

WEGBEGLEITER

Gemeinsam in Deine Zukunft

9



Mobilität im Pkw

Inhaltsverzeichnis

Editorial	2
<u>„Auto-Mobilität“ im Rollstuhl</u>	3
<u>Experte:</u> Achim Neunzling	3
<u>Experte:</u> Udo Späker	13
<u>Autofahren mit einer Querschnittlähmung</u>	13
<u>Erfahrungsbericht Peer:</u> Joachim Albrecht	18
<u>Erfahrungsbericht Peer:</u> Steffen Sommerfeld	19
<u>Gut zu wissen:</u> <u>Was sind eigentlich TÜV und DEKRA?</u>	20
<u>Unser Kooperationspartner</u> <u>Erfahrungsbericht Peer:</u> Bert Pein	21
<u>Bildnachweis</u> <u>Impressum</u>	23



Liebe Leserinnen,
liebe Leser,

fahren Sie gerne Auto? In der Stadt mögen Alternativen zum eigenen Pkw heutzutage eine bessere und vernünftiger Lösung sein, um von A nach B zu gelangen. Wer aber eher ländlich wohnt und den Weg zur Arbeit oder zur Therapie nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigen kann, für den ist der eigene Pkw schlichtweg unverzichtbar. Sicherlich haben Sie sich schon viele Gedanken gemacht, wie sich die Sache mit dem Autofahren für Sie gestaltet – doch dieses Magazin hat gute Nachrichten für Sie, denn Sie werden schnell sehen: Mit einer „Mobilitätseinschränkung“ zu leben bedeutet keineswegs, dass Sie Abstriche an Ihrer Mobilität machen müssen.

Wie man mit dem eigenen Fahrzeug mobil sein kann, hängt von einer ganzen Reihe von Faktoren ab. Der Grad Ihrer Einschränkung spielt eine Rolle, Ihre finanziellen Verhältnisse natürlich auch, ebenso die rechtliche Situation, etwa in Bezug auf den Führerschein. Für den finanziellen Aspekt sind persönliche Begleitumstände wichtig: Wie ist die Behinderung zustande gekommen? Gibt es einen Arbeitsplatz oder wird eine Ausbildung/Umschulung

angestrebt? Und so weiter. Diese Materie ist sehr komplex und von Fall zu Fall werden Sie professionelle Unterstützung benötigen, um alle relevanten Aspekte abzuklären. Eine erste Anlaufstelle kann der Sozialdienst in der Klinik sein. Auskunft erteilen auch Selbsthilfegruppen und Behindertenverbände. Grundsätzlich ist guter Rat in diesen Dingen aber auf jeden Fall eine Sache von Profis.

Genau die kommen hier zu Wort: Achim Neunzling, Gründer des Bunds behinderter Auto-Besitzer e.V., und Udo Späker, Mitinhaber eines Fahrzeugumrüsters, berichten anschaulich, was möglich ist und wie Sie es in die Tat umsetzen können. Natürlich wollen auch wir Sie gerne unterstützen, mit Ratschlägen, Kontakten, nützlichen Adressen! Rufen Sie uns an! Wir freuen uns auf Sie.

Telefon: (089) 992 886-266

E-Mail: wegbegleiter@hollister.com

Für heute mit herzlichen Grüßen

Ihr Wegbegleiter-Team



„Auto-Mobilität“ im Rollstuhl

Es gibt keinen generellen gesetzlichen Anspruch auf ein eigenes Auto.

Das Mobilitätsbedürfnis ist in der heutigen Zeit sehr ausgeprägt und spielt im Alltag eine große Rolle. Gemäß der Menschenrechtscharta der Vereinten Nationen ist die Mobilität zur Teilhabe am Leben sogar ein Menschenrecht. Bringt man nun Artikel 3 des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland damit in Zusammenhang, nach dem „niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden darf“, so werden oftmals falsche Hoffnungen geweckt. Das Recht auf Mobilität heißt nicht das Recht auf ein eigenes Auto – und schon gar nicht, dass die Anschaffungskosten dafür übernommen werden. Zur Teilnahme am gesellschaftlichen und kulturellen Leben sieht die Sozialgesetzgebung (SGB IX) unter anderem finanzielle Mobilitätshilfen vor. Diese Pauschalen in Höhe von 100–150 €/mtl. erhalten Sie als Betroffener, um sich damit von einem Fahrdienst an einen Ort Ihrer Wahl bringen zu lassen; beispielsweise in die Stadt, zu Veranstaltungen oder zu Freunden.

▷ Das Sozialgesetz sieht eine pauschale finanzielle Unterstützung in Höhe von 100-150 € vor, um die gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten. Ein Anspruch auf ein eigenes Auto besteht nicht.

Experte: Achim Neunzling

Achim Neunzling, Jahrgang 1952, ist von Geburt an körperbehindert. Vor dem Erwerb seines Führerscheins im Jahr 1970 musste er sich der medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) unterziehen. Für den damaligen Gymnasiasten war es zunächst unverständlich, warum er die als „Idiotentest“ verschriene Prüfung machen musste. Im Nachhinein erwies sich die MPU für ihn jedoch als Segen, denn die an dem Gutachten beteiligten Mediziner und Psychologen gaben grünes Licht für einen Führerschein ohne Auflagen!

Vor dem Hintergrund seiner körperlichen Beeinträchtigung mit mittlerweile Merkzeichen „aG“ einerseits und andererseits mit dem sprichwörtlichen „Benzin im Blut“ sammelt er seit fast fünf Jahrzehnten Erfahrungen als Körperbehinderter hinter dem Lenkrad. Dabei hat er im Klein-, Mittelklasse- und Sportwagen sowie im Minibus und SUV weit mehr als 1,5 Millionen Kilometer zurückgelegt.

Anfang der 1990er Jahre hatte Achim Neunzling durch Zufall festgestellt, dass es keine Informations- und Beratungsstellen gab, bei denen sich behinderte Personen oder deren Angehörige global über die Themen Führerschein, Fahrzeug, Zusatzausstattungen, Förderungen oder Zuschüsse usw. informieren konnten. Wer entsprechende Informationen benötigte, musste sich diese bei den Straßenverkehrsbehörden, Versorgungs- und Arbeitsämtern, Kfz-Umrüstern usw. einzeln besorgen. Selbst die großen Sozial- und Behindertenverbände konnten damals bei konkreten technischen Fragen in Bezug auf das Auto kaum helfen. In den neuen Bundesländern waren die Informationsmöglichkeiten sogar noch schlechter.

Um diese Lücke zu schließen, hat der Diplom-Kommunikationswirt 1994 den Bund behinderter Auto-Besitzer e.V. (BbAB) als überregionale „Spezialorganisation“ gegründet. Zweck des Vereins sind unter anderem spezifische Informationen für Behinderte, deren Angehörige, Kfz-Hersteller, die Presse sowie der Erfahrungsaustausch unter Behinderten.

