



InfraGO



Inklusive Mobilität als zentrale Zukunfts- und Sicherheitsaufgabe

Hanna Große Vorholt

Berlin, 22.09.2026



Abstract

*Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, Selbstbestimmung und soziale Inklusion. Für Menschen mit körperlichen, kognitiven und Sinnesbeeinträchtigungen wird die Nutzung öffentlicher Verkehrsräume jedoch häufig durch bauliche, kommunikative, organisatorische und soziale Barrieren erschwert. Als größtes Mobilitätsunternehmen Deutschlands nimmt die Deutsche Bahn eine zentrale Rolle bei der Gestaltung inklusiver Mobilität ein. Der vorliegende Beitrag untersucht anhand von Erfahrungen von vier Expert*innen mit Seh- und Gehbeeinträchtigungen, welche Faktoren das Sicherheits- und Mobilitätserleben an Bahnhöfen beeinflussen und welche Handlungserfordernisse sich daraus für die Deutsche Bahn sowie Sicherheitskräfte ergeben.*

Grundlage der Analyse ist ein Vertiefungsmodul im Studiengang „gehobener Polizeivollzugsdienst“ an der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin, das in Kooperation mit dem Forschungsvorhaben „Sicherheitsbahnhof“ durchgeführt wurde. Im Mittelpunkt standen Gespräche mit Menschen mit Seh- und Gehbeeinträchtigungen, die ihre Erfahrungen im Bahnkontext schilderten. Die Ergebnisse zeigen, dass Sicherheit von den Betroffenen nicht primär über technische oder bauliche Maßnahmen definiert wird, sondern auch durch Orientierungsmöglichkeiten, verständliche Kommunikation, die Wahrung persönlicher Autonomie und respektvolle Interaktionen mit Personal und Sicherheitskräften entsteht. Problematische Erfahrungen ergeben sich insbesondere durch ungefragte Hilfestellungen, fehlende Sensibilität im Umgang sowie unzureichende Berücksichtigung individueller Bedürfnisse.

Die Analyse verdeutlicht zugleich die historische Dimension von Ausgrenzung und die fortwirkenden strukturellen Barrieren, die Menschen mit Beeinträchtigungen bis heute betreffen. Vor diesem Hintergrund werden die menschenrechtlichen und rechtlichen Grundlagen von Inklusion, insbesondere das Grundgesetz, die UN-Behindertenrechtskonvention sowie nationale Regelungen zur Barrierefreiheit, als verbindlicher Handlungsrahmen für staatliche und privatwirtschaftliche Akteure herausgearbeitet.

*Auf Basis der Expert*innenperspektiven werden konkrete Empfehlungen für die Weiterentwicklung von Infrastruktur, Sicherheitskonzepten und Personalqualifizierung abgeleitet. Dazu zählen insbesondere barrierefreie Informations- und Orientierungssysteme, eine respektvolle und bedarfsorientierte Kommunikation, die Wahrung der Selbstbestimmung sowie verpflichtende und praxisnahe Sensibilisierungsschulungen unter aktiver Beteiligung von Menschen mit Beeinträchtigungen. Der Beitrag kommt zu dem Schluss, dass inklusive Mobilität als gesamtgesellschaftliche Aufgabe verstanden werden muss. Für die Deutsche Bahn bedeutet dies, Barrierefreiheit nicht ausschließlich als technische Herausforderung, sondern als fortlaufenden Organisations- und Transformationsprozess zu begreifen. Gleichzeitig wird deutlich, dass insbesondere die Perspektiven von Menschen mit geistigen, kognitiven und Sinnesbeeinträchtigungen bislang noch unzureichend berücksichtigt werden. Hier besteht Forschungs- und Handlungsbedarf, um Sicherheits- und Mobilitätskonzepte künftig stärker intersektional, partizipativ und inklusiv auszurichten.*

Inhalt

1 Mobilität als Teilhabe	4
2 Sicherheit und Mobilität im Alltag	6
3 Historischer Kontext und gesellschaftliche Verantwortung	7
4 Kontinuitäten in der Gegenwart und heutiger Handlungsbedarf	9
5 Differenzierte Wahrnehmung von Sicherheit	11
5.1 Perspektive von einem Experten mit Sehbeeinträchtigung	11
5.1.1 Handlungsempfehlungen	11
5.2 Perspektiven von Expert*innen mit Gehbeeinträchtigung	12
5.2.1 Personen im Rollstuhl	13
5.2.2 Personen, die unsicher laufen	13
5.2.3 Handlungsempfehlungen	13
6 Sicherheitskonzepte und Schulungen	15
6.1 Aktuelle Sicherheitskonzepte: Barrieren und Wirkungen	15
6.2 Schulungen und Sensibilisierung des Personals	16
7 Schlussbemerkung und Ausblick	19
8 Quellenverzeichnis	21

1 Mobilität als Teilhabe

Mobilität bedeutet Bewegungsfreiheit, Selbstständigkeit und gesellschaftliche Teilhabe und ist weit mehr als das Zurücklegen von Wegen. Für Menschen mit körperlichen, kognitiven oder Sinnesbeeinträchtigungen ist Mobilität jedoch häufig mit zusätzlichen Herausforderungen verbunden, die über individuelle körperliche Voraussetzungen hinausgehen. Sie entstehen vor allem durch bauliche, organisatorische, kommunikative und soziale Barrieren. Als größtes Mobilitätsunternehmen Deutschlands gestaltet die Deutsche Bahn täglich genau diese Bedingungen. Bahnhöfe, Züge und Bahnsteige sind hochfrequentierte öffentliche Räume, in denen sich soziale Vielfalt, Zeitdruck und Orte der Begegnung verdichten. In diesen Räumen entscheidet sich täglich, ob Mobilität für alle möglich ist oder ob Ausschlüsse entstehen.

Aus der Sicherheitsperspektive fasst die Fachliteratur den Blick auf Menschen mit Beeinträchtigung wie folgt zusammen: "Sicherheitserwartungen von Menschen mit [körperlicher und geistiger Beeinträchtigung] spielen in öffentlichen Debatten eine geringe Rolle. Gleichwohl sind sie als marginalisierte Gruppe mit struktureller Gewalt und gesellschaftlicher Diskriminierung konfrontiert." (Müller 2024, BZZ 2025)

