

PETER WENNDORF

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

19(15)126-B

Stellungnahme zur 22. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 15.10.2018

Henri-Dunant-Str. 15
31141 Hildesheim
☎ 05121/88 40 71

Peter Wendorf ♦ Henri-Dunant-Str. 15 ♦ 31141 Hildesheim

Vorsitzenden des Ausschusses für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Herrn Cem Özdemir MdB
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Hildesheim, 26.09.2018

Einladung zu einer öffentlichen Anhörung am 15. Oktober 2018;

--

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

zuerst darf ich mich für die Einladung zu obiger Anhörung bedanken. Ich beabsichtige ihr zu folgen.

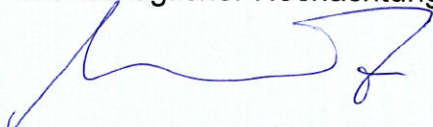
Im Grunde hatte ich mit dem Thema innerlich abgeschlossen, insbesondere ob der Art und Weise, wie der DB-Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn, Herr Dr. Lutz, auf mein Schreiben reagiert hatte. Im Gegensatz zu dem Herrn Bundestagspräsidenten, Ihren Abgeordnetenkollegen Gastel und Beeck und Ihnen hat Dr. Lutz es nicht für nötig gehalten, mir ein paar persönliche Zeilen zukommen zu lassen. Er überließ das federführend der von Ihnen zu der anberaumten Sitzung auch eingeladenen Vertreterin der DB Vertrieb GmbH, Frau Ellen Engel-Kuhn.

Es entzieht sich meiner Kenntnis, ob Sie über Ihre vorgenannten Kollegen Zugang zu diesem Schriftwechsel erhalten haben. Da dieses Thema Mobilität mich nun doch noch einmal einholt und Sie als Vorsitzender selbstverständlich Anspruch auf vollständige und allumfassende Information haben, füge ich den vorhandenen Schriftverkehr bei. Zudem erspart es mögliche Wiederholungen meinerseits.

Der Zeitpunkt der Anhörung passt ausgezeichnet. Ich kann das Thema aktuell anliegend um einen weiteren „Erlebnisbericht“ bereichern. Den hätte ich in Kürze sowieso noch verfasst; aber andere Pflichten haben mich ihn bisher vor mir herschieben lassen. Allerdings werde ich ihn wohl wegen Sinnlosigkeit nicht dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG zu senden.

Aus Zeitgründen wähle ich den für mich recht ungewöhnlichen Weg, Ihnen dieses Schreiben und die Anhänge als E-Mail zu übersenden.

Mit vorzüglicher Hochachtung



Peter Wendorf

**31141 Hildesheim
Henri-Dunant-Str. 15
Tel. 0 51 21 – 88 40 71**

Hildesheim, d. 26.09.2018

Barrierefreies Reisen mit der Bahn; Reisebericht 2018

2018 habe ich bisher zwei Bahnfahrten im Fernverkehr mit der Bahn durchgeführt, die mich wieder zu einem Bericht veranlassen.

Am 05.06. wollte ich von Hildesheim nach Borken (Westf.) reisen. Planmäßig sollte es am 05.06. um 09:05 Uhr mit der S-Bahnlinie S 4 von Gleis 5 nach Hannover gehen. Mit einem IC ging es nach Essen. Dort waren 8 Minuten Zeit, um in einen RE der NWB umzusteigen.

Es begann damit, dass die Reisenden in Hildesheim vom Gleis 5 zum Gleis 3 beordert wurden. Dort angekommen, hieß es wieder: zurück zum Gleis 5! Das soll lt. örtlicher Presse nicht unüblich sein (nicht nur in Hildesheim, sondern selbiges ereignete sich ähnlich auch während der unten weiter geschilderten Reise in Hannover) und gereichte zu einer Glosse, in der dieses Phänomen als neue Trendsportart der DB, dem Gleis-hopping, angepriesen wurde.

Der IC fuhr nach Essen eine mehrminütige Verspätung heraus. Diese konnte bis auf fünf Minuten kompensiert werden. Die Zugansage bot somit auch den Anschluss nach Borken an. Es standen dann drei Minuten zur Verfügung, das Stumpfgleis 8 zu erreichen. Gefühlt liegt dieses Gleis allerdings fast außerhalb Essens. Laufen war angesagt. Eine jüngere Frau konnte schneller laufen als ich. Der Zug war schon in Sichtweite. Ich gab das Laufen auf. Die Frau lief weiter, als sich der Zug der NWB in Bewegung setzte und entschwand. Ich bin mir sicher, der Lokführer hätte uns kommen sehen müssen! Ein Bediensteter der DB, der das Spiel verfolgte und dem ich mein Leid klagte, meinte nur lapidar: „Das sind die Privaten. Die warten nicht. Da kostet jede Minute Geld“. Diese Reise machte ich ohne meine gehbehinderte Ehefrau. Sonst wäre die Fahrt wohl noch katastrophaler verlaufen.

Die zweite Reise sollte mich mit meiner Ehefrau nach Kiel und zurück führen. Der Plan: Am 28.07. von Hildesheim nach Hannover, von dort ab 10:20 Uhr mit dem ICE 674 nach Kiel. Wegen Bauarbeiten wurde die Verbindung zwischen Hannover und Hamburg über die Nordheide verlegt. Die Ankunft in Kiel erfolgte dementsprechend etwas später, war aber bekannt und machte daher keine Probleme. Die Reise war beim Mobilservice angemeldet. Der ICE war einer der alten Baureihe. Insoweit gab es deshalb auch keine Probleme. Wir waren froh über diese unkomplizierte Fahrt. Später erfuhren wir allerdings, dass es einen Tag später auf der Umleitungsstrecke erhebliche bis totale wetterbedingte Ausfälle gegeben haben soll. Glück gehabt.

Die Rückreise war geplant am 11.08. ab Kiel um 11:13 Uhr mit dem ICE 77 bis Hannover (Ankunft 13:38 Uhr). Dann weiter mit der S 4 um 14:19 Uhr nach Hildesheim. Auch diese Reise war entsprechend mit dem Mobilitätsservice abgestimmt.

Wir erfuhren zwischenzeitlich von heftigen Unwettern, die zwei Tage vor unserer Rückreise hauptsächlich im Raum Hamburg erhebliche Unwuchten verursacht haben sollen. Auch die besagte Umleitungsstrecke in der Nordheide soll wieder zum Erliegen gekommen sein.