Bei seiner ehrenamtlichen Tätigkeit möchte Achim Neunzling den Ratsuchenden nicht nur aufzeigen, „was es gibt“ – bei ihm steht das „So geht das“ im Vordergrund. Sein Ziel ist es, in der jeweiligen Situation durch Eigeninitiative und Engagement das Mögliche möglich zu machen.



Hinter dem Steuer sind alle gleich!

Gemäß der Führerscheinordnung gibt es keine Unterschiede zwischen behinderten und nicht-behinderten Autofahrern. Es gibt also keinen Bonus für Autofahrer mit Handicap. Was aufgrund von körperlichen Einschränkungen nicht möglich ist, muss durch technische Hilfsmittel ersetzt werden. Dazu bieten Fachbetriebe eine Reihe von Möglichkeiten an.

Der Führerschein ist das A und O

Ob Sie den Führerschein vor dem Hintergrund Ihrer Körperbehinderung erst erwerben möchten oder den vorhandenen Führerschein an die veränderte körperliche Situation anpassen lassen müssen: Der erste Ansprechpartner sollte die Straßenverkehrsbehörde, konkret die Führerscheinstelle, sein. Der Grund ist einfach. Nur dort können Sie zum sicheren Führerschein gelangen. Die Führerscheinstelle wird Ihnen letztendlich den Führerschein mit den für Sie individuell festgelegten Auflagen ausstellen. Dazu muss sie sich vorab einen Überblick über Ihre körperlichen und möglicherweise auch neurologischen Fähigkeiten verschaffen und benötigt dafür spezielle Gutachten.

Sinngemäß muss jeder Führerscheinbesitzer für eine „körperliche Veränderung, die nicht altersbedingt ist, Vorsorge treffen“. Für die körperlich bedingten Einschränkungen bei der Bedienung des Fahrzeugs muss daher ein technischer oder elektronischer Ausgleich geschaffen werden. Denn, wie bereits erwähnt: Als behinderter Autofahrer hat man im Hinblick auf die Führerschein- und Straßenverkehrsordnung keinen Bonus gegenüber Personen ohne Behinderung.

Den Gedanken, sich seiner körperlichen Einschränkung nicht zu stellen und sich nach dem Motto „Es wird schon nichts passieren“ ohne entsprechenden Führerschein und angepasste Fahrzeugtechnik in den Straßenverkehr zu wagen, sollten Sie im Keim ersticken. Spätestens bei einem Unfall, auch wenn es glücklicherweise keine Verletzten gibt, rächt sich der Leichtsin, indem der Gesetzesverstoß eine Reihe von schwerwiegenden Konsequenzen in dieser möglichen Abfolge hat: Die Polizei vermerkt pflichtgemäß bei der Unfallaufnahme die Behinderung im Protokoll. Die gegnerische Versicherung überprüft in der Regel im Zentralen Fahrerlaubnisregister, ob „Vorsorge“ getroffen und gegebenenfalls entsprechende Auflagen verordnet wurden. Ist das nicht der Fall, müssen Sie erfahrungsgemäß durch ein Gutachten nachweisen, dass die Behinderung keinen Einfluss auf die Fahrzeugführung hat, Sie also das Auto genauso führen konnten wie ohne Handicap. Diese Bescheinigung wird Ihnen kein Gutachter ausstellen. Vor dem Hintergrund der Straßenverkehrsordnung bedeutet dies: Fahren ohne gültigen Führerschein – mit der Folge, dass der Versicherungsschutz eingeschränkt oder gar aufgehoben ist, die Versicherung also nicht zahlen muss.

Die Behörden somit von Anfang an in die Handicap-Belange bei Führerschein und Autoausstattung mit einzubeziehen, hat auch bei gerichtlichen Auseinandersetzungen eine große Bedeutung. Der Nachweis, selbst und rechtzeitig Kontakt mit den Dienststellen aufgenommen zu haben, macht den Unterschied. Weil die Verpflichtung zur Vorsorge besteht, bewerten die Gerichte die Initiative der Betroffenen stets positiv.

▷ Die Straßenverkehrsbehörde unterscheidet nicht zwischen behinderten und nichtbehinderten Autofahrern. Ein körperliches Handicap muss durch technische Anpassung des Fahrzeugs ausgeglichen werden.



▷ Es obliegt dem Autofahrer, Vorsorge zum Ausgleich seiner Behinderung zu treffen. Tut er dies nicht, ist im Schadensfall der Versicherungsschutz unter Umständen aufgehoben.



Wie gehe ich nun meinen Handicap-Führerschein an?

Wenn Ihnen Ihre behandelnden Ärzte aus medizinischer Sicht grünes Licht für das Autofahren gegeben haben, können Sie den Führerschein in Angriff nehmen. Wenden Sie sich an die für Sie zuständige Straßenverkehrsbehörde/Führerscheinstelle, um sich beraten zu lassen, wie Sie weiterhin Auto fahren können.

Wenn Sie nicht selbst den Kontakt mit der Behörde aufnehmen möchten, können Sie dies auch über eine Fahrschule tun. Aus strategischen Gründen empfiehlt es sich aber, erst dann eine Fahrschule zu suchen, wenn Sie wissen, welche Auflagen in Ihrem Führerschein stehen. Hat nämlich die von Ihnen beauftragte Fahrschule kein entsprechend ausgestattetes Schulungsfahrzeug, dann müssen Sie die Fahrschule wechseln und es entstehen Ihnen unnötige Kosten.

Um sich ein Bild von der Beeinträchtigung der körperlichen Funktionen zu machen, braucht die Behörde entsprechende Unterlagen, meist in Form von Gutachten. Vereinzelt genügen schon allgemeine Arzt- oder Krankenhausunterlagen. Meistens läuft es aber darauf hinaus, dass Sie ein entsprechendes Gutachten von einem Arzt mit verkehrsmedizinischer Qualifikation benötigen. Lassen Sie sich in diesem Fall von der Behörde zugelassene Ärzte – und zur Sicherheit auch die inhaltlichen Vorgaben für die Begutachtung – nennen. So können Sie sicher sein, dass das Gutachten anerkannt wird.

Die Straßenverkehrsbehörde wird dann die Unterlagen zur Prüfung der Fahreignung und Auferlegung der zusätzlichen Ausstattung an eine Prüforganisation wie TÜV oder DEKRA weiterleiten. Wenn die Führerscheinstelle auf die ärztlichen Unterlagen verzichtet und Sie direkt an die Prüforganisationen verweist, ist dies durchaus üblich.