Ausgangspunkt und Zielsetzung

Den Bedürfnissen von Menschen mit körperlichen, kognitiven und Sinnesbeeinträchtigungen wird in der Öffentlichkeit und Politik bislang viel zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt (Antidiskriminierungsstelle des Bundes o. J., SENSE Akademie 2019). Angesichts des demografischen Wandels, insbesondere aufgrund der alternden Bevölkerung und der damit steigenden Zahl körperlicher, kognitiver und Sinnesbeeinträchtigung, gewinnt die barrierefreie Gestaltung öffentlicher Räume, wie zum Beispiel an Bahnhöfen sowie die Vermittlung von Informationen zunehmend an Dringlichkeit (Aktion Mensch 2021: 3). Aufgrund der hohen Relevanz befasste sich im Wintersemester 2025/26 ein von dem Forschungsvorhaben „Sicherheitsbahnhof“ mit Vertretenden der DB InfraGO AG durchgeführtes Vertiefungsmodul im Studiengang „gehobener Polizeivollzugsdienst“ an der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin mit diesem Gegenstand. Das Seminar verfolgte das Ziel, die Teilnehmenden für den Umgang mit Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen im öffentlichen Raum zu sensibilisieren. Ein besonderer Schwerpunkt lag deshalb auf dem direkten Austausch mit Expert*innen. Dafür kontaktierten wir die Kontaktstelle für kundenbezogene Behindertenangelegenheiten¹ mit dem Fokus auf die Barrierefreiheit der Deutschen Bahn, die unsere Anfrage weiterleitete. Daraufhin meldeten sich drei ehrenamtliche Mitglieder der Programmbegleitenden Arbeitsgruppe², darunter

¹ Zum 01. Juli 2002 (mit Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes) wurde im Unternehmensbereich Personenverkehr der DB eine Kontaktstelle für kundenbezogene Behindertenangelegenheiten eingerichtet, um konzernübergreifend die Anliegen von Kunden, Behindertenverbänden und politischen Gremien zu koordinieren.

² Um die zu ergreifenden Maßnahmen an den Bedürfnissen der Zielgruppe von Menschen mit Behinderungen auszurichten, sind die Kontaktstelle und die Fachbereiche der DB Konzerngesellschaften im regelmäßigen Austausch mit der sogenannten Programmbegleitenden Arbeitsgruppe. Die Mitglieder

zwei Rollstuhlfahrende sowie eine Person, die auf Grund ihrer Sehbeeinträchtigung in Begleitung kam. Einen weiteren Teilnehmenden erreichten wir im Laufe des Seminars, im Zuge einer Recherche zu Sensibilisierungstraining für Studierende. Der Experte ist Rollstuhlfahrer und im „größten Kinder- und Jugend- und Inklusionsverein in Berlin „Pfeffersport e.V.““ (Dombrowski 2022) aktiv. Alle Expert*innen teilten wertvolle Erfahrungen so wie Wissen. Dies ermöglichte den Studierenden und angehenden Landespolizist*innen einen Perspektivwechsel und verdeutlichte, wie wichtig es ist, *mit* Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen zu sprechen statt *über* sie. Im Mittelpunkt dieses Essays stehen die Erfahrungen der Expert*innen im Kontext der Deutschen Bahn, insbesondere in Bezug auf die Interaktion mit Sicherheitskräften und weiteren Personal. Das Vorhaben dient der Sichtbarmachung subjektiver Erfahrungswelten, um marginalisierten Perspektiven eine Stimme zu verleihen, gesellschaftliche Aufklärung zu befördern und im nächsten Schritt konkrete Transformationsprozesse anzustoßen, indem implizite Strukturen sowie Handlungsbedarfe systematisch expliziert werden.

Fokus und Grenzen der Perspektiven

In dem Zusammenhang ist es wichtig zu betonen, dass in diesem Essay ausschließlich Perspektiven von Menschen mit Seh- und Gehbeeinträchtigungen berücksichtigt werden und die Ausführungen daher nicht stellvertretend für alle Formen körperlicher, kognitiver sowie Sinnesbehinderungen stehen. Darüber hinaus ist hervorzuheben, dass die herangezogenen Expert*innen im Kontext ihrer jeweiligen körperlichen Beeinträchtigung und der behandelten Thematik zu Wort kommen, jedoch nicht auf diese Merkmale reduziert werden dürfen. Sie verfügen über vielfältige soziale Rollen und Lebensrealitäten, darunter berufliche Tätigkeiten, familiäre Beziehungen sowie persönliche Interessen und Freizeitaktivitäten.

Die Perspektiven der Expert*innen werden in Kapitel 2 eingeführt, während Kapitel 3 gesellschaftlich-rechtlichen Rahmen anhand historischer Entwicklungen und rechtlicher Vorgaben in Bezug auf körperliche und geistige Beeinträchtigungen etabliert. Aufbauend darauf liefert Kapitel 4 eine differenzierte Analyse der individuellen Erfahrungen von Menschen mit Seh- und Gehbeeinträchtigungen in Bezug auf Handlungsempfehlungen für Sicherheitskräfte und Personal im öffentlichen Raum. Kapitel 5 widmet sich der organisationalen Umsetzung, insbesondere der Ableitung konkreter Schulungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen, von den geschilderten Erfahrungen der Expert*innen im Seminar. Abschließend bietet Kapitel 7 eine Schlussfolgerung und Ausblick.

dieser Arbeitsgruppe werden vom Deutschen Behindertenrat benannt. Im partnerschaftlichen und konstruktiven Dialog werden hier in Sitzungen wichtige Detailfragen der anstehenden Umsetzungsmaßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Fahrzeuge, Information und Service vorgestellt und erörtert.

2 Sicherheit und Mobilität im Alltag

Die Expert*innen schildern, dass Sicherheit im öffentlichen Raum nicht allein durch physische Maßnahmen erlebt wird. Vielmehr ist sie eng mit dem Erleben von Orientierung, verständlicher Kommunikation, Autonomie, körperlicher Unversehrtheit und dem Vertrauen in angemessene Unterstützung verbunden. Sie betonen, dass sie sich insbesondere dann wohlfühlen, wenn ihre Anliegen ernst genommen werden, die Situationen einschätzen können und ihre Selbstständigkeit gewahrt bleibt.

Die Präsenz, das Auftreten und die Handlungen des (Sicherheits-)Personals prägt maßgeblich das Wohlbefinden der Expert*innen. Sie berichten dabei wiederholt von problematischen Interaktionen, etwa durch einen respektlosen Tonfall, ungefragtes Duzen oder das Gefühl, nicht ernst genommen zu werden. Letzteres geschieht unter anderem dadurch, dass anstatt der Person mit körperlicher Beeinträchtigung, oftmals deren Begleitperson adressiert wird. Dadurch entsteht eine Situation, in der die Person mit Beeinträchtigung nicht als Individuum und unabhängig wahrgenommen wird. Entwertende Erfahrungen dieser Art belasten und wirken unmittelbar auf die betroffene Person. Darüber hinaus werden Erlebnisse geschildert, in denen körperliche Grenzen überschritten werden, durch ungefragtes Berühren oder direktes Eingreifen. Diese Vorfälle führen zu einem Verlust an Kontrolle und beeinträchtigen die Wahrnehmung von Autonomie und körperlicher Unversehrtheit.

Zudem weisen die Expert*innen auf eine deutliche Unsicherheit des Sicherheitspersonals im Umgang mit Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen hin. Diese äußert sich beispielsweise in Zurückhaltung, Unsicherheiten in der Kommunikation oder erkennbarer Scheu vor Nähe und konsensualer Berührung. In der Folge entsteht der Eindruck, dass im Bedarfsfall keine kompetente oder situationsangemessene Unterstützung gewährleistet werden kann. Dies verdeutlicht ein Spannungsfeld in der Ausbildung von Sicherheitskräften, in der sowohl die gezielte Sensibilisierung als auch der Fokus auf Inklusion bislang oft unzureichend verankert sind.

