Halt, Dehnheide. Ausstieg rechts)

Christian Ohrens: Aber das ist für mich das Signal, nicht erst, wenn das Piepen der Türen kommt. Viele andere Städte, vor allem im Ruhrpott oder Berlin, da wird auch weiterhin durchgesagt, dass du zurückbleiben sollst.

Autor:

Blindenverbände wünschen sich außerdem an allen Haltestellen eine Ansage, welcher Bus oder welche Bahn gerade einfährt.

O-Ton Christian Ohrens:

Es gibt ja auch in anderen Städten wie zum Beispiel Wolfsburg, Marburg und vielen weiteren an den Bushaltestellen Infosäulen. Die ticken auch und wenn man draufdrückt, sagt er: Hier ist Bussteig 1, hier fährt als nächstes Linie 7 nach Steilshoop.

Autor:

Die S-Bahn in Hamburg ist schon so weit.

O-Ton Autor:

Jetzt kommt die S-Bahn, jetzt hören wir mal.

Atmo: S-Bahn: S-1 in the direction of Hamburg Airport.

Autor:

Die Stimme kommt aus den Außenlautsprechern an jeder Tür.

O-Ton Autor und Christian Ohrens:

Max Rauner: So muss es sein, oder?

Christian Ohrens: Ja.

Autor:

Am Hauptbahnhof möchte Christian Ohrens mir noch etwas zeigen,

O-Ton Christian Ohrens:

So, wir machen mal Folgendes. Wir gehen mal hier auf dem Bahnsteig gleich rechts runter.

Autor:

An der Treppe von Gleis 13.

O-Ton Christian Ohrens und Autor:

Christian Ohrens: So und hier am Geländer ranfassen.

Max Rauner: Hier rechts?

Christian Ohrens: Genau.

Max Rauner: Ist nichts.

Christian Ohrens: Doch, da muss was sein. Es sei denn, es ist... Tatsache. Dann haben die das abge.... Aber auf der anderen Seite ist es. Oder ist es weiter vorne? Nee.

Max Rauner: Hier, ich habs. Auf der linken Seite.

Christian Ohrens: Ist ja auch bekloppt.

Autor:

Am Geländer ist eine Handlaufschrift aufgeklebt – in der Blindenschrift Braille und auch in Großbuchstaben.

O-Ton Autor und Christian Ohrens:

Max Rauner: ENALLEE. Was heißt das denn?

Christian Ohrens: Ah, Kirchenallee. Ach, dann fehlt schon die Hälfte.

Max Rauner: Oh Nein. NALLEE. Okay, da fehlt die Hälfte. Und dann Gleise 1...

Autor:

Die Navigation wird zum Ratespiel.

O-Ton Christian Ohrens und Autor:

Christian Ohrens: Oben steht 1 bis 12. Reisezentrum rechts.

Max Rauner: Es sieht schon ein bisschen aus, als wäre da was abgebrochen.

Christian Ohrens: Ja, ne.

Autor:

Es braucht eben nicht nur eine barrierefreie Infrastruktur. Es braucht auch jemanden, der sie in Schuss hält. Die Bahn hat die Schrift kurz nach unserem Besuch repariert.

O-Ton Autor und Christian Ohrens:

Max Rauner: Gibt es eine Stadt, wo Sie sagen, das ist absolutes Vorbild in Deutschland für ÖPNV?

Christian Ohrens: Nein, jede Stadt hat so ihr... wo man was mitnehmen kann.

Atmo: Telefonhotline Bahn „Wir sind gleich persönlich für Sie da“

Autor:

Der Kölner Mobilitätsforscher Dirk Boenke hat im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums die Barrierefreiheit der Mobilität in Deutschland untersucht. 19 Stationen hat sein Team begutachtet, darunter den Schienenersatzverkehr in Freiburg, die Pflasterstein-Altstadt in Schweinfurt, den Flughafen Köln-Bonn, den Busbahnhof Hannover, den Hauptbahnhof Erfurt und sogar die Fähren auf der Nordseeinsel Borkum. Das Gutachten fällt nicht so negativ aus wie die Staatenprüfung der Vereinten Nationen. Aber: Deutschland hat ein Schnittstellenproblem.