Je nach Auswirkung der Beeinträchtigung auf das Führen eines Pkws kann es sein, dass Sie sich neben dem ärztlichen Gutachten weiteren Tests unterziehen müssen. Dies kann auch die medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) einschließen. Die MPU muss bei einer körperlichen Einschränkung in einem anderen Licht gesehen werden als bei Alkohol- oder Drogenvergehen. Dennoch haftet der MPU leider das negative Image des „Idiotentests“ an. Als Mensch mit Behinderung sollten Sie über der ganzen Sache stehen. Sie sind nicht auffällig geworden und müssen sich nicht wegen gesetzeswidrigen Handelns verantworten. Für Sie ist die MPU nicht mehr als ein Sehtest, der unbedingt erforderlich ist.

Im Rahmen der Festlegung von Auflagen kommen bei Bedarf auch Messgeräte zur Bestimmung von Bein-/Armkräften zum Einsatz. Auch eine Fahrprobe, bei der sich ein Prüfer von Ihrem Umgang mit der behindertengerechten Zusatzausstattung überzeugt, ist nichts Außergewöhnliches. Diese Dinge dienen dazu, Ihre Fahrsicherheit, zu Ihrer eigenen und zur Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer, zu optimieren.

Sind die Auflagen festgelegt, werden diese von der Führerscheinstelle in Form von Schlüsselzahlen in Ihren Führerschein eingetragen. Mit diesem Führerschein dürfen Sie dann jedes Fahrzeug in der entsprechenden Führerscheinklasse fahren, das über eine entsprechende Ausstattung verfügt.

Bei Bedarf können Ihnen die Mitarbeiter der Prüforganisationen Fahrschulen nennen, die Schulungsfahrzeuge mit der für Sie erforderlichen Ausstattung haben. Beschränken sich die Auflagen auf eine Handbedienung für Gas und Bremse oder nur ein links zu betätigendes Gaspedal, dann dürften Sie im Umkreis von 50 Kilometern fündig werden. Für das Fahren mit Joystick gibt es leider nur wenige spezialisierte Fahrschulen in Deutschland, die meistens mit den Fahrzeugumrüstern zusammenarbeiten.

▷ Mit dem ärztlichen Gutachten wird Ihre grundsätzliche Eignung, ein Fahrzeug zu führen, nachgewiesen. Es soll die Krankheit oder Behinderung und ihre Auswirkungen im Detail bezeichnen, Angaben über Einschränkungen enthalten und in allgemein verständlicher Sprache gehalten sein.



▷ Die Auflagen der Führerscheinstelle dazu, wie Ihr Auto umgerüstet werden muss, werden in Form von Schlüsselzahlen in Ihren Führerschein eingetragen.

Viele Möglichkeiten bei der Wahl des Fahrzeugs

Ist bezüglich des Führerscheins alles geregelt, geht es jetzt darum, das passende Auto für Ihre persönlichen und behinderungsbedingten Ansprüche zu finden. Beschränken sich die Fahrhilfen auf die Standardkonstellationen wie Handbedienung, Drehknopf und Pedalverlegung, dann können Sie sogar ein Auto „von der Stange“ kaufen. Bei Audi, Fiat, Mercedes-Benz und Volkswagen bekommen Sie einige Fahrhilfen direkt ab Werk. Eine Reihe von Herstellern kooperiert mit Umrüstern, sodass der Händler der jeweilige Ansprechpartner ist.

So unterschiedlich wie die Behinderungen sind auch die entsprechenden Anforderungen und Anpassungen. Grundsätzlich sollte man eine Fahrzeuggattung wählen, bei der man jeweils schnell ein- und aussteigen kann – auch im Notfall. Ein SUV (Sport Utility Vehicle), wie die breite Palette der Geländewagen von Dacia Duster bis zum Porsche Cayenne offiziell heißt, ist wegen der Einstiegshöhe für Rollstuhlfahrer nicht geeignet, ebenso wenig ein Sportwagen ohne Platz für die Verladung des Rollstuhls. Bei der Auswahl des Fahrzeugs bei körperlichen Einschränkungen gilt grundsätzlich: Probieren geht über Studieren von Prospekten oder Recherchieren im Internet. Ganz wichtig: niemals ein Auto kaufen ohne ausgiebige Ein-/Ausstiegs- und Sitzprobe. Wenn ein Rollstuhl verstaut werden muss, dann auch diesen unbedingt verladen, um mögliche Probleme zu erkennen.

Bei der Auswahl des Fahrzeugs sind für Sie zwei Dinge außerordentlich wichtig, vor allem wenn die Garantiezeit vorbei und das Auto in die Jahre gekommen ist: die Service- und Reparaturaspekte und die Art des automatischen Getriebes. Wenn bei Ihrem speziell für Sie umgebauten Fahrzeug **eine Wartung oder Reparatur in der Werkstatt** notwendig wird, kann Ihnen der Händler für diese Zeit kein Ersatzauto zur Verfügung stellen. Es ist somit also wichtig, den Ausfall des Fahrzeugs so kurz wie möglich zu halten. Beste Voraussetzungen bietet dazu eine Automarke mit einer hohen Präsenz von autorisierten Händlern und Werkstätten. Ist der Betrieb in der Nähe, ersparen Sie sich dadurch lange Wege, Zeit und Umstände für den Transfer beim Hinbringen und Abholen des Fahrzeugs. Die größte Dichte entsprechender Servicewerkstätten finden Sie in der Regel bei allen Marken, deren Fahrzeuge einen großen Marktanteil haben, wobei Volkswagen hier mit weitem Abstand führt. Auf den weiteren Plätzen der Top Ten folgen Mercedes-Benz, BMW, Opel, Audi, Škoda, Ford, Hyundai, Renault und Seat. Da bei diesen Marken die gängigen Ersatzteile erfahrungsgemäß schnell verfügbar sind, erfüllen sie eine Grundvoraussetzung für kurze Standzeiten in der Werkstatt.

Hinzu kommt: Da vier Marken der Top Ten, nämlich Volkswagen, Audi, Škoda und Seat zum selben Konzern (Volkswagen AG) gehören und unter dem Blech nahezu identisch sind, kann Ihnen bei einem technischen Problem dieser Fahrzeuge gegebenenfalls auch in einer Fachwerkstatt der anderen Konzernmarken geholfen werden.

Wenn ein Pkw über ein **automatisches Getriebe** verfügen muss, ist es dringend erforderlich, der „Automatik“ bei der Fahrzeugauswahl ein weiteres besonderes Augenmerk zu schenken. Nicht alles, was kein Kupplungspedal hat, eignet sich für die Kombination mit einer Gas- und Bremsbedienung durch die Hände. Da die kupplungslosen Fahrzeuge heute mit Abkürzungen oder phantasievollen Produktnamen wie DSG, Easytronic, Quickshift in den Preislisten stehen, muss man schon in die technische Beschreibung sehen, um die Funktionsweise zu erkennen. Sobald es sich bei der „Automatik“ um ein automatisiertes Schaltgetriebe, Wandler-Automatikgetriebe, stufenloses Getriebe oder Doppelkupplungsgetriebe handelt, ist das empfehlenswert. Auf keinen Fall sollte man ein Fahrzeug nutzen, das lediglich eine automatisierte Kupplung hat. Auf den ersten Blick sieht das zwar nach „Automatik“ aus – und wird leider manchmal auch so verkauft.