Insgesamt geben die Erfahrungen einen ersten Einblick und verdeutlichen, dass Sicherheit aus dem Zusammenspiel von Orientierung, respektvoller Kommunikation, der Achtung persönlicher Grenzen und dem Vertrauen in informierte sowie sensible Unterstützung entsteht. Um diese Erfahrungszusammenhänge einordnen zu können, ist ein Blick auf die historischen Entwicklungen notwendig, die den heutigen Umgang mit Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen im öffentlichen Raum prägen.

3 Historischer Kontext und gesellschaftliche Verantwortung

Die heutige Diskussion um Inklusion und gesellschaftliche Teilhabe lässt sich nicht losgelöst von ihrer historischen Entwicklung betrachten. Die Ausgrenzung, Stigmatisierung und Fremdbestimmung von Menschen mit körperlichen und geistigen Beeinträchtigungen ist kein reines Phänomen der Moderne. Über Jahrhunderte hinweg waren betroffene Menschen in Deutschland (und weltweit) diesen systematischen Mechanismen ausgesetzt. Körperliche und geistige Abweichungen wurden überwiegend als Defizite verstanden, die es zu korrigieren, zu verstecken oder aus dem öffentlichen Raum zu verdrängen galt. Diese Sichtweise prägte nicht nur gesellschaftliche Einstellungen, sondern wirkte sich auch nachhaltig auf staatliche und öffentliche Strukturen aus. Bildungseinrichtungen, Arbeitsmärkte, Verkehrssysteme und die Gestaltung städtischer Räume orientierten sich nahezu ausschließlich an einem normativen Bild des „gesunden“ und „leistungsfähigen“ Körpers.

Ein entscheidender historischer Katalysator dieser Entwicklung war die Industrialisierung im 19. Jahrhundert. Mit dem Aufkommen der Fabrikarbeit wurde der menschliche Körper radikal auf seine rein ökonomische Verwertbarkeit reduziert. Wer die geforderte Taktung an den Maschinen nicht leisten konnte, wurde als „untauglich“ stigmatisiert und gezielt aus dem Erwerbsleben gedrängt (Fuchs 2023). Parallel dazu wurden im Deutschen Kaiserreich im Zuge der fortschreitenden Urbanisierung die konkreten Fundamente unserer heutigen Infrastruktur geschaffen. Unter anderem wurden damals Bahnhöfe, Verwaltungsgebäude und Polizeiwachen nach dem Leitbild eines „gesunden“, „agilen“ und oft militärisch geprägten Menschen entworfen (Mentner o.J.). Diese historisch gewachsene Ausgrenzung und die damit verbundenen normativen Vorstellungen von „Leistungsfähigkeit“ und „Normalität“ verfestigten sich über Epochen hinweg und bildeten schließlich die Grundlage für besonders extreme Formen von Entrechtung und Gewalt.

Nationalfaschismus: Aktion T4 als Zäsur

Der Nationalfaschismus erfand diese Mechanismen der Ausgrenzung somit nicht neu. Er griff vielmehr auf diese bereits tief in der Gesellschaft verankerten, historisch gewachsenen Vorstellungen von „Nutzwert“ und „Normalität“ zurück und radikalisierte sie bis hin zur systematischen Vernichtung. Im Rahmen der sogenannten „Aktion T4“ wurden Menschen systematisch erfasst, selektiert und ermordet, allein aufgrund zugeschriebener körperlicher oder geistiger Beeinträchtigungen. Ihr Leben wurde nicht als schützenswert anerkannt, sondern als „lebensunwert“ klassifiziert. Entscheidungen über Leben und Tod folgten dabei ideologischen, ökonomischen und vermeintlich wissenschaftlichen Kriterien (Herzog 2025).

Getragen wurden diese Maßnahmen von einem engen Zusammenspiel staatlicher Macht und gesellschaftlicher Normvorstellungen. Das zugrunde liegende Verständnis von „Normalität“ beruhte auf einem konstruierten Idealbild des leistungsfähigen, arbeitsfähigen und wehrfähigen Körpers. Als „normal“ galt, wer den Anforderungen des Arbeitsmarktes, militärischer

Verwendbarkeit oder vorherrschender Rollenbilder entsprach. Politiker*innen, Mediziner*innen, Wissenschaftler*innen und staatliche Behörden definierten diese Normen und legitimierten sie unter anderem durch das Konzept der Eugenik, das Menschen nach „Brauchbarkeit“ und „Effizienz“ bewertete, statt ihre Würde als Menschen anzuerkennen (Loose o. J.)

4 Kontinuitäten in der Gegenwart und heutiger Handlungsbedarf

Die Geschichte der Exklusion und die historisch gewachsenen Barrieren wirken teilweise bis in die Gegenwart fort (Bundeszentrale für politische Bildung 2019). Die lange Kontinuität wird beispielsweise auf dem ersten Arbeitsmarkt deutlich, auf dem Personen mit körperlichen oder geistigen Beeinträchtigungen bis heute nur sehr eingeschränkte Auswahlmöglichkeiten haben. Sie zeigt sich ebenso in unserer über Generationen hinweg exkludierend gebauten Umwelt: Bahnhöfe oder Polizeiwachen wurden historisch ohne Rücksicht auf Beeinträchtigungen konzipiert, weshalb viele dieser Gebäude noch immer nicht flächendeckend barrierefrei gestaltet sind. Diese strukturelle Benachteiligung spiegelt sich bis heute auch in den Institutionen selbst wider. Beschäftigte mit körperlichen und geistigen Beeinträchtigungen bei der Polizei oder der Deutschen Bahn sind nicht ausreichend präsent, auch wenn bei der Deutschen Bahn mehr Menschen mit Beeinträchtigungen beschäftigt sind, als das es die Pflichtquote vorgibt.

Aus dieser historischen Zäsur und der langen Tradition der Ausgrenzung lassen sich zentrale Lehren für die heutige gesellschaftliche Praxis ableiten. Für Wirtschaftsunternehmen wie die Deutsche Bahn AG oder die staatliche Institution Polizei bedeutet dies, die historisch gewachsenen, ausschließenden Strukturen aktiv aufzubrechen. Organisation, Infrastruktur, Sicherheitskonzepte und Personalmaßnahmen dürfen nicht länger an veralteten, normativen Körperbildern festhalten. Sie müssen stattdessen von Grund auf inklusiv, respektvoll und flexibel gestaltet werden, um die Ausgrenzung in der Gegenwart endlich zu überwinden.