Nichts ahnend erreichten wir am 11.08. den Hauptbahnhof Kiel. Zu unserem Erschrecken herrschte dort das absolute Chaos. Reisende über Reisende, Gepäck über Gepäck. Wir fanden keinen Abfahrtshinweis zu unserem planmäßigen ICE 77 (ebenfalls alte Baureihe). Letztlich erfuhren wir, dass es derzeit keine ICE-Verbindung ab Kiel gibt. Da wir nicht wussten, wie wir nun fahren konnten, begab ich mich mit meiner Ehefrau im Rollstuhl zum Reisezentrum. Dort sind fünf Schalter vorhanden, leidglich zwei waren besetzt. Ahnungslos schob ich meine Frau zu einem Schalter, der gerade frei wurde. Dort gab man mir ziemlich barsch zu verstehen, dass ich erst eine Nummer ziehen müsste. Ich schilderte kurz mein Anliegen. Die Dame blieb dabei, ich müsse eine Nummer ziehen. Erst da wurde mir bewusst, dass in dem Raum ebenfalls viele Personen herumstanden. Aber eine richtige Schlange war nicht zu erkennen. Bei einem Nummernsystem wohl auch weder üblich noch erforderlich. Ich ließ meine Ehefrau allerdings vor dem Schalter im Rollstuhl stehen. Irgendwo musste dann ja der Nummernautomat sein. Da kam mir eine ebenfalls wartende Dame zur Hilfe. Sie bot mir eine Nummer an, weil sie versehentlich zwei gezogen hatte. Gleichwohl wäre eine längere Wartezeit vonnöten gewesen. Als ich dann meine Frau von dem Schalter abholen wollte, hatte sich die zweite Kollegin ihrer bereits erbarnt. So konnten wir bleiben und wurden netterweise sofort bedient. Als sie unsere Reisepapiere gesichtet hatte, konnte sie sich doch eine mitleidvolle Bemerkung nicht verkneifen. Wir hätten die Reise schließlich auch schon im Februar und dann noch online gebucht. Ich gab ihr zu verstehen, dass das doch ein Anliegen der DB sei, dass Frühbucherrabatte in Anspruch genommen würden und Buchungen auch elektronisch wünschenswert seien. Dabei kam dann auch heraus, dass die Bahn in Kiel nicht auf den Andrang gefasst war. So sollten neben den üblichen Skandinavien-Fähren ungewöhnlich viele Kreuzfahrtschiffe angekommen sein. Der Bahnbediensteten galt abschließend mein überschwänglicher Dank für ihre kompetente Hilfe

Die nächste Hürde tat sich für uns auf. Ob wir denn schon am Service-Schalter gewesen seien. Ich wusste nicht, um was es da nun noch ging und wo der Schalter sich befindet. Der war wiederum außerhalb des Reisezentrums anzutreffen. Dort musste ich aber wegen der geplatzten Mobilitätshilfe vorstellig werden. Dort waren ebenfalls zwei Schalter geöffnet. Davor aber wieder lange Schlangen. Es stand zu befürchten, den statt des ICE eingesetzten RE 21017 nach Hamburg nicht mehr rechtzeitig besteigen zu können. Auch dort ließ mich eine uns bekannte Mitreisende vor, die schon fast nach vorne gelangt war. So konnten wir auch die Mobilitätshilfe klären. Ein junger Bediensteter brachte uns dann auch zu dem Zug, der bereits bis unter das Dach hoffnungslos überfüllt war. Ihm gelang es tatsächlich, die bereits mit Reisenden und Gepäck blockierten Behindertenplätze frei machen zu lassen. Vorher hatte ich ihn noch gefragt, ob der RE vielleicht auch noch weiter vorn Behindertenplätze aufwies. Er ging den Zug sogar ab und verneinte. Der Zug war derart überfüllt, dass es nicht mehr möglich war, in das WC zu gelangen! Während dieser Fahrt kamen Kindheitserinnerungen hoch an die Fahrten mit der ramponierten Bahn in der Nachkriegszeit. Und ich hätte mir wegen der Unmengen an Großgepäck, das die Kreuzfahrtschiffspassagiere mit sich führten, gern wieder die im Karree mit Holzbänken ausgestatteten Waggons „für Reisende mit Traglasten“ herbei gewünscht.

Um etwas Platz und meiner Frau Erleichterung zu bieten, habe ich die störenden Fußstützen vom Rollstuhl entfernt und der „Gepäck“-Ablage übergeben. Das war ein Fehler, denn später

war es mir nicht möglich, sie aus der für Gepäckstücke zu flachen, dafür aber unendlich tiefen Ablage zu holen, ohne einen Sitz besteigen zu müssen.

Meine Gesamtkritik zu DB Kiel:

Es mag sein, dass es Wetterereignisse gibt, die einen reibungslosen Ablauf im Bahnverkehr nicht gewährleisten. Aber nach zwei Tagen kein Notfallmanagement wirken zu lassen, entspricht nicht unserer Zeit. Entlastungszüge oder schlicht verlängerte Zuggarnituren hätten doch wohl möglich sein müssen. Ein weiteres Handicap konnte ich in Kiel ausmachen: Das Behinderten-WC ist automatisiert zahlungspflichtig (1 €). Der standardmäßig übliche Euroschlüssel ist in Kiel wohl unbekannt. So wurde das WC nach Ankunft unserer Hinreise tatsächlich von nicht Gehbehinderten blockiert.