▷ Wichtig bei der Wahl des Fahrzeugs ist, dass man schnell ein- und aussteigen kann. SUV oder Sportwagen sind ungeeignet.



▷ Es ist hilfreich, die Autowerkstatt in der Nähe zu haben. Dies erleichtert den Transfer im Falle von Reparaturen. Je größer der Marktanteil des Herstellers, desto dichter auch das Netz an Werkstätten.

Angesichts der dabei doch sehr simplen Technik wird man damit in Verbindung mit einer Handbedienung in der Praxis aber nicht glücklich werden.

Nutzung des Behindertenrabatts beim Autokauf

Beim Kauf des Fahrzeugs kann ein Behindertenausweis mit einem Grad der Behinderung (GdB) ab 50 % finanzielle Vorteile bringen. Seit der Einführung des Behindertenrabatts für Neuwagen von Renault Deutschland und dem Bund behinderter Auto-Besitzer e.V. (BbAB) im April 2002 wird der spezielle Nachlass heute von fast allen Automobilherstellern angeboten. Grundsätzlich rät der BbAB, vor Beginn der Preisverhandlungen im Autohaus den Behindertenausweis vorzulegen und auf dieser Basis ein Angebot erstellen zu lassen. Wichtig: Beim jeweiligen Fahrzeug muss es sich um einen Neuwagen handeln, Tageszulassungen sind ausgeschlossen. Der Rabatt wird jeweils vom Listenpreis des Fahrzeugs – also nicht vom eventuellen Hauspreis – gewährt. Eine aktuelle Übersicht zur Orientierung hinsichtlich der Nachlässe veröffentlicht der BbAB stets auf seiner Homepage.

Eine Pflicht zur Rabattgewährung besteht grundsätzlich nicht, denn rechtlich ist es eine „Empfehlung des Herstellers an alle teilnehmenden Händler“. Wenn ein Händler nicht an der Rabattempfehlung teilnehmen will, dann muss er nicht! Vereinzelt kommt es vor, dass einige – vorwiegend kleinere Händler in ländlichen Regionen – nicht sonderlich erbaut sind, den Nachlass zu gewähren. Das hat folgenden Grund: Der Behindertenrabatt wird nicht vom Hersteller alleine, sondern vom Händler und Hersteller gemeinsam getragen. Der Händler muss sich dabei meistens mit dem größten Teil seiner Marge – also seinem Gewinn – einbringen. Schätzungen des BbAB gehen davon aus, dass beispielsweise bei 15 % Nachlass der Händler mit 8–11 % beteiligt ist und entsprechend nur 4–7 % vom Hersteller getragen werden. Mehr als 2–3 % zur Deckung der fixen Kosten bleiben dem Händler pro Fahrzeug nicht.

Fakt ist: Wer sich sein Fahrzeug individuell zusammenstellt und es dann so im Werk bauen lässt, hat mit dem Behindertenrabatt einen reinen Preisvorteil von ca. 2-5 %, je nach Hersteller. Manchmal lohnt es sich aber, vor Abschluss des Kaufvertrags einen zweiten Händler zu kontaktieren und ein Vergleichsangebot einzuholen.

Wird der Behindertenrabatt vom Kunden in Anspruch genommen und der Händler braucht dazu seine Marge auf, so kann er in der Regel andere Sonderaktionen wie besonders günstige Finanzierungs- oder Leasingkonditionen, Garantieverlängerungen oder überhöhte Inzahlungnahme eines Gebrauchtwagens nicht mehr „subventionieren“. Somit sind dann in Kombination mit dem Behindertenrabatt die jeweils aktuellen Bankzinsen, die volle Leasingrate oder nur der Schwacke-Preis für die Inzahlungnahme des Gebrauchtwagens möglich. Vor diesem Hintergrund ist es eventuell für manche Autokäufer finanziell und wirtschaftlich gesehen sinnvoller, statt des Behindertenrabatts sonstige Aktionen zu nutzen, die von den Herstellern zeitweise angeboten werden. Barzahler sind heute weniger geschätzt als Kunden, denen das Autohaus Finanzierungen oder Leasingleistungen vermitteln kann. Durch die Provisionen kann der Händler nämlich seine Marge aufbessern.

Zu den Fahrhilfen verhelfen Ihnen viele Umrüster

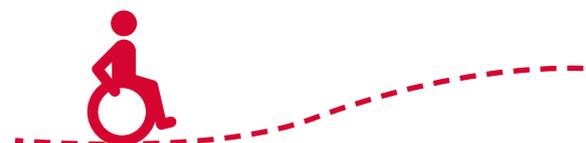
Wenn Sie Ihrem Führerschein die entsprechenden Auflagen entnehmen können, sollten Sie vor allen weiteren Überlegungen hinsichtlich Fahrzeugmarke und -modell mit einem Umrüster Kontakt aufnehmen, um einen Umbau- und Kostenplan erstellen zu lassen. In einem Netz von über 70 Betrieben sind diese Spezialisten über ganz Deutschland verteilt.

▷ Ist ein automatisches Getriebe erforderlich, ist fachlicher Rat sehr zu empfehlen. Es gibt ganz verschiedene Ausführungen.



▷ Fast alle Hersteller bieten einen Behindertenrabatt an. Dieser wird auf den Listenpreis des Fahrzeugs angerechnet. Allerdings muss der Händler dazu auf einen großen Teil seiner Gewinnmarge verzichten.

▷ Es kann durchaus günstiger sein, statt des Behindertenrabatts andere Aktionsangebote des Händlers wahrzunehmen. Preise vergleichen lohnt sich!



Bei der Auswahl des Umrüsters sind neben der Nähe zum Wohnort vor allem seine Kompetenz und Erfahrung entscheidend. Der Einbau einer Handbedienanlage für Gas und Bremse stellt keinen der Spezialisten vor eine große Herausforderung. Anders sieht es jedoch aus, wenn in die Elektronik des Fahrzeugs eingegriffen werden muss. Bei der Auswahl des Umrüstungspartners sollten Sie deswegen dringend darauf achten, dass das Unternehmen schon öfter solche Umbauten gemacht hat und eine Liste von zufriedenen Kunden vorlegen kann. Bevor der Umrüster Ihnen Vorschläge für Ihr individuelles Fahrzeug machen kann, muss er Ihr Budget kennen. Wenn Sie das gesamte Fahrzeug selbst finanzieren müssen, ist der Kostenrahmen womöglich enger als bei einer staatlichen Unterstützung über die Kraftfahrzeughilfe-Verordnung (KfzHV; s. folgender Absatz). Es muss die Frage erörtert werden, ob man sich als Basis einen Neuwagen leisten kann oder aus Kostengründen auf einen Gebrauchtwagen zurückgreifen muss.