Rechtliche Rahmenbedingungen: Grundgesetz und UN-BRK

Als unmittelbare Reaktion auf die Verbrechen des Nationalfaschismus wurde die Unantastbarkeit der Menschenwürde in Artikel 1 des Grundgesetzes (GG) verankert und zum obersten Prinzip staatlichen Handelns erklärt (Meyer/ Hiplert et al. 2026). Ergänzend dazu stellt Art. 3 Abs. 3 Satz 2 GG klar, dass niemand aufgrund einer geistigen oder körperlichen Beeinträchtigung benachteiligt werden darf (Bundeszentrale für politische Bildung 2020). Diese verfassungsrechtlichen Grundlagen binden den Staat und seine Organe – wie die Polizei – unmittelbar an die Grundrechte (Art. 1 Abs. 3 GG) und verpflichten sie zur aktiven Abwehr von Diskriminierung im öffentlichen Raum. Mit dem Inkrafttreten der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) im Jahr 2009 wurden diese Prinzipien auf internationaler Ebene weiter konkretisiert, indem körperliche und geistige Beeinträchtigung nicht mehr als individuelles Defizit, sondern als Ergebnis gesellschaftlicher, baulicher und kommunikativer Barrieren definiert wird (Aichele 2008).

Die UN-BRK ist für alle staatlichen Stellen rechtsverbindlich. Durch die Umsetzung in nationales Recht wird sie für die Privatwirtschaft ein wichtiges Instrumentarium, da der nationale Gesetzgeber diese Vorgaben in explizite Pflichten für die Privatwirtschaft übersetzt (Degener/ Witzmann 2023). Diese gesetzliche Einwirkung auf private Wirtschaftsunternehmen, wie die Deutsche Bahn AG, erfolgt im deutschen Recht entweder über eigens für den Privatsektor geschaffene Gesetze wie beispielsweise das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG), das gemäß § 19 AGG die Diskriminierung beim Zugang zu öffentlich verfügbaren Dienstleistungen wie

der gewerblichen Personenbeförderung verbietet, oder das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG), welches private Anbieter seit Juni 2025 zu barrierefreien digitalen Buchungs- und Informationssystemen verpflichtet. Ergänzt wird dies durch branchenspezifisches Sonderrecht mit Allgemeingültigkeit wie § 2 Abs. 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), der für alle Eisenbahnunternehmen zwingend vorschreibt, dass Bahnanlagen und Fahrzeuge ohne besondere Erschwernis nutzbar sein müssen. Dadurch verschiebt sich die Verantwortung hin zu allen Akteuren des öffentlichen Lebens: Während staatliche Sicherheitsorgane wie die Polizei die Grundrechte im öffentlichen Raum direkt als Staatsgewalt wahren müssen, sind privatrechtlich organisierte Wirtschaftsunternehmen wie die Deutsche Bahn AG über diesen dichten, nationalen Gesetzesrahmen ebenso zur Barrierefreiheit verpflichtet³. Diese rechtlich-historischen Entwicklungen bilden den differenzierten Maßstab, an dem sich heutige Sicherheits- und Organisationspraktiken im Bahnkontext messen lassen müssen.

³ Mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) und zur Änderung anderer Gesetze, das am 01. Mai 2002 in Kraft getreten ist, verfolgt der Gesetzgeber das Ziel, Menschen mit Behinderungen eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sowie eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen (Programm zur Barrierefreiheit o.J.).

5 Differenzierte Wahrnehmung von Sicherheit

Die Frage nach der Wirksamkeit rechtlicher Leitlinien, wie die des Grundgesetzes und der UN-BRK, zeigt sich insbesondere anhand der unterschiedlichen Alltagserfahrungen von Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen im öffentlichen Raum. Die Expert*innen schildern, dass dieser sehr unterschiedlich erlebt wird, abhängig von Art und Umfang der körperlichen Beeinträchtigung. Während für einige die Orientierung im Raum im Vordergrund steht, ist für andere die körperliche Unversehrtheit entscheidend. Die folgenden Unterkapitel zeigen auf, wie die Expert*innen den öffentlichen Raum, am Beispiel des Bahnhofes wahrnehmen und welche Faktoren in der Interaktion mit Sicherheitspersonal besonders beeinflussen.

5.1 Perspektive von einem Experten mit Sehbeeinträchtigung

Laut dem Experten mit Sehbeeinträchtigung nehmen Menschen mit einer Sehbeeinträchtigung ihre Umwelt überwiegend über akustische, taktile und verbale Informationskanäle wahr. Daher ist die Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips wichtig. Ihr Sicherheitsempfinden basiert maßgeblich auf Orientierung, Vorhersehbarkeit und verlässlicher Kommunikation. Unzureichende oder unverständliche Durchsagen, unklare Wegführungen sowie nicht angekündigte betriebliche Veränderungen, etwa infolge von Baustellen oder geänderten Fahrwegen, können zu erheblichen Verunsicherungen führen. Der Experte berichtet von wiederkehrenden Unsicherheitserfahrungen in Bahnhöfen, die auf uneindeutige Beschilderung oder unerwartete physische Hindernisse zurückzuführen sind. Visuelle Sicherheitsmaßnahmen wie die Präsenz von Sicherheitspersonal, Videoüberwachung oder die Beleuchtung von Wegen und Unterführungen haben für das subjektive Sicherheitsempfinden von Menschen mit Sehbeeinträchtigung nur eine geringe Relevanz. Sicherheitskräfte werden dann als unterstützend wahrgenommen, wenn sie proaktiv Kontakt aufnehmen, sich eindeutig verbal identifizieren, ihre Position erläutern und ihr Vorgehen transparent ankündigen. Nicht angekündigtes Eingreifen oder ungefragter körperlicher Kontakt wird hingegen als bedrohlich empfunden.

Grundsätzlich stellt sich aber auch bei einem proaktiven Ansprechen die Frage der Identifikation von Polizeibeamten und Sicherheitskräften gegenüber seheingeschränkten Personen. Die Einführung eines inklusiven Ausweises wird von dem Experten befürwortet, da Menschen mit Sehbeeinträchtigung darüber Einsatzkräfte zweifelsfrei erkennen können.

5.1.1 Handlungsempfehlungen

Auf Grundlage der beschriebenen Wahrnehmungen lassen sich aus Expertensicht konkrete Empfehlungen für eine angemessene, respektvolle und unterstützende Praxis im Umgang mit Menschen mit Sehbeeinträchtigungen ableiten. Menschen mit Sehbeeinträchtigungen benötigen klare Orientierungshilfen, die über rein bauliche Maßnahmen hinausgehen. Sicherheitskräfte und Mitarbeitende im Bahnkontext sollten daher in der Lage sein,

- einen verbalen, frontalen und höflichen Austausch mit der betroffenen Person aufzunehmen,
- die Person aktiv zu fragen, ob die Art des Umgangs sowie die geplanten nächsten Schritte für sie angemessen und akzeptabel sind,
- Situationen präzise zu beschreiben und eigene Handlungen vorab klar anzukündigen,
- Distanz- und Richtungsinformationen zu vermitteln, um unerwartete Berührungen und daraus resultierende Verunsicherung zu vermeiden,
- akustische Durchsagen konsistent, verständlich und situationsangepasst zu gestalten, insbesondere bei Gleisänderungen, Störungen oder Notfällen,
- die gebaute Umwelt regelmäßig auf Unterbrechungen oder Unstimmigkeiten im Bodenleitsystem zu überprüfen,
- zu berücksichtigen, dass sehbeeinträchtigte Personen visuelle Signale, Gesten oder Anwesenheit nicht wahrnehmen können,
- sicherzustellen, dass ausreichend Zeit für Ein-, Aus- und Umsteigevorgänge zur Verfügung steht.
- inklusive Dienstaussweise bei sich zu tragen.