O-Ton Dirk Boenke:

Also ich bau irgendwo ein Gebäude, mache ein Blindenleitsystem und die Kommune baut auch ein Blindenleitsystem und der Private sagt aber nicht, wo er mit seinem Leitstreifen rauskommt. Und die Kommune denkt sich, der kommt da raus, wo jetzt der Eingang ist und stellt dann nachher fest: Das ist aber auf der anderen Gebäudeseite.

Autor:

Für Menschen mit Behinderung ist Mobilität wie eine Kette. Vom Bus in den Bahnhof, zum Aufzug, zum Gleis und so weiter. Diese Kette versagt, wenn auch nur eine einzige Verbindung zwischen den Kettengliedern kaputt ist. Beispiel Flughafenbahnhof. Da hilft das Bahnpersonal Menschen mit Behinderung aus dem Zug und am Flughafen hilft ihnen das Flughafenpersonal ins Flugzeug. Aber für die 200 Meter lange Schnittstelle vom Bahnsteig zum Check-In-Schalter fühlt sich niemand verantwortlich.

Dirk Boenke:

Das sind dann eben solche Dinge, die müssen vertraglich festgelegt werden. Da geht es natürlich auch im Hintergrund um: Wer bezahlt das? Und wenn man sich da nicht einigt, dann scheitert das eben in dem Fall, dass ich eine barrierefreie Mobilitätskette habe.

Autor:

Auch der ÖPNV hat ein Schnittstellenproblem. In den Behörden gibt es Abteilungen, die die Haltestellen bauen. Straßenbaulastträger heißen die. Eine andere Abteilung oder Behörde – der sogenannte Aufgabenträger – bestellt die Fahrzeuge, also Busse und Bahnen.

O-Ton Dirk Boenke:

Also ich mache mit meinem Kollegen da auch Schulungen und da haben wir dann auch schon festgestellt, dass sich dann auf dieser Schulung zufälligerweise der Straßenbaulastträger und der Aufgabenträger zum ersten Mal gesehen haben und dann gesagt haben: Ja, das ist ja toll, dass wir uns mal kennenlernen, dann können wir das ja mal hier besprechen, wie das dann aussieht, zukünftig mit Fahrzeug und Haltestelle, dass das zusammenpasst. Das ist jetzt wirklich aus dem echten Leben gegriffen.

Autor:

Dirk Boenke und sein Forschungsteam haben in ihrer [2023 veröffentlichten Studie](#) Empfehlungen formuliert: Die Beteiligten entlang der Mobilitätskette sollten zur Kooperation verpflichtet werden. Fördergelder sollten stärker als bisher an die Umsetzung von Barrierefreiheit gekoppelt werden. Die Behindertenverbände sollten bessere Möglichkeiten bekommen, Barrierefreiheit im ÖPNV einzuklagen. Und Unternehmen sollten sanktioniert werden, wenn sie gesetzliche Vorgaben zur Inklusion nicht einhalten. Es gibt aber eine Sache, die sich weder mit Gesetzen noch mit DIN-Normen regeln lässt: das Mindset, die Mentalität.

O-Ton Dirk Boenke:

Also wenn da jemand vor Ort ist – wir nennen das immer den Kümmerer oder die Kümmerin – wenn da jemand vor Ort ist, der sich des Themas annimmt, häufig sind das Personen, die selbst betroffen sind oder jemanden im Umfeld haben, der betroffen ist, dann laufen Sachen gut. Wenn da jemand ist, der da noch keine Erfahrung hat, dann läuft es manchmal nicht so gut. Es ist wird dann der Nutzen der Barrierefreiheit auch gar nicht so gesehen.

Autor:

Die Stadt Dresden hat so einen Kümmerer.