Der Umstieg in Hamburg konnte einigermaßen unter Mithilfe der Mobilitätsbegleiterin bewältigt werden. Aber auch dort kehrte plötzlich Unsicherheit ein. Das Abfahrtsgleis sollte sich ändern. Glücklicherweise blieb es aber zumindest bei demselben Bahnsteig. Dann die nächste Überraschung. Ausgerechnet die Einstiegstür zu den Behindertenplätzen war mit einem gelblichen Zettel versehen, der signalisierte, dass die Tür nicht benutzt werden könne. Nach einer internen Diskussion des Bahnpersonals konnte die Tür mit technischen Tricks manuell bedient werden. Eigentlich unvorstellbar. Der Zug kann doch nur ab Hamburg frisch eingesetzt worden sein (Dammtor?) und schon (noch?) beschädigt. Da hätte unsere Reise schon enden können. Denn die Nutzung eines anderen Waggons hätte bekanntermaßen aufgrund der Baureihe ein Durchfahren der Gänge verhindert. Das bewies anschließend der Versuch eines jungen Mannes, einen Kinderwagen durch den Wagen schieben zu wollen. Ich konnte ihn nicht nur bemitleiden (so wie es uns 2017 erging. Innerlich entwickelte ich sogar so etwas wie Schadenfreude. Hatte ich doch 2017 lt. Antwortschreiben der DB unsere Misere selbst verschuldet). Er wurde vom Begleitpersonal gefragt, ob der Kinderwagen sich falten ließe. Er verneinte. Damit war das Problem gelöst! Kein Durchkommen und zurück das Ganze! Hätte er doch wohl auch besser seine Reise mit dem Mobilitätszentrum abstimmen sollen?

In dem ICE neuer Bauart musste meine Frau dann doch dringendst das Behinderten-WC aufsuchen. Wir waren derart durcheinander, dass wir nicht wussten, wo sich dieses befindet. So begab ich mich auf die Suche. Im nächsten Wagen sah ich eine Zugbegleiterin, die mit einem Fahrgast beschäftigt war. Wie ich es gelernt habe, blieb ich in gebührendem Abstand stehen. Dann wandte sie sich ab und wollte entschwinden. Auf meinen Anruf reagierte sie nicht. Mir gelang es aber, sie dann beim Verfolgen an die Schulter zu tippen. Sie bleibt stehen, dreht sich um und als erste Reaktion ihrerseits muss ich mir sagen lassen: „Ich will nicht, dass Sie mich anfassen!“ Hallo! Ich war so verdattert, dass ich zu keiner geeigneten Gegenrede fähig war. Da muss ich 75 Jahre alt werden, um mir so einen wohl auf einer feministischen Fortbildung eingeimpften Satz sagen zu lassen. Seitdem ist mir bewusst, in was für einer vergifteten Gesellschaftsform ich nach so vielen Lebensjahren inzwischen angekommen bin. Antippen und „Anfassen“ sind für mich immer noch unterschiedliche Handlungsweisen und haben auch unterschiedliche Symbolik. Diese Episode sei mal so am Rande erwähnt.

Und dann die Überraschung: an dem WC-Eingang bin ich dann mit meiner Frau vorbeigefahren. Im letzten Moment sah ich dann nicht in meiner Augenhöhe, aber in Augenhöhe meiner Frau ein TRANSPARENTES Behindertenlogo. Mein Gehirn ist aber inzwischen auf das blau-weiße Logo programmiert. So, wie es auch die Behindertenbroschüre der DB einem suggeriert.

In Hannover wurden wir vom Mobilitätsservice abgeholt. Glücklicher Zufall: der ICE kam auf Gleis 4 an. Der Folgeanschluss erx83471 sollte vom Nachbargleis abfahren. Deshalb konnten wir uns vom Service verabschieden. Leider sollte es nur wenige Minuten vor der planmäßigen Abfahrt anders kommen. Wir wurden umdirigiert auf Gleis 7. Ohne Hilfe zum Fahrstuhl und

runter in die Verteilerebene. Dort wieder, wie ich es schon beschrieben habe, kamen uns Reisende entgegen. Alles wieder auf null, bzw. zurück auf Gleis 3!! Diese Aktion mussten wir innerhalb von sieben Minuten stemmen. Keine Mobilitätshilfe mehr, Fahrstühle überwiegend durch Reisende mit Fahrrädern blockiert. Nur unter größten Anstrengungen erreichten wir den Erix. Meiner Frau gab ich zu verstehen, dass uns jetzt auch sicherlich noch eine Standardfrage erwarde. Nämlich die, ob die Behinderung angemeldet sei. Und die Frage kam sofort von dem Zugbegleiter. Ich gab ihm zu verstehen, dass wir heute nicht einen der Züge erreicht hätten, für die Mobilitätshilfen angemeldet gewesen sei. Ich schilderte ihm dann in einem weiteren Gespräch unsere Erlebnisse und auch das seinem Zug geltenden Gleis-hopping. Zu letzterem konnte er nur antworten, dass sein Unternehmen dafür nichts könne, es miete nur die Trasse. Soviel zu den Segnungen der Privatisierungen und Rückkehr in die eigentlich überwunden zu scheinenden Länderbahnzeiten und, die nun in neuem Gewand zu neuer Blüte gelangen.

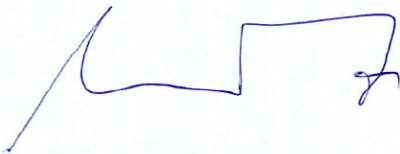
Meine Kritik zu DB Hannover:

Die Fahrstühle zu den Gleisen haben einen gravierenden Nachteil für Behinderte. Sie sind zu klein und haben fatalerweise zwei gegenüberliegende Türen. Das führt dazu, dass Rollstuhlfahrer keine Chance haben, sie zu nutzen. Wenn Aussteigende die Seite des wartenden Behinderten nutzen, steigen auf der anderen Seite bereits andere Reisende zu. Meist noch mit Fahrrädern. Hinweise auf Vorrangigkeit von Rollstuhlfahrern und Kinderwagen Führenden habe ich nicht erkannt. Ich meine, in Hamburg war das so. Einen Vorrang in Hannover bekommt man nur, wenn tatsächlich eine Respektperson der Bahnverwaltung zugegen ist (vgl. auch anliegender Leserbrief im Eisenbahn-Kurier. Insbesondere den vierten Absatz kann ich nach diesem Reiseverlauf in vollem Umfang bestätigen.

Statt einer genussvollen Reise kamen wir völlig aufgelöst zu Hause an. Das ist kein Bahnfahren, das sind Torturen.

Es gäbe noch einiges zu diesem Thema zu schreiben, möchte aber diesen „Erlebnisbericht“ beenden mit dem Zitat eines ehemaligen höheren niedersächsischen Landesbeamten (Behördenleiter) nach dem Scheitern einer ihn viel Arbeit und Kraft gekosteten Aktion durch andere:

Zuverlässigkeit ist keine Sekundärtugend, sondern unabdingbare Voraussetzung für eine gedeihliche Zusammenarbeit.