Eine inklusive Standardisierung von Dienstaussweisen, wie sie im Jahr 2026 bei neun Landespolizeien eingeführt wird, ist ein erster Schritt zur Teilhabe blinder und sehingeschränkter Personen (GdP o. J.): „Die Karten enthalten mehrere Sicherheitsmerkmale. Dazu gehören der Polizeistern als Hologramm, das Foto als Kippbild, sowie fühlbare Erhebungen. Zusätzlich steht das Wort Polizei auch in Blindenschrift auf dem Ausweis.“ (NDR 2026)

Damit Barrierefreiheit im öffentlichen Raum funktioniert, müssen parallel dazu taktile Leitsysteme konsequent ausgebaut und in regelmäßigen Abständen auf ihre Funktionalität überprüft werden. Insbesondere bei temporären Baustellen ist eine sofortige Anpassung der Führungssysteme unerlässlich, um die Orientierung und Sicherheit betroffener Personen jederzeit zu gewährleisten.

5.2 Perspektiven von Expert*innen mit Gehbeeinträchtigung

In Abgrenzung zu den zuvor dargestellten Perspektiven von Menschen mit Sehbeeinträchtigungen richtet sich der Fokus dieses Abschnitts auf Expert*innen mit Gehbeeinträchtigungen. Die Analyse verdeutlicht, dass sich sicherheitsrelevante Anforderungen im öffentlichen Raum je nach Art der körperlichen Beeinträchtigung deutlich unterscheiden und spezifische Anpassungen erfordern.

5.2.1 Personen im Rollstuhl

Laut der Expert*innen nehmen Menschen im Rollstuhl den öffentlichen Raum, wie beispielsweise Bahnhöfe, aus einer dauerhaft niedrigeren Perspektive wahr, was ihren Blick auf diesen Raum grundlegend prägt. Die veränderte Augenhöhe beeinflusst, was sichtbar und erreichbar ist. Anzeigetafeln oder Hinweisschilder liegen oft außerhalb des direkten Blickfelds, während Bodenbeschaffenheiten, Bahnsteigkanten, Spalten zwischen Zug und Bahnsteig, Gefälle und kleine Hindernisse besonders präsent sind. In Menschenmengen wirkt die Umgebung häufig dichter und näher. Zudem kommen bei hastigen Richtungswechseln anderer Reisenden unerwartet nah. Die Expert*innen betonen, dass der Rollstuhl nicht als separates Hilfsmittel empfunden wird, sondern als Teil des eigenen Körpers. Nach Angaben der Expert*innen ist für Menschen im Rollstuhl die Selbstbestimmung und Autonomie vor allem durch barrierefreie Infrastrukturen gewährleistet. Doch wie auch schon im zweiten Kapitel beschrieben, prägt die soziale Wahrnehmung das Erleben stark. Unsicherheiten im Umgang oder das Übersehen oder nicht ernst genommen werden beeinflussen, ob der Bahnhof als unterstützend oder abweisend erlebt wird.

5.2.2 Personen, die unsicher laufen

Für Menschen mit eingeschränkter Stand- oder Gehfähigkeit steht nach Angaben des Experten die Vermeidung von Stürzen und Kollisionen im Vordergrund. Enges Gedränge, hastige Bewegungen anderer Reisender oder unübersichtliche Wege erhöhen das Risiko von Stürzen und schränken die Mobilität erheblich ein. Fehlende oder unzureichende Sitzmöglichkeiten verstärken das Unsicherheitsgefühl zusätzlich, wodurch längere Wege anstrengen und kurze Pausen zur Erholung oder Stabilisierung kaum möglich sind. Gleichzeitig erschwert dies die selbstständige Orientierung, da die Möglichkeit zur kurzen Ruhe oder zum Überprüfen der Umgebung fehlt. Die Expert*innen berichten, dass diese Faktoren die autonome Mobilität stark beeinflussen.

5.2.3 Handlungsempfehlungen

Auf Grundlage der beschriebenen Wahrnehmungen lassen sich konkrete Empfehlungen ableiten, um Selbstständigkeit und Wohlbefinden von Menschen mit Gehbeeinträchtigungen im Rollstuhl und weiteren Geh- und Hilfsmitteln zu gewährleisten. Aus Sicht der Expert*innen ergeben sich daraus folgende Anforderungen an Sicherheitskräfte und weiteres Personal im Bahnkontext:

- eine respektvolle Ansprache,
- Kommunikation auf Augenhöhe, d.h. sich auf die Höhe der im Rollstuhl sitzenden Person begeben, sowie ein direkter, frontaler Kontakt,
- die konsequente Wahrung der Autonomie der betroffenen Person, indem Hilfe angeboten, jedoch nicht ungefragt oder gegen den Willen der Person ausgeführt wird,

- ein sicherer und geschulter Umgang mit Rollstühlen und weiteren Mobilitätshilfen, um angemessene und unterstützende Hilfe leisten zu können,
- Maßnahmen zur Vermeidung von Gedränge sowie zur Sicherstellung ausreichender Bewegungsflächen auf Bahnsteigen und in Fahrzeugen,
- Eingriffe in Mobilitätshilfen ausschließlich nach ausdrücklicher Zustimmung der betroffenen Person,
- die Gewährleistung ausreichender Zeitfenster für Ein-, Aus- und Umsteigevorgänge.

Barrieren sollten von Anfang an in Einsatz-, Bau- und Absperrkonzepte mitgedacht werden, während Höhenfördertechnik wie zum Beispiel Aufzüge oder Fahrtreppen jederzeit zuverlässig funktionieren müssen. Dazu gehört auch die Planung alternativer Wegeführungen, der Einsatz von Rampen sowie die barrierefreie Gestaltung von Bedienelementen und Informationssystemen. Türöffner, Aufzugsknöpfe, Druckknöpfe, Notrufsysteme, Beschilderungen und Fahrpläne sollten so angebracht und gestaltet sein, dass sie für Rollstuhlnutzende gut erreichbar, ablesbar und selbstständig nutzbar sind. Ergänzend erleichtern zusätzliche Sitzgelegenheiten Personen mit unsicherem Gang die Bewältigung längerer Wege und ermöglichen bei Bedarf kurze Pausen. Flexibilität in Planung, Ablaufgestaltung und Personalhandeln ist daher entscheidend, um unterschiedliche Bedürfnisse situationsgerecht zu berücksichtigen und ein inklusives Umfeld zu schaffen.