O-Ton Matthias Pfeil, Verkehrsplaner:

Mein Name ist Matthias Pfeil. Ich bin Verkehrsplaner im Amt für Stadtplanung und Mobilität, arbeite bei der Landeshauptstadt Dresden und hatte bis 2020 auch eine Stelle inne, die sich explizit nannte Sachbearbeiter für Barrierefreiheit und Fußverkehr.

Autor:

Für Dresden und Umgebung hat Matthias Pfeil ein digitales Infoportal mit aufgebaut, dresden.de/dabeisein. Das ist ein Stadtplan, auf dem man nachschauen kann, ob ein Supermarkt, ein Restaurant, eine Apotheke stufenfrei zugänglich ist. Oder ob ein Stadion die Technik für Menschen mit Hörbehinderung hat. Auch Fotos von Eingängen, Türschwellen und Behinderten-Toiletten sind dort hinterlegt. Jedes Jahr überprüft ein Dienstleister rund 20 Prozent der verzeichneten Orte.

O-Ton Matthias Pfeil:

Diese Datenpflege, die muss man regeln, dass das System langfristig Bestand hat. Also das ist eigentlich das A und O. Die Daten sind nach zwei Jahren veraltet und wenn die nicht zuverlässig sind, nutzt das System auch keiner mehr.

Autor:

Außerdem stellt Dresden Menschen mit Sehbehinderung eine Art Fernbedienung zur Verfügung, die mit Bussen und Straßenbahnen Kontakt aufnehmen kann. Das hat man sich im Nachbarland Tschechien abgeschaut. Die Fernbedienung aktiviert unter anderem die Außenlautsprecher der einfahrenden Fahrzeuge.

O-Ton Matthias Pfeil:

Dann werden über die Außenlautsprecher die Linie und die Fahrtrichtung angesagt. Die können dem Fahrer signalisieren, dass Sie mitfahren wollen. Dann öffnet der Fahrer alle Türen. Das war für die Tür noch leichter aufgefunden werden können mit einem Langstock und nicht diesen diesen Türöffnungsknopf suchen muss. Man kann im Fahrzeug die Haltestellenansage wiederholen lassen und man kann praktisch den Aussteigewunsch auf dem Fahrer signalisieren, der dann wieder die Türen öffnen würde, ohne dass man den Knopf suchen muss.

Autor:

Die Fernbedienung, das Infoportal, das sind gute und kreative Ideen. Leider ist es wie so oft eine Insellösung. In Deutschland macht jede Stadt ihr eigenes Ding. Und wenn man aufs Land fährt, ist wieder alles ganz anders.

O-Ton Autor und Edina Müller:

Max Rauner: Danke, dass Sie mich abholen.

Edina Müller: Na klar.

Autor:

Edina Müller hat 2012 im Rollstuhlbasketball die Goldmedaille gewonnen. Dann wechselte sie zum Kanusport und hat bei den Paralympics 2021 in Tokio wieder Gold geholt. Und in Paris 2024 die Bronzemedaille.

O-Ton Autor, Edina Müller, Sohn:

Max Rauner: Es ist ja das letzte Haus hier. Randlage, oder?

Edina Müller: Das vorletzte. Eins kommt noch.

Atmo: Schlüsselgeräusch

Liam: Und hier neben uns wohnen unsere Nachbarn.

Autor:

Sie lebt mit ihrem Sohn und ihrem Partner in Stelle, einer Gemeinde in Niedersachsen mit 11.000 Einwohnern. Vor dem Haus steht neben Müllers PKW ein ausrangierter Krankenwagen.

O-Ton Edina Müller, Sportlerin:

Du kannst gerne einmal rein steigen. Dieser Tisch ist quasi absenkbar, ganz einfach. Da macht man so einen Klick und dann geht er nach unten und dann hat man das Bett. Hier können eben auch noch zwei Leute sitzen während der Fahrt. Die Stühle kann man drehen.

Autor:

Eine Firma, die auch Flugzeuge ausbaut, hat den Wagen zum Camper umgebaut. Mit Handbedienung und einem Hublift.