Gemäß der KfzHV können gebrauchte Fahrzeuge bis zum halben Neupreis gefördert werden. Einige Kostenträger lassen nur Fahrzeuge bis drei Jahre und maximal 50.000 Kilometer Laufleistung zu. Bei Gebrauchtwagen ist es allerdings fraglich, ob sich ein aufwendiger Umbau lohnt. Wird das Auto schon nach wenigen Jahren wegen hoher Reparaturanfälligkeit wirtschaftlich unrentabel, geht die behindertengerechte Ausstattung auch verloren.

Die in der KfzHV als Rechtsverordnung in Aussicht gestellte erneute Förderung für ein Fahrzeug nach fünf Jahren ist keine Pflicht, sondern eine Ermessenssache des Kostenträgers. In der Praxis ist es keine Seltenheit, dass bis zu acht Jahre vergehen müssen und das Fahrzeug an die 200.000-Kilometer-Grenze kommen muss, bevor eine neue finanzielle Unterstützung möglich ist. Deswegen raten viele Experten: Wenn es kein Neuwagen sein kann, dann sollte es maximal ein zweijähriges Fahrzeug mit maximal 20.000 km Laufleistung sein.

Wichtig: Alle Fahrhilfen, die in Ihr Fahrzeug eingebaut werden, müssen in den Fahrzeugunterlagen (Kfz-Brief/-Schein) eingetragen sein. Die Eintragung erfolgt im Rahmen einer technischen Abnahme durch eine Prüforganisation wie TÜV oder DEKRA. Sind die Fahrhilfen nicht eingetragen, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug – und ohne Betriebserlaubnis erteilt keine Versicherung im Schadensfall Versicherungsschutz.

Wer sich kein individuell ausgestattetes Fahrzeug leisten kann, wird möglicherweise im Internetportal www.mobile.de fündig. Unter der Rubrik „Behindertengerecht“ finden Sie ein breites Angebot umgerüsteter Fahrzeuge für Selbstfahrer oder zur Beförderung im Rollstuhl.

Das Geld spielt immer eine große Rolle

Da die Anschaffung, die Ausstattung und der Unterhalt eines behindertengerechten Pkws immer mit Kosten verbunden sind, muss „das liebe Geld“ allen Überlegungen vorangestellt werden.

Fakt ist: Finanzielle Unterstützung für die Autoanschaffung und den behindertengerechten Umbau bei Personen mit Handicap gibt es in der Regel nur über die Kraftfahrzeughilfeverordnung (KfzHV). Dies ist die umgangssprachliche Abkürzung für die „Verordnung über Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen Rehabilitation“.

Über dieses Gesetzeswerk kann für behinderte Arbeitnehmer, die nicht in öffentliche Verkehrsmittel einsteigen können, eine staatliche Beteiligung an den Autokosten erfolgen. Bedingung ist aber auf jeden Fall ein sozialversicherungspflichtiges Beschäftigungsverhältnis. Für den Personenkreis außerhalb der Arbeitswelt, zum Beispiel Rentner, existiert keine Grundlage für eine finanzielle Hilfe. Krankenkassen, Sozial- oder Versorgungsämter beteiligen sich grundsätzlich nicht an den Kosten

▷ Für die Umrüstung Ihres Fahrzeugs stehen Ihnen über 70 spezialisierte Werkstätten in Deutschland zur Verfügung. Wichtig ist, dass der Umrüster mit Ihren speziellen Erfordernissen bereits Erfahrung gesammelt hat.

▷ Vor Beginn der Umrüstung sollte Ihr Budget geklärt sein. Die Förderung durch die Kraftfahrzeughilfe deckt in der Regel nur einen Teil der Kosten.

▷ Alle in Ihr Auto eingebauten Fahrhilfen müssen in die Fahrzeugunterlagen eingetragen werden. Andernfalls erlischt die Betriebserlaubnis und damit auch der Versicherungsschutz.



rund ums Auto. Wenn man hin und wieder hört, dass Stiftungen Fahrzeuge finanzieren, dann sind das Einzelfälle und ist nicht zu verallgemeinern.

Die Kraftfahrzeughilfe-Verordnung kommt in der Regel in Betracht, wenn eine Schwerstbehinderung mit Merkzeichen „G“ (erheblich beeinträchtigt in der Bewegungsfähigkeit) oder „aG“ (außergewöhnliche Gehbehinderung, z.B. durch eine Querschnittlähmung) attestiert ist und eine mindestens teilweise Erwerbstätigkeit von 15 Stunden pro Woche in einem sozialversicherungspflichtigen Arbeitsverhältnis vorliegt.

Die KfzHV besagt sinngemäß: Kann eine berufstätige Person zur Erreichung des Arbeitsplatzes nicht in öffentliche Verkehrsmittel ein- und daraus aussteigen bzw. sich während der Fahrt in Bussen oder Bahnen nicht sicher bewegen, so bietet der Staat Unterstützung zur Beförderung für die Wegstrecke zwischen Wohnung und Arbeitsplatz an. Dabei wird zunächst ein Fahrdienst in Betracht gezogen. Überschreiten diese Kosten in einem Zeitraum von fünf Jahren die maximale Förderung von 9.500 € zur Anschaffung eines eigenen Pkws, so kann sich die berechtigte Person für das eigene Auto entscheiden. Der Betrag von 9.500 € ist einkommensabhängig und wird in voller Höhe nur dann gewährt, wenn das Nettoeinkommen – ohne unterhaltspflichtige Angehörige – unter 1.220 € in den alten Bundesländern bzw. unter 1.080 € in den neuen Bundesländern liegt. Ab einem Nettoeinkommen von ca. 2.285/2.025 € gibt es keine Gelder mehr für das Auto. Muss das behindertengerechte Fahrzeug mit dem Rollstuhl befahrbar sein, was einen Minibus oder Großraumvan voraussetzt, so zählen die höheren Kosten für das Fahrzeug zu den Umbauten und tangieren nicht die Einkommensobergrenzen.

Umbauten, mit denen das Auto behindertengerecht angepasst wird, werden im Rahmen der KfzHV vollständig übernommen. Die Umbauten können alle Veränderungen umfassen, die notwendig sind, um selbst das Auto zu fahren, wie zum Beispiel Handgas und Pedalumbau. Die Kostenübernahme für Umbauten ist, im Gegensatz zum Fahrzeug selbst, unabhängig vom Einkommen.

Finanzielle Förderung durch die Kraftfahrzeughilfe-Verordnung

Die Kraftfahrzeughilfe setzt voraus, dass die antragstellende Person aufgrund ihrer Behinderung nicht nur vorübergehend auf ein Kraftfahrzeug angewiesen ist, um den Arbeits- oder Ausbildungs-ort zu erreichen, und dass sie in der Lage ist, ein Kraftfahrzeug zu führen, oder sichergestellt ist, dass ein Dritter (wie z. B. Angehörige) das Kraftfahrzeug für sie führt.

