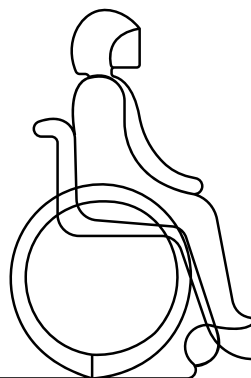




14. Pressemitteilung von „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene“

Körperliche Einschränkungen bedeuten Fahrtausschluss **Systematische Missachtung der EU-Barrierefreiheitsrichtlinie durch die DB**



„Wie Du weißt, kann ich ja nur noch ebenerdig oder mit Aufzug und Rolltreppe umsteigen. Gestern fuhren wir zunächst um 06:14 nach Feuerbach, von da nach Ehingen (D)-Berg zum Ulrichsfest. In Feuerbach funktionierte der Lift auf Gleis 1 zur S-Bahn nicht, der ebenerdige Ausgang war durch Bauarbeiten wegen Stuttgart 21 gesperrt. Also nach oben auf den ausgetretenen Steinstufen... und das in Eile. In Stuttgart Hbf. eine längere Morgen-Stadt-Wanderung von Gleis 101 unten rauf auf Gleis 14 ... Gestern Morgen bestand RE 5 nach Friedrichshafen statt aus 4 Doppelstockwagen nur aus 2. Schönes Wetter, zahlreiche Reisegruppen an den Bodensee und ins Allgäu und Fahrradgruppen (!), welche viele Sitzplätze und die Gänge verstopften. In Ulm beim umsteigen funktionierten – außer zu Gleis 1 – KEINE Lifte; Umsteigen auf den alten Treppen von Gleis 3 Süd auf Gleis 7 Nord. Bei der Rückfahrt in Ehingen war der Lift auf Gleis 2/3 ebenfalls defekt, in Ulm immer noch In Eile die Treppen von Gleis 7 auf Gleis 2 ... Ich hatte daher heute so große Schmerzen, anscheinend sind manche Adern geplatzt/beschädigt (?) Mein Arzt machte mir große Vorwürfe, ich wüsste doch ... aber was sollte ich machen? Ist es mein Fehler, wenn Lifte und Rolltreppen bei dieser „Firma DB Infra-no-Go“ nicht funktionieren?“

Solche Zuschriften erreichen Bürgerbahn – Denkfabrik immer häufiger. Viele mobilitätseingeschränkte Reisende wagen unter diesen Umständen überhaupt nicht mehr, eine Reise mit der Bahn anzutreten, oder fahren gleich mit dem Auto. Wer diese Alternative nicht hat, wird vom Grundrecht auf Bewegungsfreiheit faktisch ausgeschlossen. Untersuchungen haben ergeben, dass die meisten Aufzüge in den Bahnhöfen zu einem Drittel der Zeit nicht funktionieren. Offiziell gibt die DB an, dass sie eine Verfügbarkeit von 97 % zumindest in den großen Bahnhöfen anstrebt. Nach der DB-Selbstdarstellung über die Reiseangebote für mobilitätseingeschränkte Reisende auf der DB-Webseite „Mobility Service Center (MSC)“ liefert die DB auf dem Papier beeindruckende Serviceleistungen.

Aber davon ist die Realität meilenweit entfernt. Einen besonders krassen Fall von faktischem Reiseausschluss kann man derzeit an dem mit 535.000 Reisenden pro Tag größten Bahnhof im DB Netz, dem Hamburger Hauptbahnhof, erleben: Für den dort am stärksten frequentierten Bahnsteig gibt die DB in ihrer Reiseauskunft am 25.6.2026 die für Rad- und Rolli-Fahrer, Familien mit Kinderwagen und Menschen mit viel Gepäck schon fast als zynisch zu bezeichnende Auskunft: „Aufgrund einer Aufzugerneuerung (Gleis 13/14) steht dieser im Zeitraum vom 8.6. bis 30.11.2026 [also fast ein halbes Jahr] leider nicht zur Verfügung. Der Fernbahnsteig Gleis 13/14 ist in diesem Zeitraum nicht barrierefrei zugänglich. Alternativ stehen mobilitätseingeschränkten Fahrgästen die Bahnhöfe Hamburg-Altona, Hamburg-Dammtor und Hamburg-Harburg für Ein-, Aus- und Umstiege mit dem Rollstuhl zur Verfügung“. Was die DB nicht erwähnt: aufgrund von Bauarbeiten werden die Bahnhöfe Hamburg-Altona und Dammtor im Zeitraum von Mitte Juli bis Ende August überhaupt nicht von Fernzügen angefahren!

Das Problem, welches die DB mit barrierefreien Zugängen zu den Bahnsteigen hat, ist nicht nur der allgemein unzureichenden Wartung und Pflege der DB-Bestandsanlagen zuzuschreiben, sondern auch einer seit Jahren falschen Strategie, wie ein barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen sichergestellt werden kann.