O-Ton Edina Müller:

Diese normalen Deckenlifter, die die im Krankenhaus haben, um Leute ins Bett zu liftern. Das hat glaube ich jetzt 500 Euro gekostet bei Ebay. Und der ist jetzt da oben drin. Da haben sie einen schönen Kasten drum gebaut, da klippe ich das dran und dann zieht er mich hier hoch.

Autor:

Im Jahr 2000, als Edina Müller 17 Jahre alt war, hatte sie nach einem Volleyballspiel Rückenschmerzen. Ein Orthopäde hat sie stümperhaft eingerenkt und dabei das Rückenmark verletzt. Seitdem ist sie querschnittgelähmt – und weiterhin sportlicher als die meisten Menschen ohne Behinderung. Sie trainiert sechs Tage pro Woche und arbeitet halbtags als Sporttherapeutin in einer Unfallklinik in Hamburg. Aber selbst so eine prominente Person wie Edina Müller muss dafür kämpfen, dass sie mobil sein kann. Und zwar buchstäblich für jedes zusätzliche Rad an ihrem Rollstuhl.

O-Ton Edina Müller:

Das hat jetzt über ein Jahr gedauert, bis ich dieses Handbike dann wirklich hatte.

Autor:

Handbike. Das ist ein Aufsatz, der den Rollstuhl zum Handfahrrad macht.

O-Ton Edina Müller:

Diese Genehmigung, dieses Einreichen und dann ging dies nicht, dann muss jemand kommen, sich das angucken, ob das wirklich nötig ist. Über solche Sachen habe ich mich schon richtig, richtig aufgeregt mit den Krankenkassen.

Autor:

Das betrifft nicht nur sie selbst, sondern auch ihre Patientinnen und Patienten.

O-Ton Edina Müller:

Also eigentlich kann es nicht sein, dass irgendein Rollstuhlfahrer kein Handbike hat. Auch mit älteren Patienten wird so umgegangen: Und die leben lange in Pflege und das kostet richtig viel Geld, anstatt jemanden vielleicht nochmal mobil zu machen und dann eben mal die 7.000 Euro auszugeben für ein Handbike. Das hat ja nicht nur was Körperliches, das hat ja auch was für das Mentale, im Leben bleiben, irgendwie aktiv bleiben, mit meinem Hund rausgehen, da treffe ich jemanden. Das hat ja ganz viele Nebenfaktoren. Nein, dem geben wir dann halt den Elektrorollstuhl. Ich kann das oft nicht nachvollziehen, weil die Krankenkassen oder dieses System so eng ist, so klein ist.

Autor:

Nach der Wende von 1989 hieß es oft: die Mauer ist weg, aber die Mauer in den Köpfen ist noch da. So ähnlich ist es mit der Mobilitätswende und der Barrierefreiheit. Die physischen Hindernisse werden weniger, aber die Barrieren in den Köpfen sind noch da. Unterschiedliche Bahnsteighöhen kann man noch mit der 200-jährigen Geschichte der Eisenbahn entschuldigen. Aber warum wird Barrierefreiheit bei einer technischen Innovation heute nicht mitgedacht? Die

meisten Elektroladestationen für E-Autos sind vom Rollstuhl aus nicht bedienbar. Und Elektro-Scooter werden zwar als Beginn der Mikromobilität gefeiert, aber für Menschen mit Sehbehinderung ist jeder dumm abgestellte Roller eine makroskopische Stolperfalle. Wir sollten uns häufiger daran erinnern: Barrierefreiheit hat nichts mit Mitleid zu tun. Sie ist ein Menschenrecht. Es gibt auch schon ein Datum für die nächste Staatenprüfung Deutschlands durch die Vereinten Nationen: 2031.

Abspann:

Das Wissen (mit Soundbett)

Autor:

Barrierefreiheit schaffen – Mobilität für Menschen mit Behinderung. Autor und Sprecher: Max Rauner. Redaktion: Dirk Asendorpf.

Abbinder