Die Kraftfahrzeughilfe-Verordnung bezieht sich auf folgende Bereiche:

- Beschaffung eines Kraftfahrzeugs
- Behinderungsbedingte Zusatzausstattung
- Erlangung einer Fahrerlaubnis

In der Praxis beschränkt sich also die Verordnung nur auf die Teilhabe behinderter Menschen am Arbeitsleben.

Welcher Träger kommt in Betracht?

- Das Arbeitsamt ist zuständig für behinderte Arbeitnehmer, die weniger als 15 Jahre Rentenversicherungsbeiträge gezahlt haben.

▷ Nur wer schwerstbehindert ist (Merkzeichen „G“ oder „aG“) und mindestens 15 Stunden pro Woche sozialversicherungspflichtig arbeitet, kann eine finanzielle Förderung nach der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung erhalten.

▷ Für die Anschaffung des Fahrzeugs werden einkommensabhängig maximal 9.500 € gewährt. Umbauten werden im Rahmen der KfzHV vollständig übernommen.

- Die Rentenversicherung ist zuständig, wenn der Behinderte mehr als 15 Jahre Beiträge für die Rentenversicherung eingezahlt hat.
- Die Berufsgenossenschaften sind zuständig, wenn ein Arbeitsunfall oder eine Berufskrankheit vorliegt.
- Das Versorgungsamt ist zuständig für Kriegsopfer, Wehrdienstbeschädigte und andere Behinderte, sofern diese unter die Bestimmungen des Bundesversorgungsgesetzes fallen oder sie von keinem anderen Träger einen Zuschuss erhalten können.

Wie stellt man den Antrag auf Kraftfahrzeughilfe?

Das Allerwichtigste vorweg: **Der Antrag auf Kfz-Hilfe muss grundsätzlich vor dem Kauf oder bevor der Kaufvertrag unterzeichnet wird, erfolgen.** Anträge, die erst nach dem Kauf gestellt werden, können nicht berücksichtigt werden!

Der erfahrungsgemäß einfachste und sicherste Ort für die Beratung und die Antragstellung ist eine Servicestelle für Rehabilitation. Die für Sie zuständige Servicestelle können Sie im Internet nach Bundesland und Ort finden unter www.reha-servicestellen.de.

Die Anspruchsgrundlage ist in § 20 SchwbG in Verbindung mit der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung geregelt. Vor der Einreichung des Antrags empfiehlt es sich, mit einem Reha-Berater des Kostenträgers Kontakt aufzunehmen und das Fahrzeug, hauptsächlich aber die behindertengerechte Ausstattung, mit ihm abzusprechen. Vom Grundsatz her muss nur die im Führerschein verlangte Technik gefördert werden. Durch die Empfehlung der Kompetenzperson kann sich der Kostenträger entschließen, auch zusätzliche Hilfen wie Verladesysteme für den Rollstuhl zu übernehmen. Was Berater bei Rollstuhlfahrern immer befürworten, ist die Standheizung im Fahrzeug. Bei winterlichen Verhältnissen ist man vom Rollstuhl aus nicht in der Lage, die Scheiben des Fahrzeugs von Schnee und Eis zu befreien und somit die Verkehrssicherheit herzustellen. Auch die Sprachsteuerung kann ein wichtiges Hilfsmittel sein. Bei Einschränkungen der Hand oder der Finger ist es ein Segen, statt Schalter zu bedienen oder Touchscreen-Bildschirme zu berühren einfach seine Wünsche dem Computer mitteilen zu können. (Kontaktdaten von Reha-Beratern lassen Sie sich bitte vom Kostenträger nennen.)

Laut Verordnungstext muss das beantragte Kraftfahrzeug nach Größe und Ausstattung den Anforderungen entsprechen, die sich im Einzelfall aus der Behinderung ergeben und, soweit erforderlich, eine behinderungsbedingte Zusatzausstattung ohne unverhältnismäßigen Mehraufwand ermöglichen. Im Rahmen der Verordnung taucht auch immer wieder das Wort „zumutbar“ auf. Über die „Zumutung“ im Hinblick auf Fahrzeuggröße, Fahrzeugalter oder Ansprüche an die Ausstattung gibt es sowohl bei Erst- als auch bei Folgeanträgen oft unterschiedliche Auffassungen zwischen Antragsteller und Kostenträger.

Die Unterstützung muss immer vor dem Hintergrund gesehen werden, dass es dem Staat nur darum geht, der behinderten Person das Erreichen des Arbeitsplatzes zu ermöglichen. Für alle anderen Belange wie Fahrten zur Therapie, zu Einkäufen, Besorgungen, Freizeitaktivitäten, Reisen usw. ist die KfzHV nicht zuständig; noch nicht einmal, wenn es ein Kombi sein soll, um Sportgeräte mitzunehmen. Darüber hinaus: Wer zum Beispiel eine sechsköpfige Familie hat und zur Mitnahme deswegen einen Kleinbus oder Van benötigt, kann dies nicht geltend machen. Anders sieht es aus, wenn die behinderte Person nicht vom Rollstuhl auf den Fahrersitz umsetzen kann



▷ Die Förderung durch die Kfz-Hilfe muss immer vor dem Kauf des Fahrzeugs beantragt werden. Die Reha-Berater der Kostenträger sollten dabei einbezogen werden.

und deswegen einen Bus oder Van benötigt, um mit dem Rollstuhl hinter das Lenkrad zu fahren. Dann gehört die Großraum-Karosserie des Fahrzeugs zur behindertengerechten Ausstattung und wird kostenmäßig übernommen.

Bei der Kfz-Steuer haben Sie finanzielle Vorteile

Personen, die in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt sind, erhalten bei der Kfz-Steuer, je nach Schwere der Behinderung, eine Steuerermäßigung oder -befreiung. Das steuerermäßigte oder -befreite Fahrzeug muss auf die behinderte Person selbst zugelassen werden. Werden die finanziellen Vorteile bei der Kfz-Steuer in Anspruch genommen, entfällt das Recht auf unentgeltliche Beförderung mit Bussen und Bahnen.

Die vollständige Steuerbefreiung erhalten Schwerbehinderte, die einen Ausweis mit orangefarbenem Flächenaufdruck und den Merkzeichen „aG“, „H“ oder „Blind“ besitzen.

Die Kfz-Steuer wird um 50 % für Schwerbehinderte ermäßigt, die einen Ausweis mit orangefarbenem Flächenaufdruck und dem Merkzeichen „G“ besitzen.

Folgen bei missbräuchlicher Nutzung

Offiziell heißt es: Wird das steuerbegünstigte Fahrzeug vorübergehend zu einer nicht begünstigten Verwendung benutzt, so wird das Fahrzeug für die Dauer der zweckfremden Benutzung, mindestens jedoch für einen Monat, steuerpflichtig. Außerdem droht dem Fahrzeughalter ein Strafverfahren oder ein Bußgeldverfahren wegen Steuerhinterziehung bzw. -verkürzung.