Denn die DB

- setzt konsequent auf teure, wartungsintensive Aufzüge, statt auf Rampen, wie sie in der Schweiz Standard sind,
- hält keine redundanten Aufzuganlagen vor, wie es auf allen größeren Bahnhöfen bei den Österreichischen Bundesbahnen üblich ist (z.B. hat der Hauptbahnhof in Wien drei große Aufzüge pro Bahnsteig!),
- hat Aufzüge unterschiedlichster Hersteller und technischer Auslegung eingebaut, was die Wartung und Ersatzteilverhaltung erschwert,
- hat ihre Aufzuganlagen in fast allen Fällen zu klein ausgelegt, sprich: die Fahrkörbe sind zu eng, fassen zu wenig Personen, häufig nur einen Rollstuhl oder eine Familie mit Kinderwagen oder nur ein Fahrrad mit Begleitperson, und fahren viel zu langsam. Sie sind dem zunehmenden Ansturm von Reisenden mit Mobilitätseinschränkungen, aber auch mit viel Gepäck, von Radtouristen und Familien mit Kindern nicht gewachsen. Sie alle müssen befürchten, den Anschlusszug nicht zu erreichen. Diese Misere resultiert daraus, dass die DB den Begriff „mobilitätseingeschränkter Reisender“ (sog. PRMs: people with reduced mobility) sehr eng ausgelegt und im Prinzip auf Rollstuhlfahrer begrenzt.
- baut eine Rückfallebene, nämlich einen zweiten Aufzug nur ein, wenn ihn ein Dritter, zum Beispiel die Anliegergemeinde, bezahlt oder wenn spezielle Fördergelder dafür zur Verfügung gestellt werden,
- weiß dank zentralisierter Datenerfassung quasi in Echtzeit, welche Aufzüge defekt sind, ist aber nicht in der Lage, diese auch zeitnah zu reparieren,
- ist bislang nicht bereit, ihre Aufzugstrategie den heutigen Realitäten einer älter werdenden Gesellschaft anzupassen.

Wir fragen daher die DB:

- 1.** Warum dauert die Erneuerung eines Standardaufzuges ein halbes Jahr und länger?
- 2.** Die Erneuerung eines Bahnsteigaufzuges umfasst in der Regel nur den Austausch der Seile, des Türschließmechanismus und manchmal der Führungsschienen. Bei kommerziell genutzten Aufzügen in Bürohäusern und Hotels dauern solche Arbeiten bestenfalls eine Woche. Wieso ist das bei den von der DB betriebenen Aufzügen nicht möglich?
- 3.** Auch eine Kompletterneuerung des Fahrkorbes und der Glasverkleidung eines Aufzuges sollte sich bei entsprechender Vorbereitung an einem verlängerten Wochenende durchführen lassen. Warum geht das woanders, aber nicht bei der DB?

4. Wer führt die Wartung und Erneuerung der Aufzüge durch: die DB oder Fremdfirmen? Wie ist das Wartungsmanagement für Aufzüge bei der DB organisiert?
5. Welche systematischen Maßnahmen hat die DB ergriffen oder wird sie ergreifen, um künftig die langen Ausfallzeiten der Bahnsteigaufzüge zu verringern?
6. Welche Maßnahmen hat die DB ergriffen, um die in der Detailausführung sehr unterschiedlichen Fahrstühle zu standardisieren, um die Ersatzteilversorgung zu vereinfachen und Reparaturen schneller abwickeln zu können?
7. Warum nimmt sich die DB nicht die Aufzugstrategie der ÖBB zum Vorbild? Die derzeitige Bahnchefin Frau Palla sowie der Chef der DB-InfraGO Herr Nagl kommen beide von den ÖBB und sollten daher wissen, wie das geht, bzw. können sich von dort Expertise holen, um die unhaltbaren Zustände bei den DB-Aufzugsanlagen zu verbessern.

Dazu Prof. Heiner Monheim, Sprecher von „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine Starke Schiene“

»Kapazität, Zustand und Verfügbarkeit der Aufzugsanlagen an allen DB-Bahnhöfen sind ein Ärgernis erster Güte und ein Affront für alle Menschen mit körperlichen Einschränkungen. Die Aufzugkörbe sind zu klein, die Aufzüge fahren zu langsam, sind häufig versifft und schlecht gereinigt und es fehlt in nahezu allen Aufzugsanlagen an Redundanz, weil die DB meint, mit einem Aufzug pro Bahnsteig den EU-Verordnungen zur Barrierefreiheit Genüge zu tun. Statt weitere Milliarden Euro an Steuergeldern in sinnlose Bauprojekte wie Stuttgart 21/31 oder die Bahnhofsverlagerung in Hamburg Altona, wo ein barrierefreier Fern- und Regionalbahnhof vernichtet werden soll, zu versenken, sollte die DB diese Investitionsgelder in eine Modernisierung und vor allem Standardisierung ihrer Aufzugsanlagen mitsamt redundanter Auslegung an allen Bahnhöfen stecken. Barrierefreiheit darf nicht nur auf dem Papier stehen, sondern muss in einer älter werdenden Gesellschaft eine tägliche positive Erfahrung sein.«

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene wird unterstützt von Bahnexperten und Initiativen.

www.buergerbahn-denkfabrik.org

Hamburg 13.07.2026

Alternativer Geschäftsbericht zur DB 2025

Unser aktueller Alternativer Geschäftsbericht zur DB 2025 ist jetzt gedruckt.

108 Seiten 5,00 € Spende plus Porto 2,90 €

Bestellungen per E-Mail info_buergerbahn@gmx.net

oder per Post Bürgerbahndenkfabrik c/o Prellbock Altona, Nernstweg 32–34 DE, 22765 Hamburg

oder per paypal: einfach 7,90 € mit Angabe der Lieferadresse überweisen. spenden@prellbock-altona.de