6 Sicherheitskonzepte und Schulungen

Die bisherigen Kapitel zeigen, dass Sicherheit und inklusive Mobilität nicht nur durch Infrastruktur und technische Maßnahmen gewährleistet werden können. Die Erfahrungen der Expert*innen (Kapitel 2 und 4), die historische Entwicklung und gesellschaftliche Verantwortung (Kapitel 3) sowie die rechtlichen Vorgaben (Kapitel 3.2 und 3.3) legen nahe, dass das Personal im öffentlichen Raum, wie an Bahnhöfen, über spezifisches Wissen und angemessene Handlungskompetenzen verfügen muss.

Die Deutsche Bahn bezieht die Zielgruppe der Menschen mit körperlicher und geistiger Beeinträchtigung bereits seit Jahren fest in ihre Schulungskonzepte für den Bahnhofs- und Bordservice ein. Anhand der Aussagen der Expert*innen zeigt sich jedoch, dass die aktuellen Maßnahmen noch Lücken aufweisen. Für eine lückenlose Sicherheit im Sinne eines inklusiven Umfelds müssen die Perspektiven der Betroffenen über punktuelle Trainings hinaus tiefgreifend in alle Kernbereiche der Organisation integriert werden. Auf der Basis der Expert*innenäußerungen werden nachfolgend Handlungsempfehlungen für Sicherheits- und Schulungskonzepte abgeleitet, die ihren Schwerpunkt auf körperliche Beeinträchtigung, wie Geh- und Sehbeeinträchtigung, legen. Eine vertiefte Betrachtung weiterer körperlicher sowie geistiger Beeinträchtigungen erfolgt an dieser Stelle nicht. Dies impliziert jedoch keineswegs mangelnde Relevanz oder Vernachlässigung dieser Personengruppen. Vielmehr spiegelt dies eine bestehende Repräsentationslücke in Politik, Bildung und Wissenschaft wider. Die Auswahl des Schwerpunktes ist, wie eingangs dargelegt, den strukturellen Rahmenbedingungen des Seminarkontextes geschuldet.

6.1 Aktuelle Sicherheitskonzepte: Barrieren und Wirkungen

Aktuelle Sicherheits- und Einsatzkonzepte basieren häufig auf normativen Annahmen über menschliche Wahrnehmung, Mobilität und Reaktionsgeschwindigkeit. Da diese Konzepte von einer fiktiven „Standard-Reaktionsweise“ ausgehen, riskieren Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen diskriminierende Fehlinterpretationen: Wer langsamer geht oder „anders“ kommuniziert, wird laut Expert*innen schneller als „auffällig“ oder „verdächtig“ eingestuft. Ein kritisches Beispiel hierfür ist eine hörbeeinträchtigte Person, die eine verbale Halteaufforderung nicht wahrnimmt – ein solches Ausbleiben der Reaktion kann fälschlicherweise als Widerstand oder mangelnde Kooperation gewertet werden.

Dieses Spannungsfeld zeigt sich auch in der Ausbildung von den angehenden Landespolizist*innen. Um die eigene Reaktionsfähigkeit zu sichern, lernen sie, Distanz zu wahren und Verhaltensweisen wie das Vorbeugen oder Bücken zu vermeiden. Diese Praxis orientiert sich an einer stehenden, körperlich mobilen Norm und berücksichtigt kaum, dass Menschen im Rollstuhl eine Kommunikation auf Augenhöhe benötigen. Das Spannungsfeld zeigt, dass einerseits ihre Bedürfnisse nicht nur vernachlässigt werden, sondern die Interaktion als distanziert und hierarchisch wahrgenommen wird. Andererseits wird von Seiten der Sicherheitskräfte die Anpassung der Kommunikation als potenziell Bedrohung beurteilt.

Des Weiteren können kurzfristige Absperrungen, Umleitungen oder Veränderungen im (hitzigen) operativen Geschehen diese Personengruppen und vergessen lassen.

Zudem zeigen die Expert*innen auf, dass beispielsweise an Bahnhöfen, standardisierte Lautsprecherdurchsagen für Menschen mit Sehbeeinträchtigung essenziell, für gehörlose Menschen hingegen wirkungslos sind. Ein weiteres genanntes Beispiel ist die Präsenz von Sicherheitskräften: Sie sind für Personen mit Sehbeeinträchtigungen wirkungslos, für gehörlose Personen wiederum wahrnehmbar. Die Beispiele zeigen, dass Sicherheitskonzepte somit vermeintlich gefährliche Personen oder Situationen konstruieren sowie unbeabsichtigt neue Ausschlüsse erzeugen können. Deshalb sind Austausch, regelmäßige Schulungen des Personals, kontinuierliche Überarbeitung der Sicherheitskonzepte und die Anpassung der gebauten Umwelt unabdingbar.

6.2 Schulungen und Sensibilisierung des Personals

Der Umgang mit Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung wird derzeit oberflächlich in der Qualifikation für Sicherheitskräfte gemäß § 34a GewO angeschnitten. Dabei werden sie vor allem in rechtliche Grundlagen sowie in allgemeiner Kommunikation geschult. Es fehlt an praktischem Perspektivwechsel, taktiler Kommunikation und inklusiver Deeskalation.

Eine kompetente Sicherheitsarbeit an Bahnhöfen beginnt mit dem Bewusstsein für die Bedürfnisse aller Reisenden. Die Achtung der Selbstbestimmung von Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen muss deswegen ein zentraler Bestandteil der Sicherheitsarbeit sein. Hilfe sollte angeboten, jedoch nicht aufgezwungen werden, um das Sicherheitsgefühl und die Autonomie der Betroffenen zu stärken. Schulungen von Sicherheitskräften und Mitarbeitenden spielen hierbei eine Schlüsselrolle. Sie sollten regelmäßig, praxisnah, obligatorisch und inklusiv konzipiert sein und die Erfahrungen und Perspektiven von Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen umfassend berücksichtigen. Professionelle Schulungsangebote, die von anerkannten Trägern (beispielsweise Aktion Mensch, Lebenshilfe, SENSE Akademie) entwickelt und durchgeführt werden, sollten in der Ausbildung herangezogen und an die spezifischen Anforderungen von Bahnhöfen angepasst werden. Bei der Konzeption und Durchführung von Schulungen im sicherheitsrelevanten Bereich ist es daher unerlässlich, dass Personen mit körperlicher Beeinträchtigung aktiv eingebunden sind. Nur so kann gewährleistet werden, dass Inklusion nicht abstrakt verhandelt wird, sondern auf gelebten Erfahrungen basiert und ein Sprechen *mit* statt *über* Betroffene stattfindet.

Aus Sicht der Expert*innen lassen sich folgende Kernanforderungen an Schulungen für das Sicherheitskräfte und weiteres Personal ableiten:

1. Respektvolle Kommunikation und Wahrung der Autonomie

Es wird im Rollenspiel erlernt, wie Wünsche, Bedürfnisse und persönliche Grenzen von Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen sensibel wahrgenommen und respektiert werden. Dabei steht im Mittelpunkt, Unterstützung bedarfsgerecht anzubieten, ohne die Selbstständigkeit einzuschränken. Eine wertschätzende, klare und einfühlsame Kommunikation bildet hierfür die zentrale Grundlage.