Schreiben Sie uns!

E-Mail: leserbriefe@eisenbahn-kurier.de
 Fax: (0761) 703 10-53
 Post: EK-Verlag, Stichwort „Leserbriefe“
 Lörracher Straße 16
 79115 Freiburg

Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht die der Redaktion wieder.

Gewalt gegen Bahnmitarbeiter

„Sicherheit im Bahnverkehr kommt auch von innen“ – unter dieser Überschrift schrieb EK-Redakteur Christian Wolf die Kolumne im EK 9/2018 zum Thema der stetig wachsenden Gewalt im Bahnverkehr. Unser Leser Hans Thiele hat seine Erfahrungen aufgeschrieben und uns mitgeteilt:

Ihre Kolumne zur Gewalt gegen DB-Mitarbeiter spricht mir aus der Seele. Ich bin seit 47 Jahren bei der DB (AG) und davon 27 Jahre auf dem Bahnhof Hannover Hbf im Bereich Aufsicht, Bahnsteigservice und DB-Info (ehemals Service-Point) tätig.

Früher hat man uns als willkommene Informationsquelle freundlich respektiert und geachtet. Heute ist man auf dem Bahnsteig hauptsächlich dazu da, seinen Frust über alles mögliche von den Reisenden abzubekommen. Ich wurde bereits mehrmals tätlich angegriffen, u. a. von einer Flaschensammlerin mit einer zerbrochenen Bierflasche.

Beschimpfungen und persönliche Beleidigungen sind alltäglich geworden, und es wird immer schwerer, alles herunterzuschlucken. Die Rücksicht gegenüber schwächeren Reisenden gibt es nicht mehr. So begleitete ich einen Blinden, der derart angerempelt wurde, dass schließlich sein weißer Stock zerbrach. Ich habe den Verursacher festhalten können, so dass man ihn nach der Feststellung seiner Personalien durch die Bundespolizei auch haftbar machen konnte.

Arbeiten mit den Hubliften – Geräten zum Ein- und Ausladen von Rollstühlen – gestalten sich aufgrund der Rücksichtslosigkeit vieler Reisender zunehmend schwieriger. In den Zügen stehen oft Berge von Koffern auf den Rollstuhlstellplätzen, und es bedarf meist mehrerer freundlicher oder schon unfreundlicher Aufforderungen, die Koffer zu entfernen. Weist man als Bahnmitarbeiter die Reisenden freundlich auf diese Dinge hin, werden die Anweisungen nur sehr selten befolgt. Oder es kommt der Satz: „Alter, was willst Du?“ – in Verbindung mit dem „Stinkefinger“.

Mir hat die Arbeit mit den Reisenden viel Spaß bereitet, denn es gab auch sehr nette Begebenheiten. Ich fand es z. B. sehr schön, als der „Rheingold“ mit einer 103 und Aussichtswagen am Bahnsteig stand und ich den zufällig anwesenden Reisenden einige erklärende Worte geben konnte.

Über das Thema Fussballfans wird viel geredet, aber nichts passiert. Am Wochenende sollte auf Bahnhöfen ein generelles Alkoholverbot gelten ... zum Schutz der anderen Reisenden und der DB-Mitarbeiter.

ter. Ebenso sollte das Rauchverbot rigoros verfolgt werden.

Die Arbeitszeiten und die täglichen Erlebnisse machen die Mitarbeiter körperlich und seelisch kaputt. Ich gehe am 1. September als Beamter in den Ruhestand und bin froh, dass ich meine Jahre auf dem Bahnsteig überlebt habe. **Hans Thiele, Ilsede**

Pünktlichkeit eine Herzenssache?

Noch immer erhalten wir auch Leserbriefe zur Kolumne im EK 7/2018, in welcher sich Gerd Wolff unter dem Titel „Verspätung als Markenzeichen im Fernverkehr“ mit der aktuellen Situation im Fernverkehr und den weiterhin ungelösten Problemen mit Zugverspätungen beschäftigt hatte. Als Reaktion auf einen Leserbrief zu diesem Thema schrieb uns Wilfried Mahr:

Mit Interesse habe ich insbesondere die Stellungnahme von Herrn Mirko G. im EK 8/2018 zur Kolumne von Gerd Wolff „Verspätung als ‚Markenzeichen‘ im Fernverkehr“ gelesen. Ich kannte den Beitrag von Herrn Wolff zu diesem Zeitpunkt noch nicht, und so besorgte ich mich nachträglich das Heft 7.

Nachvollziehen kann ich die ganze Aufregung auch nicht ansatzweise: Herr Wolff hat ausgesprochen sachlich und zurückhaltend formuliert und sprach somit für alle genervten Bahnkunden. Dass Pünktlichkeit durchaus nicht immer eine „Herzenssache“ eines jeden Lokführers ist, kann ich aus eigener Erfahrung sehr wohl bestätigen.

Insbesondere, wenn man immer wieder dieselbe Strecke fährt, kann man durchaus erkennen, wie sehr es auch vom Lokführer abhängen kann, ob eine Verspätung wieder reduziert oder auch ausgeweitet wird. Natürlich ist es frustrierend, wenn dann eine zurückgewonnene Pünktlichkeit bei Bahnhöfen wie (insbesondere) Mainz oder Heidelberg – wo der Zug minutenlang keine Einfahrt bzw. Ausfahrt erhält – quasi per Knopfdruck wieder zunichte gemacht wird. Und so kann ich durchaus verstehen, wenn der eine oder andere Lokführer den Sinn seines Engagements hinsichtlich Pünktlichkeit mit der Zeit zunehmend in Frage stellt.

Herr Wolff hat die Erfahrung gemacht, dass „der Regionalverkehr (...) im Allgemeinen erstaunlich pünktlich“ ist. Dann war er vermutlich nicht oft im Rhein-Main-Neckar-Raum unterwegs. Hier können die täglichen Verspätungen schnell zum Alptraum werden. Wo zwischen Mainz und Darmstadt einst IR-Züge für eine schnelle Verbindung sorgten, fahren heute nur noch RBs (sehr) gemütlich durch die Rhein-Ebene – gezogen/geschoben von einer 143. Mit massiven Verspätungen muss der Fahrgast auf dieser Strecke immer rechnen.