Im Klartext bedeutet das: Wenn das Fahrzeug nicht von der im Zulassungsschein eingetragenen Person als Fahrer oder Beifahrer genutzt wird, ist die Verwendung sehr eng begrenzt. Eine Fahrt in die Apotheke, um für den behinderten Fahrzeugbesitzer ein auf ihn ausgestelltes Rezept abzuholen, ist für eine beauftragte Person noch erlaubt. Fährt ein Familienmitglied allein in den Supermarkt, um die Einkäufe für den Haushalt zu erledigen, ist dies schon eine Zweckentfremdung.

Die Praxis zeigt: Die Gefahr, bei der missbräuchlichen Benutzung des Wagens „erwischt“ zu werden, ist vielleicht nicht hoch. Über das Risiko und die beim „Ertapptwerden“ möglichen Konsequenzen sollte man sich aber im Klaren sein, denn die Zweckentfremdung kann für den Fahrzeughalter ein Strafverfahren oder ein Bußgeldverfahren wegen Steuerhinterziehung zur Folge haben.

Parkerleichterung mit dem blauen EU-Parkausweis

Die begehrteste Parkerleichterung für Rollstuhlfahrer mit dem Merkzeichen „aG“, „H“ oder „Blind“ im Behindertenausweis ist der blaue EU-Parkausweis. Damit ist Folgendes möglich:

- Parken auf Parkplätzen, die mit dem Rollstuhlfahrersymbol gekennzeichnet sind
- Parken im eingeschränkten Halteverbot oder im Zonenhalteverbot bis zu drei Stunden
- Überschreiten der zugelassenen Parkdauer bei Parkplätzen mit Begrenzung der Parkzeit
- Parken während der Ladezeit in Fußgängerzonen, in denen das Be- oder Entladen für bestimmte Zeiten freigegeben ist
- Parken auf Parkplätzen mit Parkuhren und Parkscheinautomaten ohne Gebühr und ohne Zeitbegrenzung
- Parken auf Parkplätzen für Bewohner bis zu drei Stunden
- Parken in verkehrsberuhigten Bereichen außerhalb der gekennzeichneten Flächen

▷ Sinn der Kraftfahrzeughilfe ist es, der behinderten Person das Erreichen des Arbeitsplatzes zu ermöglichen.

▷ Bei Inanspruchnahme von finanziellen Vorteilen bei der Kfz-Steuer entfällt das Recht auf unentgeltliche Beförderung mit Bussen und Bahnen.

▷ Für Schwerbehinderte besteht die Möglichkeit, finanzielle Vorteile bei der Kfz-Steuer in Anspruch zu nehmen. Das steuerbegünstigte Fahrzeug muss auf die behinderte Person zugelassen sein. Dies schränkt allerdings seine Nutzung durch andere Personen stark ein.



Ganz wichtig: Keinesfalls darf der Parkausweis von nichtbehinderten Verwandten und Bekannten genutzt werden, wenn der Ausweisinhaber nicht an der Fahrt beteiligt ist. Bei missbräuchlicher Benutzung droht ein Bußgeld von 35 €. Auf wen das Fahrzeug zugelassen ist, spielt jedoch keine Rolle.

Der Antrag auf den blauen EU-Parkausweis ist unter Vorlage des Behindertenausweises mit dem erforderlichen Merkzeichen bei der örtlichen Straßenverkehrsbehörde (Stadt- oder Gemeindeverwaltung) zu stellen. Für die Ausstellung entstehen keine Kosten.

Auch einen Blick auf die Kfz-Versicherung werfen

Ermäßigungen für behinderte Autofahrer gibt es seit dem 1.1.2000 nicht mehr. Wenn Angehörige, Freunde oder auch Assistenten ein Kraftfahrzeug regelmäßig steuern, muss hierfür ein entsprechender Versicherungsschutz gewährleistet sein. Es ist daher sinnvoll, für den Einzelfall zu prüfen, ob ein Versicherungsschutz für das Fahrzeug oder für einzelne Fahrzeugführer sinnvoller und kostengünstiger ist.

Hat ein Fahrzeug behindertengerechte Fahrzeuganpassungen, dann sollten diese der Versicherung auf jeden Fall mitgeteilt werden, da der damit entstandene Mehrwert des Autos bei Unfallfragen und auch Ersatzansprüchen wichtig sein kann. Fahrzeugumbauten sind nämlich nicht automatisch bei Ihrer Kfz-Versicherung mitversichert. Durch die zusätzliche und zum Teil sehr teure Zusatzausstattung kann eventuell der Beitragssatz erheblich steigen.

Einfahren in Umweltzonen auch ohne grüne Plakette

Mit einem Schwerbehindertenausweis mit Merkzeichen „aG“ ist rechtlich auch ohne grüne Umweltplakette das Einfahren und Parken in den Umweltzonen möglich. Beim geparkten Fahrzeug muss der Ausweis mit der Rückseite – wo das „aG“ vermerkt ist – gut sichtbar unter der Windschutzscheibe liegen.

Nützliche Internetseiten zum Thema:

www.autoanpassung.de

www.mobilsein.de (Bereich Informationen)

www.myhandicap.de (Bereich Mobilitätsclub)

www.bbab.de

www.vfmp.de

www.gesetze-im-internet.de/kfzhv/

www.reha-servicestellen.de

www.mobile.de

▷ Mit dem blauen EU-Parkausweis sind viele Vorteile verbunden. Er kann bei der örtlichen Straßenverkehrsbehörde kostenfrei beantragt werden.

▷ Die häufig teuren Fahrzeugumbauten müssen der Kfz-Versicherung mitgeteilt werden. Hierdurch kann der Beitragssatz steigen.

KONTAKT

**Haben Sie Fragen?
Melden Sie sich bei Ihrem**

Wegbegleiter-Team

(089) 992 886-266

wegbegleiter@hollister.com

Achim Neunzling



Experte: Udo Späker

Udo Späker, 46 Jahre, ist seit fast 30 Jahren querschnittgelähmt, Tetraplegiker nach C5/C6 Halswirbelfraktur infolge eines Badeunfalls. Er ist verheiratet und Vater einer 7-jährigen Tochter.

Udo Späker beschäftigt sich seit fast 25 Jahren mit dem Umbau von Fahrzeugen für Menschen mit Handicap, zunächst als Angestellter und seit zehn Jahren als Mitinhaber der KADOMO GmbH. Neben der Beratung seiner gehandicapten Kunden und der Ausarbeitung einer Lösung für jedes Mobilitätsanliegen leitet er das Marketing der KADOMO GmbH. Zudem betreibt er nebenberuflich eine kleine Marketingagentur.