2. Sensibilisierung für unterschiedliche Wahrnehmungs- und Handlungsmöglichkeiten

Vermittelt wird ein Verständnis dafür, wie körperliche Beeinträchtigungen Mobilität, Reaktionszeiten, Orientierung und Wegeplanung beeinflussen können. Ziel ist es, die Fähigkeit zu entwickeln, Abläufe flexibel und situationsangepasst zu gestalten sowie individuelle Handlungsmöglichkeiten angemessen zu berücksichtigen.

3. Fachgerechter und sicherer Umgang mit Hilfsmitteln

Vermittelt werden praktische Kompetenzen im sicheren Umgang mit Rollstühlen, Gehhilfen, Blindenstöcken sowie allen orthopädischen Hilfsmitteln. Dabei steht eine unterstützende Handlung im Vordergrund und die Nachvollziehbarkeit darüber, wie die jeweiligen Hilfsmittel funktionieren.

4. Individuell angepasstes Notfall- und Krisenmanagement

Geübt wird die Umsetzung von Evakuierungen, Erste-Hilfe-Maßnahmen und Orientierungshilfen unter Berücksichtigung unterschiedlicher körperlicher Einschränkungen. Dabei wird das Erkennen spezifischer Stresssituationen und besonderer Risikofaktoren für Betroffene in den Mittelpunkt gestellt, um angemessen reagieren zu können.

5. Praxisnahe Trainingsformate und realitätsnahe Szenarien

Durch Rollenspiele, Simulationen und Übungen in realen Bahn- und Verkehrsumgebungen wird theoretisches Wissen in konkrete Handlungen übertragen. Dabei werden Alltags- und Notfallsituationen gezielt trainiert.

6. Kontinuierliche Reflexion und Feedback

Es findet ein regelmäßiger Austausch über Erfahrungen, Herausforderungen und Verbesserungspotenziale statt. Ziel ist die Förderung eines fortlaufenden Lernprozesses, der Sensibilität, Professionalität und Handlungssicherheit stärkt.

Durch konsequente Durchsetzung von Schulungsmaßnahmen kann die Deutsche Bahn sicherstellen, dass Sicherheitskräfte fachlich kompetent, empathisch, situationsangemessen und inklusionsorientiert handeln. Demnach darf Inklusion nicht punktuell gedacht werden, sondern ist als kontinuierlicher Prozess zu verstehen. Barrierefreie Infrastruktur allein reicht nicht aus, wenn Entscheidungsprozesse, Notfallmanagement oder Kommunikationswege weiterhin auf ausschließende Standards ausgerichtet sind. Erst die Verknüpfung von inklusiver Infrastruktur, die Einbeziehung von Menschen mit körperlicher sowie mit geistiger Beeinträchtigung, Schulung



des Personals, Anpassung von Sicherheitskonzepten sowie kontinuierliche Evaluation schaffen die Grundlage für inklusive Mobilität und damit für Autonomie und Selbstbestimmung.

Die formulierten Handlungsempfehlungen sowie die Kernanforderungen an Schulungen sind Leitlinien, die aus den Inhalten des Seminars abgeleitet wurden und gelten nicht als allgemeingültig, da sie nur Perspektiven von Personen mit Geh- und Sehbeeinträchtigung abdecken. Sie dienen vielmehr als Orientierungspunkt und Inspiration für die kontinuierliche Weiterentwicklung.

7 Schlussbemerkung und Ausblick

Mobilität ist weit mehr als das Zurücklegen von Strecken. Die bisherigen Kapitel haben deutlich gemacht, dass inklusive Mobilität weit über die physische Möglichkeit zur Fortbewegung hinausgeht. Sie hängt entscheidend davon ab, ob Menschen Orientierung finden, sich unterstützt fühlen und selbstbestimmt handeln können. Die Erfahrungen von Expert*innen mit Seh- und Gehbeeinträchtigungen zeigen, dass Sicherheit, Autonomie und Teilhabe untrennbar miteinander verbunden sind und dass sowohl bauliche als auch soziale und organisatorische Faktoren eine zentrale Rolle spielen.

Historische Diskriminierung, gesellschaftliche Vorurteile sowie strukturelle Barrieren haben die Teilhabe von Menschen mit körperlichen und geistigen Beeinträchtigungen über Jahrhunderte eingeschränkt und prägen unter anderem bis heute die Anforderungen an öffentliche Räume, wie zum Beispiel Bahnhöfe. Gleichzeitig unterstreichen mühselig erkämpfte internationale und nationale Gesetzgebungen, dass sowohl staatliche als auch privatwirtschaftliche Akteure wie die Polizei und die Deutsche Bahn AG in der Pflicht stehen, Barrieren aktiv abzubauen und Chancengleichheit zu garantieren. Für den Bahnkontext bedeutet dies, dass Infrastruktur, Sicherheitskonzepte und Schulungen des Personals kontinuierlich an die unterschiedlichen Bedürfnisse aller Fahrgäste angepasst werden müssen. Die im Seminar erarbeiteten Handlungs- und Schulungsempfehlungen zeigen, dass inklusive Mobilität für Menschen mit Seh- und Gehbeeinträchtigung konkret umsetzbar ist: Maßnahmen sollten flexibel, situationsgerecht und auf die verschiedenen Bedürfnisse zugeschnitten sein, um Orientierung, Vertrauen und Teilhabe für alle Reisenden zu gewährleisten.

Da der Fokus dieser Ausarbeitung auf dem durchgeführten Seminar und den damit einhergegangenen Perspektiven von Expert*innen mit körperlichen Einschränkungen lag, blieben die spezifischen Bedarfe von Menschen mit geistigen oder kognitiven Beeinträchtigungen weitgehend unberücksichtigt. Daraus ergibt sich ein klarer Untersuchungs- und Handlungsbedarf für zukünftige Forschungsvorhaben: Die Stimmen von Menschen mit geistiger Beeinträchtigung müssen explizit in den Mittelpunkt gestellt werden. Sicherheitskonzepte sollten an alle Personengruppen ausgerichtet sein sowie intersektional betrachtet werden. Es braucht partizipative Ansätze, die betroffene Personen aktiv in die Entwicklung und Evaluation von Maßnahmen einbeziehen sowie die Möglichkeit das bestehende Maßnahmen systematisch weiterentwickelt werden.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Gestaltung einer inklusiven Mobilitätslandschaft keine optionale Ergänzung ist, sondern eine dauerhafte gesellschaftliche und institutionelle Verpflichtung, die unabdinglich *mit* den betroffenen Personengruppen gestaltet werden muss. Damit wird deutlich: Inklusive Mobilität ist eine gesamtgesellschaftliche Verantwortung – eine zentrale Zukunftsaufgabe, bei der die Deutsche Bahn auf ihren bisherigen Erfolgen aufbauen und Barrierefreiheit noch konsequenter vorantreiben kann.