Diese können ursächlich zwar nicht dem Lokführer angelastet werden, doch nur in Ausnahmefällen ist zu erkennen, dass hier ein Lokführer durch einen zügigeren Fahrstil um Schadensbegrenzung bemüht ist: In der Regel bleibt es bei einer an die Dampfloks-Zeit erinnernden Beschleunigung und geschätzten 80 km/h Höchstgeschwindigkeit. An der 143 kann es wohl kaum liegen, denn mit max. drei Doppelstockwagen dürfte die 3.700-kW-Lok wohl kaum an ihrer Leistungsgrenze angekommen sein ...

Kaum eine S-Bahn der Linie S3 zwischen Darmstadt und Frankfurt fährt wirklich pünktlich ab. Steigen vor Fahrtbeginn auch noch mehrere ‚Kollegen‘ mit in den Führerstand ein, dann kann man als Fahrgast eigentlich gleich wieder aussteigen: Bereits an der nächsten Station ist der Anschluss-Bus erfahrungsgemäß weg, denn länger als 2-3 min wartet dieser nicht. Ohnehin geht es auf dieser Strecke meist ähnlich gemächlich zu wie im oben genannten Beispiel: Die S-Bahn wird ein wenig beschleunigt, dann überlässt man das Fahrzeug dem Leerlauf und rollt schließlich im „Postkutschen-Tempo“ im jeweils nächsten Bahnhof ein. Auf diese Weise kommt Minute für Minute an Verspätung hinzu.

Als ich noch zu Berufszeiten diese Bahn für vier Wochen probeweise nutzte, konnte ich durchschnittlich an drei von fünf Tagen meinen Anschlusszug in Frankfurt Süd nicht mehr erreichen. Geradezu unfassbar, wenn man bedenkt, dass diese Gleis-Trasse ausschließlich der S3 vorbehalten ist! Es gab sogar einen Fall, wo sich der Lokführer offensichtlich einen Spaß daraus machte, den Triebwagen nur so weit zu beschleunigen, dass dieser die Steigung bei einer Gleisüberführung gerade noch so hochrollen konnte, um nicht am Scheitelpunkt zum Stillstand zu kommen. Danach rollte der Zug auf der nun folgenden Gefällestrecke Richtung Frankfurt-Louisa weiter. Die Folge: mehr als fünf Minuten Verspätung in Frankfurt Süd – der Anschluss natürlich weg! Nach nur einem Monat hatte ich genervt aufgegeben und fuhr geradezu entspannt wieder mit dem Auto zu meiner Dienststelle.

Ich weiß es selbst: Das zuletzt geschilderte Verhalten klingt unglaublich, doch es hatte sich definitiv so ereignet. Ich erwähne es auch nur, um aufzuzeigen, dass es sehr wohl auch unter den Lokführern schwarze Schafe gibt, die durch ihr nicht nachvollziehbares Verhalten entscheidend zur Unpünktlichkeit beitragen. Somit kann sich keine Berufsgruppe innerhalb der Deutschen Bahn AG freisprechen, wenn es um die Ursachenfindung zu dieser Problematik geht.

Doch zum Schluss noch was Positives: Zwischen Frankfurt (M) und Koblenz/Neuwied kann man auf der rechten Rhein-Seite weitgehend noch die von Herrn Wolff beschriebene Zeit erleben, wo man 'nach den Zügen die Uhr stellen konnte'. Hier betreibt die Privat-Bahn VIAS ihre 'Rheingau-Linie'. Und das auf DB-Gleisen, die zudem von den problematischen Güterzügen des Rheintals in dichter Folge befahren werden!

Wilfried Mahr

Des Kaisers falsche Fluchtroute

Im EK 9/2018 gab es auf der Seite 19 eine Meldung zum Theaterzug „Das letzte Kleinod“, in dem seit Juni das Stück „Wilhelm*ina“ aufgeführt wird. Im Text heißt es, dass die Theatergruppe für ihre Auftritte Orte wählte, die – passend zur Thematik des Stücks – an der Fluchtroute Wilhelms II. aus Deutschland in die Niederlande lagen. Aus den Niederlanden kommt die Korrektur. EK-Leser Hans Madsen schreibt:

Im Eisenbahn-Kurier 9/2018 steht auf Seite 19: „Für Ihre Auftritte wählte die Theatergruppe u. a. Spielorte, die an der Fluchtroute lagen: Frankfurt (Oder), Potsdam, Celle, Osnabrück, Bad Bentheim,

PETER WENNDORF

Henri-Dunant-Str. 15
31141 Hildesheim
☎ 05121/88 40 71

Peter Wenndorf ♦ Henri-Dunant-Str. 15 ♦ 31141 Hildesheim

An den Vorstandsvorsitzenden
der Deutschen Bahn AG
Herrn Dr. Richard Lutz - **persönlich** -
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Hildesheim, 21.01.2018



Anlässlich einer ersten Premierenfahrt, die am 30. August 2017 mit zahlreichen Ehrengästen von München nach Berlin Hbf führte, konnte Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der DBAG, seine Freude nicht verbergen.



Auch die Ehrengäste durften sich auf dem Eröffnungszug vereewigen (v.l.n.r.): Ex-Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, sein kommissarischer Nachfolger Christian Schmidt, Bahnhof Dr. Richard Lutz und der bayerische Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann.

Sehr geehrter Herr Dr. Lutz,

eigentlich schön auf den im *ModellEisenBahner* veröffentlichten Fotos zu sehen, wie Sie sich und weitere Politprominenz herzlichst an der Neueröffnung der neuen Schnellbahnstrecke München-Berlin erfreuen. Das sei Ihnen eigentlich auch sehr gegönnt, wenn, ja wenn meine Ehefrau und ich diese Freude an der DB teilen könnten. Das lässt der Bahnalltag für uns aber leider nicht zu. Die Freude am Bahnfahren ist uns seit unserer letzten Reise im September 2017 völlig vergangen. Dazu müssen Sie wissen, dass meine Ehefrau unter einer Gehbehinderung mit einem GdB von 80 leidet, sie sowohl auf einen Rollstuhl und eine Begleitperson angewiesen ist. Mit den ICE der ersten Generation war das bisher auch letztlich kein Problem. Erst die neuen Baureihen, auf die Sie ja so große Stücke halten, haben diese Reise zu einem Horrortrip werden lassen.

