



Der Hublift hilft Hubertus Schnettka, den Eisenbahnwaggon mit seinem Elektro-Scooter zu verlassen. Seit einigen Tagen regelt ein neuer Leitfaden der Deutschen Bahn, welche orthopädischen Hilfsmittel in den Zügen mitgenommen werden können. Foto Dröge

Per Hublift in die Bahn – Hilfe mit Behinderungen

Neuer „Leitfaden für die Mitnahme orthopädischer Hilfsmittel“ erlaubt jetzt den Einsatz

Hohenwestedt/Neumünster – Problemlos surrt Hubertus Schnettka mit seinem Elektro-Scooter im Neumünsteraner Bahnhof aus dem Eisenbahnwaggon auf die mobile Hebebühne. Die wird um 90 Grad gedreht, auf Bahnsteigniveau herab gelassen, und der gehbehinderte Hohenwestedter kann mit seinem Scooter den Rollstuhlhublift verlassen. Das ging eigentlich schon immer, neu ist jedoch, dass er es jetzt auch darf.

Von Achim Dröge

Bis vor einigen Tagen weigerte sich der Mobilitätsservice der Bahn, Anmeldungen von Gehbehinderten, die mit ihrem Scooter verreisen und dafür die Einstiegshilfen der Bahn in Anspruch nehmen wollten, entgegenzunehmen. Zur Begründung hatte Bahnsprecher Egbert Meyer-Lovis noch im Januar darauf verwiesen, dass die Hublifte auf den Bahnsteigen nicht genormt sind, manche Elektromobile passen, andere aber nicht, und bis das geklärt sei, näh-

me man eben gar keine mit.

Seitdem hat die Deutsche Bahn an dem „Leitfaden für die Mitnahme orthopädischer Hilfsmittel“ gearbeitet, in dem nun seit Mitte Juni festgelegt ist, was befördert werden kann und was nicht. Ausschlaggebend ist vor allem der internationale Standard „ISO 7193“, der Abmessungen für Rollstühle auf 1,20 Meter Länge (plus 50 Zentimeter für die Füße) und 70 Zentimeter Breite (plus zehn Zentimeter für die Hände) festlegt. Dazu kommt auf den Bahnsteigen die Belastungsgrenze für die Hublifte von 250 bis 350 Kilo, je nach Bauart.

Am Freitag vergangener Woche hatte Heike Witsch, die als Schleswig-Holsteinische ÖPNV-Expertin im Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter und Mitglied der begleitenden Arbeitsgruppe zum Deutsche Bahn-Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit auf die Ausarbeitung des neuen Leitfadens gedrängt hatte, Hubertus Schnettka auf Testfahrt geschickt. „Im großen und ganzen“, berichtete Schnettka am Ende der Tour Neumünster-Hamburg/Hauptbahnhof-Neu-

münster, sei alles gut gelaufen. Das Ein- und Aussteigen klappte fast reibungslos. Kurz gehakt habe es jedoch wieder bei der Anmeldung. So hieß es bei der telefonischen Bestellung der Einstiegshilfe bei der Mobilitätsservicezentrale zunächst, 10.42 Uhr ab Neumünster gehe nicht, da machten die Servicemitarbeiter gerade Pause. Er solle doch einen anderen Zug nehmen.

Durch hartnäckiges Nachfragen stellte sich zwar heraus, dass dem Mobilitätsservice überholte Pausenzeiten vorlagen und Schnettka doch um 10.42 Uhr fahren konnte, für Heike Witsch sind diese Pausenregelungen jedoch schon die nächste Baustelle. Es könne doch nicht angehen, betont sie, dass sich Reisende, die auf die Einstiegshilfen der Bahn angewiesen seien, nicht nur nach dem Fahrplan der Züge, sondern auch nach den Pausenzeiten des Servicepersonals richten müssten. Das ließe sich vor Ort sicher problemlos und flexibel regeln – zumal sie ohne den Umweg über den telefonischen Mobilitätsservice mit den Mitarbeitern auf den Bahnhöfen in Kiel und Neumünster nur die besten Erfahrungen gemacht habe.