Hier ist es nochmal wichtig zu erwähnen, dass Menschen mit geistigen oder kognitiven Beeinträchtigungen in bestehenden Konzepten inklusiver Mobilität bislang noch nicht ausreichend berücksichtigt werden. Insbesondere in komplexen, dynamischen und potenziell stressreichen Situationen – etwa an großen Bahnhöfen oder bei Großveranstaltungen – stoßen bestehende Sicherheits- und Orientierungssysteme häufig an ihre Grenzen. Daraus ergibt sich ein klarer Forschungs- und Handlungsbedarf, Sicherheitskonzepte stärker an den Bedürfnissen dieser Personengruppen und intersektional auszurichten sowie bestehende Maßnahmen systematisch weiterzuentwickeln. Partizipative Ansätze, die betroffene Personen aktiv in die Entwicklung und Evaluation von Maßnahmen einbeziehen, sind dabei von zentraler Bedeutung.

8 Quellenverzeichnis

Aktion Mensch (2021): Barrieren im Alltag – wer sie wahrnimmt und wen sie behindern. Ergebnisse einer bundesweiten Umfrage. <https://delivery-aktion-mensch.stylelabs.cloud/api/public/content/barrieren-im-alltag?v=b1893272> (13.08.2026).

Antidiskriminierungsstelle des Bundes (o. J.): Was ist Inklusion? https://www.antidiskriminierungsstelle.de/SharedDocs/faqs/DE/behinderung/03_was_ist_inklusion.html (13.08.2026).

Aichele, Valentin (2008): Die UN-Behindertenrechtskonvention und ihr Fakultativprotokoll. [policy paper 9 die un behindertenrechtskonvention und ihr fakultativprotokoll.pdf](https://www.bpb.de/themen/politisches-system/politik-einfach-fuer-alle/236728/alle-menschen-sind-vor-dem-gesetz-gleich/) (13.08.2026).

BBZ (2025): Mehrheit der Menschen mit Behinderung wurden im letzten Jahr diskriminiert. In: Berliner Behinderten Zeitung (Hrsg.) <https://berliner-behindertenzeitung.de/2025/09/12/mehrheit-der-menschen-mit-behinderung-wurde-in-den-letzten-jahren-diskriminiert/> (13.08.2026).

Bundeszentrale für politische Bildung (2019): Vor 80 Jahren: Beginn der NS-„Euthanasie“-Programme. <https://www.bpb.de/kurz-knapp/hintergrund-aktuell/295244/vor-80-jahren-beginn-der-ns-euthanasie-programme/> (13.08.2026).

Bundeszentrale für politische Bildung (2020): Alle Menschen sind vor dem Gesetz gleich. <https://www.bpb.de/themen/politisches-system/politik-einfach-fuer-alle/236728/alle-menschen-sind-vor-dem-gesetz-gleich/> (13.08.2026).

Degener, Theresia und Witzmann, Franziska (2023): Der Kampf um die UN-Behindertenrechtskonvention. https://zds-online.org/wp-content/uploads/2023/11/ZDS_2023_2_1_Degener_Witzmann.pdf (13.08.2026).

Dombrowski, Jasper (2022): Rollstuhlbasketballer mit langjähriger Erfahrung. In: BBZ Berliner Behindertenzeitung. <https://berliner-behindertenzeitung.de/2022/04/22/rollstuhlbasketballer-mit-langjaehriger-erfahrung/ollstuhlbasketballer-mit-langjaehriger-Erfahrung-Berliner-Behindertenzeitung> (13.08.2026).

Fuchs, Petra (2023): ‚Behinderung‘ und der Umgang mit behinderten Menschen in historischer Perspektive. In: Bundeszentrale für politische Bildung. <https://www.bpb.de/themen/inklusion-teilhabe/behinderungen/521593/behinderung-und-der-umgang-mit-behinderten-menschen-in-historischer-perspektive/#footnote-target-7> (13.08.2026).

Gewerkschaft der Polizei (o. J.): Ein neuer Dienstaussweis für die Polizei. Zehn Bundesländer führen den fälschungssicheren Ausweis ein. <https://www.polizei-dein-partner.de/themen/diebstahl-betrug/detailansicht-diebstahl-betrug/artikel/ein-neuer-dienstaussweis-fuer-die-polizei.html#:~:text=Das%20sind%20eindeutige%20Sicherheitsmerkmale,eine%20nochmalige%20Umr%3BCstung%20gescheut%20haben> (13.08.2026)

Herzog, Dagmar (2025): Der Faschismus in den Köpfen. In: Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.). Außenpolitik und Geschichte. Inklusion. Zeitschrift der Bundeszentrale für Politische Bildung. 11-19. https://www.bpb.de/system/files/dokument_pdf/APuZ_2025-32-35_online_Inklusion_0.pdf (13.08.2026).

Loose, Ingo (o. J.): Aktion T4 - Die »Euthanasie«-Verbrechen im Nationalsozialismus 1933bis 1945. <https://gedenkort-t4.eu/wissen/aktion-t4> (13.08.2026).

Mentner, Regina (o. J.): Körperliche Behinderung. Ausgangsbedingungen und Anfänge der Arbeit. In: Diakonie Deutschland. <https://www.diakonie.de/informieren/die-diakonie/unsere-geschichte/arbeitsfelder-im-historischen-verlauf/koerperliche-behinderung> (13.08.2026).

Meyer, Dorothee und Wolfram Hilpert et al. (2026): Menschenwürde/Würde. Bundeszentrale für politische Bildung/bpb (Hrsg.). <https://www.bpb.de/kurz-knapp/lexika/lexikon-in-einfacher-sprache/249974/menschenwuerde-wuerde/#:~:text=In%20Artikel%20steht:%20Die,auf%20keinen%20Fall%20verletzt%20werden> (13.08.2026).

Müller, Matthias (2024): Sicherheit für Menschen mit Behinderung in organisationalen Kontexten: Schutzkonzeptentwicklung als methodischer Rahmen von Inklusion und Demokratiebildung. In: Institut für Demokratie und Zivilgesellschaft (Hrsg.). Wissen schafft Demokratie. Schwerpunkt Sicherheit – Schlüsselbegriff einer offenen Gesellschaft, Band 16. Jena, 46–59.

NDR (2026): Polizeibeamte in SH bekommen fälschungssichere Ausweise. Norddeutscher Rundfunk. <https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/polizeibeamte-in-sh-bekommen-faelschungssichere-ausweise,polizeiausweise-100.html> (13.08.2026).

Programme zur Barrierefreiheit (o. J.): Programme zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG. Deutsche Bahn. <https://www.bahn.de/service/individuelle-reise/barrierefrei/programme-db> (13.08.2026).

SENSE Akademie (2019): Sensibilisierung durch Selbsterfahrung. Theoretisch-didaktischer Ansatz SENSE & wissenschaftliche Evaluation. Europäisches Kompetenzzentrum für Barrierefreiheit e.V. (Hrsg.). <https://www.sense-akademie.de/cms/upload/pdf/theorie.pdf> (13.08.2026).