Wir sind von Hildesheim nach Passau gefahren. Wir wollten zudem den Luxus der 1. Klasse genießen. Mit dem ICE 595 (alte Bauart) ging es ohne Probleme bis nach Göttingen. Ab dort fuhren wir mit dem ICE 91 (ICE-T/ICE 3) weiter. Während sich im alten ICE der opulent großzügige Behindertenbereich einschließlich Behinderten-WC im Bereich der 1. Klasse befindet, gibt es selbigen nur noch in der 2. Klasse. In der Hoffnung und guter Dinge, dass man mit dem Rollstuhl sowohl Speisewagen als auch die Behindertentoilette wird erreichen können, nutzten wir auch in diesem neuen Zug die 1. Klasse.

Als meine Frau dann das WC aufsuchen musste, begann das Drama und unser Lächeln erfor. Obwohl der Rollstuhl schon mit Inline-Rädern ausgestattet ist, sich also die sperrigen Antriebsräder entfernen lassen, war es uns nicht möglich, die Gänge zu passieren. Sie sind schlicht zu eng. Ungläubigkeit und allgemeines Kopfschütteln bei den anderen Fahrgästen und gut gemeinte, aber nicht realisierbare Hilfsangebote.

Ich weiß nicht mehr, ob das Kopfschütteln den baulichen Schwachstellen des Wagens galt oder mir, dem Depp, der krampfhaft versuchte, die Engstellen doch noch überwinden zu wollen. In allerletzter Not habe ich schließlich meine Frau unter Verlassen des Rollstuhls unter erheblicher Gewaltanwendung in die einzig erreichbare normale Toilette gezwängt. Meine Frau hatte panische Angst, dass die Beine ihren Dienst versagen könnten und ich sie nicht mehr halten könnte. Aber letztlich konnte sie sich erleichtern. Mit gleicher Prozedur musste ich sie wieder aus dem WC heraus bugsieren. Die Folgen dieser Aktion waren später sichtbare Hämatome an Armen und Körper. Auf obigem Gruppenfoto sind auch zwei Damen abgebildet. Ich weiß nicht, in welchem Verhältnis diese den Herren zuzuordnen sind. Aber Sie sollten diese kontaktieren und sie befragen, wie es einer Frau ergeht, wenn sie ein WC benötigt, aber keines erreichbar ist.

Für die Rückfahrt in derselben Zuggattung ab Passau ist es uns dank des freundlichen und hilfsbereiten Personals in Passau gelungen, unter Aufgabe unserer Plätze in der 1. Klasse den Behindertenbereich der 2. Klasse mit angrenzendem Behinderten-WC nutzen zu können. In den Speisewagen kommt man von dort aus aber auch nicht! Im Gegensatz dazu ist aus der Schweiz zu vernehmen, dass dort inzwischen Rollstuhlplätze in Speisewagen vorgehalten werden, also müssen diese auch per Rollstuhl zu erreichen sein.

In Anbetracht der letzten Wetterkapriolen mag ich mir gar nicht ausmalen, wie ich bitte meine Frau aus einem möglichen und plötzlichen Gefahrenbereich herausbringen soll (Beispiel Brand in dem von uns genutzten Waggon mit der Notwendigkeit, umgehend in den nächsten Wagen ausweichen zu müssen). Muss ich meine Frau allein lassen und mich retten oder muss ich zu ihr halten und ebenfalls Schaden nehmen? Eine Horrorvorstellung für mich. Ich halte die baulichen Gegebenheiten in der neuen ICE-Generation für Rollstuhlnutzer für lebensbedrohend, sei es grob fahrlässig oder gar vorsätzlich. Folglich dürften diese Züge für Rollstuhlfahrer gar nicht frei gegeben werden! Während alles, aber auch alles in Deutschland genormt ist und alle Sicherheitsaspekte geprüft werden, darf die DB nach neuesten Erkenntnissen entwickeltes Fahrzeugmaterial einsetzen, in dem Rollstühle nicht durch die Gänge passen. Man fragt sich in diesem sich angeblich auf höchstem technischen Niveau befindlichen Land, wer bei der DB alles daran setzt, bei neuesten Fahrzeugentwicklungen alle bisherigen Standards zu verschlimmbessern. Gibt es bei der DB keine Schwerbehinderten oder gar Gremien, die in die Neuentwicklung ihr Wissen einbringen können? Ich bin mir bewusst, dass unser Schicksal nicht die Mehrheit der Bevölkerung ausmacht, aber gewisse Mindeststandards sollten auch für diese Fälle gelten. Aber offensichtlich sind wir nicht die Zielgruppe der DB in diesen Zügen. Die besteht wohl eher aus smarten positiv geladenen dunkelanzügigen mit Laptops ausgestatteten Managertypen.

Ich hatte mir bereits unmittelbar nach Abschluss unserer Reise vorgenommen, den damaligen Bundesfinanzminister Herrn Dr. Schäuble zu bitten, eine solche Fahrt zusammen mit dem DB-Vorstand durchzuführen. Aber nicht in seiner Ministerfunktion, sondern als dem einzig mir bekannten Prominenten des öffentlichen Lebens mit ähnlicher Lebenssituation wie der unsrigen (Rollstuhl). Dieses Ansinnen habe ich bisher wegen der politischen Situation (Bundestagswahlen, unvollendete Regierungsbildung) vor mir hergeschoben. Herr Schäuble hätte sicher weder Zeit noch Interesse für dieses Ansinnen gehabt. Aber ich werde dies jetzt nach der obigen Veröffentlichung nachholen, bevor die Eindrücke bei mir selbst und meiner Ehefrau zu verflachen drohen. Deshalb werde ich Ihn nun einen Abdruck dieses Schreibens zukommen lassen. Selbiges gilt für die *Beauftragte der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen*.

Abschließend hoffen wir für Sie, dass Ihnen ein Schicksalsschlag wie der meiner Frau erspart bleiben wird. Aber dann würden Sie wohl auch nicht – wie jetzt auch – mit der Eisenbahn fahren.

Mit freundlichem Gruß

Peter Wendorf ♦ Henri-Dunant-Str. 15 ♦ 31141 Hildesheim

Herrn
Matthias Gastel MdB
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Hildesheim, 10.02.2018

Barrierefreie Mobilität;

Mein Schreiben v. 21.01. u.a. an den DB-Vorstand;
Ihr Schreiben v. 09.02.

--

Sehr geehrter Herr Gastel,

zuerst möchte ich mich bei Ihnen für Ihr Schreiben vom 09. des Monats und die beige-fügte Broschüre bedanken. Eine so schnelle Reaktion auf meine Schreiben hatte ich nicht erwartet. Das hat mich erfreulich überrascht. Zeigt es doch, dass man sich auch mal einen „Befreiungsschlag“ gönnen soll. Vielleicht führt so etwas auch tatsächlich mal zu positiven Änderungen. Auch vom Präsidenten des Bundestages, Herrn Dr. Schäuble, der Beauftragten der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen, Frau Verena Bentele und der Deutschen Bahn habe ich Antworten erhalten. Eigentlich wollte ich die Angelegenheit damit auf sich beruhen lassen. Mein Ziel, das Erlebte verarbeitet zu haben, war damit erreicht. Ob beeinflussbar oder nicht, ist dabei nicht vorrangig.

Aber insbesondere die Antwort(ich erlaube mir eine Kopie beizufügen), die mir der DB-Vorstand (nicht dieser selbst) über die DB Vertrieb GmbH unter Beifügung der Broschüre „Reisen für alle – Bahn fahren ohne Barriere“ hat zukommen lassen, zeugt von Unverständnis und entbehrt nicht einer gewissen Missachtung gegenüber dem Bahnkunden und lässt mich nicht ruhen, noch ein paar Anmerkungen zu machen:

Immerhin weiß ich nun, dass nicht die blödsinnige Konstruktion der ICE-Wagen die Misere verursacht hat. Das beruhigt mich schon; denn ich dachte, die Gangbreite wäre zu gering und unser Rollstuhl zu breit. Nein, die Schuld lag ausschließlich bei mir, bin ich doch offensichtlich von falschen Voraussetzungen ausgegangen. Das kann ich nur von mir weisen. Ich wollte meiner Ehefrau und mir - wie in vorhergehenden Reisen - den Komfort der 1. Klasse gönnen. Und bei der Planung waren wir davon ausgegangen, dass die Gänge der Zugattung mit einem Normal-Rollstuhl, der zudem zusätzlich mit Innenrollen ausgestattet ist, also unter Demontage der Treibräder schmaler wird, be-

fahrbar wären. Die DB verharmlost zudem den Sachverhalt, indem sie ihn auf den Zugang zum Bistro fokussiert. Das war für mich nur ein Beispiel. Viel mehr Sorgen hat mir in der Tat die Vorstellung gemacht, wie ich meine Ehefrau aus einem wo möglichen Gefahrenbereich eines Wagens bekommen kann. Die Gangbreite der 2. Klasse ist ja nun nicht größer? Und deshalb auch meine Schlussfolgerung, dass diese Zuggattungen mit Mindestmaßen unterschreitenden Gängen eine Zulassung nie hätten erhalten dürfen.

Zudem ist mir jetzt, wie ich schon vermutet hatte, klar, dass die DB Gehbehinderte nicht in der 1. Klasse haben möchte. Dieser Personenkreis soll allein auf den vorgesehenen Behindertenbereich und in der 2. Klasse beschränkt bleiben. Für mich baut diese Denkweise schon wieder eine erneute Diskriminierung auf. Denn damit schließt sie mich mit meiner Ehefrau z.B. aus der Nutzung der DB-Lounges aus, die nur Kunden mit Fahrscheinen der 1. Klasse vorbehalten ist.

So könnte ich fortsetzen und jeden Absatz des DB-Schreibens zerpfücken und gegenargumentieren. Aber ich möchte es Ihnen und mir ersparen. Sie können sich selbst anhand der Kopie ein eigenes Urteil bilden. Übrigens, meine Ehefrau kann nicht gehen oder stehen, sie kann sich aber umsetzen und muss somit nicht die Bahnfahrten im Rollstuhl sitzend vollziehen. Wir haben bisher auch nur gute Erfahrungen mit der Mobilitätsservice-Zentrale und den Bahnpersonalen gemacht. Ich möchte nicht verhehlen, dass es schon viele Verbesserungen im Hinblick auf Behinderte gibt. Mir ist auch bewusst, dass nicht alles Wünschenswerte sofort umgesetzt werden kann. Auch die Vergünstigungen rund herum sind nicht von der Hand zu weisen.

Nach den unschönen Erlebnissen ist meine Frau nicht mehr von der Bequemlichkeit des Bahnfahrens zu überzeugen. Eine Fahrt haben wir dieses Jahr aber noch vor uns. Danach steht uns ein Kraftfahrzeug zur Verfügung, welches nur geringfügig behindertengerecht modifiziert werden muss. Dann fahren wir entgegen meiner Überzeugung mit selbigem.

Abschließend möchte ich kurz ein TV-Erlebnis schildern: ein wohl nicht unbekannter unter der Glasknochenkrankheit leidender Mann wurde von der Moderatorin darauf angesprochen, dass wohl Reisen besonders erschwerend sein müssten. Darauf antwortete er, dass sich das in Grenzen hielte, er aber meine, dass es mit dem Flugzeug inzwischen besser ginge als mit der DB.

Meine Frau und ich wünschen Ihnen weiterhin erfolgreiche politische Arbeit insbesondere auch zum Wohle der Behinderten und bedanken uns nochmals für Ihre Einlassungen.

Mit freundlichem Gruß

Peter Wendorf ♦ Henri-Dunant-Str. 15 ♦ 31141 Hildesheim

Herrn
Jens Beeck MdB
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Hildesheim, 23.02.2018

Barrierefreie Mobilität;

Mein Schreiben v. 21.01. u.a. an den DB-Vorstand;
Ihr Schreiben v. 20.02.

--
Sehr geehrter Herr Beeck,

vielen Dank auch im Namen meiner Ehefrau für Ihr Schreiben. Wir hatten nicht mit einer derartigen Resonanz auf unsere Aktion gerechnet. Immerhin hat es sich der Herr Bundestagspräsident nicht nehmen lassen, uns ein Schreiben zukommen zu lassen. Selbiges gilt auch für Ihren Bundestagskollegen Gastl. Diese Gesten sprechen erfreulicherweise dafür, dass Anliegen von Behinderten in der Öffentlichkeit doch sehr ernst genommen werden. Das macht Mut, mit dieser Situation klar zu kommen, zumal wir fast Neulinge sind und uns derzeit noch im Lernprozess befinden, wie wir unser Leben anders zu ordnen haben.

In der Tat hat die Deutsche Bahn bereits reagiert. Gern füge ich eine Kopie dieses Schreibens bei. Eigentlich wollte ich es damit dabei belassen, aber die Art und Weise, wie die Bahn hier agiert hat, spricht für sich. Ich bewerte es nicht nur als enttäuschend, sondern es entbehrt meines Erachtens nicht einer gewissen Missachtung des Bahnkunden. Nicht einmal der von mir persönlich angeschriebene DB-Vorstandsvorsitzende sah sich zu einer Antwort gemüßigt, nein, er delegierte diese Aufgabe an die DB Vertrieb GmbH. Unter Beifügung der Broschüre „Reisen für alle – Bahn fahren ohne Barriere“ war schnell ausgemacht, dass ich die Situation selbst heraufbeschworen hatte. Es lag also nicht an der Konstruktion der ICE-Wagen. Das beruhigt mich schon; denn ich dachte, die Gangbreite wäre zu gering und unser Rollstuhl zu breit. Nein, die Schuld lag ausschließlich bei mir, bin ich doch offensichtlich von falschen Voraussetzungen ausgegangen.

Das kann ich nur von mir weisen. Ich wollte meiner Ehefrau und mir - wie in vorhergehenden Reisen - den Komfort der 1. Klasse gönnen. Und bei der Planung – unter Beteiligung des Mobilcenters – war ich davon ausgegangen, dass die Gänge der Zuggattung mit einem Normal-Rollstuhl, der zudem zusätzlich mit Innenrollen ausgestattet ist, also unter Abziehen der Treibräder schmaler wird, befahrbar wären. Davon muss wohl auch das Bahnpersonal überzeugt gewesen sein, sonst hätte man uns bestimmt darauf hingewiesen(ich habe bisher nur gute Erfahrungen sammeln können!).

Die DB verharmlost zudem den Sachverhalt, indem sie ihn auf den Zugang zum Bistro fokussiert. Das war für mich nur ein Beispiel. Viel mehr Sorgen hat mir in der Tat die Vorstellung gemacht, wie ich meine Ehefrau aus einem wo möglichen Gefahrenbereich eines Waggons bringen kann. Die Gangbreite der 2. Klasse ist ja nun nicht größer? Und deshalb auch meine Schlussfolgerung, dass diese Zuggattungen mit Mindestmaßen unterschreitenden Gängen eine Zulassung nie hätten erhalten dürfen.

Zudem ist mir jetzt, wie ich schon vermutet hatte, klar, dass die DB Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer allgemein nicht in der 1. Klasse haben möchte. Dieser Personenkreis soll allein auf den vorgesehenen Behindertenbereich und auf die 2. Klasse beschränkt bleiben. Für mich baut diese Denkweise schon wieder eine erneute Diskriminierung auf: Denn damit schließt sie mich mit meiner Ehefrau z.B. automatisch von der Nutzung der DB-Lounges aus, die nur Kunden mit Fahrscheinen der 1. Klasse vorbehalten ist. Auch diese haben wir in der Vergangenheit schon in Anspruch genommen (Frau gehbehindert, im Rollstuhl und Fahrgast 1.Klasse). Und warum sollen Schwerbehinderte nicht auch die 1. Klasse benutzen können, wenn sie es wollen. Sicher gibt es da auch Grenzen, dessen bin ich mir schon bewusst. Aber gerade unser Beispiel zeigt, dass es möglich gewesen wäre. Denn meine Ehefrau kann (noch) nur nicht gehen oder stehen, sie kann sich aber umsetzen und muss somit nicht die Bahnfahrten im Rollstuhl sitzend verbringen. Sie muss lediglich mit mir das behindertengerechte WC erreichen können, was bei einer angemessenen Gangbreite, wie im ICE 1, reibungslos funktioniert.

Der Hinweis der DB, dass im ICE-T der Rollstuhlstellplatz zwingend hätte gebucht werden müssen, den ich *glücklicherweise* auf der Rückfahrt habe nutzen können, hat mich dann umgehauen. Diesem Glück musste ich in Passau nachhelfen, indem ich dort aufgrund der Erfahrungen auf der Hinreise um entsprechende Umbuchung gebeten hatte. Dank des außerordentlichen Engagements der dortigen Mitarbeiterin gelang dieses Glück und wir konnten in der 2. Klasse zurück reisen (eine Teilerstattung habe ich wegen des zugegebenen günstigen Fahrpreises nicht geltend gemacht, so unverschämt wollte ich nicht sein).

Nach den unschönen Erlebnissen ist meine Frau nicht mehr von der Bequemlichkeit des Bahnfahrens zu überzeugen. Eine Fahrt haben wir dieses Jahr leider noch vor uns. Sie wird hoffentlich noch im ICE 1 stattfinden. Danach wird uns ein neues Kraftfahrzeug zur Verfügung stehen, welches nur geringfügig behindertengerecht modifiziert werden muss. Dann werden wir entgegen meiner Überzeugung mit selbigem fahren und uns als Fahrgast von der DB verabschieden müssen.

Abschließend möchte ich kurz auf ein TV-Erlebnis im Norddeutschen Fernsehen eingehen (leider nach meiner Briefaktion): Der wohl nicht unbekannt unter der Glasknochenkrankheit leidende Buch-Autor Robert Schulte wurde von der Moderatorin u.a. darauf angesprochen, dass für ihn Reisen wohl besonders erschwerend sein müssten. Darauf antwortete er, dass sich das in Grenzen hielte, er aber die Erfahrung gemacht habe, dass es mit dem Flugzeug inzwischen besser ginge als mit der DB!

Nun habe ich mich genug ausgemährt. Nochmals herzlichen Dank für Ihr Engagement in unserer Angelegenheit. Meine Frau und ich wünschen Ihnen, Ihrer Kollegin und Ihren Kollegen weiterhin erfolgreiche politische Arbeit insbesondere auch zum Wohle der Behinderten.

Mit freundlichem Gruß