Gestaltung, Fotografie und Lego-Modelle zusammen mit seiner Tochter aufbauen sind seine Hobbys. Dabei sind die Lego-Modelle die beste Therapie, um die Geschicklichkeit seiner vollständig gelähmten Hände zu trainieren.



Autofahren mit einer Querschnittlähmung

Eins vorab: Selbstständiges Autofahren geht nahezu immer mit einer Querschnittlähmung. Letztlich ist nur das „Wie“ zu klären. Genau hier gibt es tausendundeine Lösung in Abhängigkeit von Ihrer Läsions- bzw. Lähmungshöhe. Je höher und ausgeprägter die Rückenmarkverletzung, desto umfangreicher sind die benötigten Hilfsmittel, um selbstständig und unabhängig Auto fahren zu können. Mit diesen Hilfsmitteln, auch Umbauten genannt, an Ihrem Auto werden Sie im Straßenverkehr – so will es das Gesetz – zum „nichtbehinderten“ Autofahrer. Aber das gilt nicht nur für das reine Autofahren, auch Erste Hilfe müssen Sie leisten können, allerdings nur im Rahmen Ihrer körperlichen Möglichkeiten. Aber keine Angst, es reicht, wenn Sie andere zur Ersten Hilfe anleiten können.

Paraplegikern stehen nahezu alle (Auto-)Türen offen. Nur die eigenen Möglichkeiten und gegebenenfalls die familiären oder beruflichen Erfordernisse geben bestimmte Dinge vor. Der Gesetzgeber legt die Regeln für die erforderlichen Fahrhilfen (Bezeichnung aller Hilfsmittel, die zum aktiven Führen eines Autos erforderlich sind) über die europaweit einheitlichen Schlüsselzahlen fest. Diese Schlüsselzahlen werden über ein technisches Gutachten in der Regel durch einen unabhängigen Sachverständigen von TÜV oder DEKRA ohne Berücksichtigung der Art der Behinderung bestimmt.

Fahrhilfen – nach Ihren Erfordernissen

Damit Sie ein Auto fahren können, benötigen Sie Fahrhilfen, um das Gas- und das Bremspedal zu bedienen, das Lenkrad währenddessen sicher zu halten, und eine kleine Steuereinheit, um die Sekundärfunktionen Ihres Autos wie Blinker, Licht, Wischer und Hupe zu bedienen. Zudem sollten, damit Sie nicht versehentlich – zum Beispiel durch eine Spastik – mit den Füßen unter bzw. auf die Pedale kommen, diese durch eine Pedalsperre abgedeckt werden.

▷ Fast immer ist es trotz Querschnittlähmung möglich, Auto zu fahren. Je nach Lähmungshöhe müssen dazu mehr oder weniger Umbauten am Fahrzeug vorgenommen werden.



Bedienung von Gas und Bremse

„Keep it simple“ wäre mein Rat an Sie, wenn es um die Bedienung von Gas und Bremse, aber auch um die Steuerung des gesamten Fahrzeugs geht. Das heißt ein mechanisches Handbediengerät, das Sie mit der rechten oder der linken Hand bedienen. Hier gibt es vier Grundsysteme, die sich nur in der Betätigung der Gasfunktion unterscheiden. Dabei sind das Dreh-/Drück- und das Schub-/Zugprinzip am häufigsten zu finden und somit auch die am meisten verkauften Systeme. Auch wenn man normalerweise nicht pauschal sagen kann, dass das meistverkaufte System auch das beste ist, so kann man dies hier jedoch durchaus behaupten. Der größte Vorteil für Sie durch die Wahl einer solchen mechanischen Handbedienung ist es, dass Sie relativ einfach ein anderes Fahrzeug nutzen können. Gerade wenn Sie einmal auf ein Leihfahrzeug angewiesen sind, zum Beispiel im Urlaub oder nach einem Unfall. Fahrzeuge mit einer mechanischen Gas- und Bremspedalanbindung sind bei fast allen Mietwagenanbietern üblich, da diese sehr zuverlässig sind und die deutliche Mehrheit der Nutzer mit diesen Geräten vertraut ist. Zudem können diese Fahrhilfen in der Regel auch bei einer Fahrzeugneubeschaffung mit überschaubarem Aufwand – wenn dies gewünscht ist – umgebaut bzw. weiterverwendet werden.

Es gibt natürlich auch gute Argumente für die etwas komplexeren elektronischen Systeme wie zum Beispiel den Gasring, jedoch schränken diese Systeme Sie wie beschrieben ein. Zudem sind sie deutlich teurer und meist an ein Fahrzeug gebunden. Um nun das Auto sicher führen zu können, benötigen Sie zusätzlich einen abnehmbaren Lenkraddrehknopf und ein System, über das Sie die sekundären Funktionen Ihres Autos bedienen können, auch wenn eine Hand an der Bremse und eine am Lenkraddrehknopf ist. Diese Systeme – meist Commander genannt – können in die Handbedienung oder in den Lenkraddrehknopf integriert werden. Beide Varianten sind gut und zuverlässig, wobei die Variante am Handbediengerät meist die angenehmere ist, da diese in der Regel kabelgebunden und somit störungsunempfindlich ist. Darüber hinaus ist sie oft die deutlich preisgünstigere Lösung.

Einsteigen – aber wohin mit dem Rollstuhl?

Als fitter Paraplegiker setzen Sie sich vom Rollstuhl innerhalb von Sekunden ins Auto, nehmen die Räder ab, legen diese zunächst nach hinten und stellen den Rollstuhlrahmen danach auf den Beifahrersitz. Klingt einfach und unkompliziert. Doch Vorsicht: Diese Methode ist nur so lange geeignet, bis Ihnen Ihre Schultern die Grenzen aufzeigen – und dies ist leider bei allen mir bekannten langjährig Querschnittgelähmten früher oder später der Fall. Wer die Schultern im Auto schonen will, nutzt zum Einsteigen eine Einstiegshilfe. Diese gibt es in mehreren Varianten. Eine günstige und einfache Lösung ist ein Rutschbrett. Doch aufgrund der relativ großen Entfernung ist es nur bedingt sicher, da es leicht kippt und man sich beim Einschleichen unter dem Oberschenkel die Haut quetschen kann. Besser ist eine fest im Fahrzeug eingebaute sogenannte Umsetzhilfe. Sie schließt die Lücke zwischen Rollstuhl und Sitz und ermöglicht einen sicheren Transfer ins Auto – ohne hohe Schulterbelastung und Quetschungen. Wenn Sie aufgrund Ihrer Fitness, Lähmungshöhe oder Körpergröße noch mehr Unterstützung benötigen – insbesondere um den Höhenunterschied zwischen Rollstuhl und Autositz zu überwinden –, können Sie sich die Umsetzhilfe auch in der höhenverstellbaren elektrischen Version, die sogenannte Aufrichthilfe, zulegen. Hier kann auf Tastendruck die Höhe der Umsetzhilfe jeweils auf die von Ihnen benötigte Höhe verstellt werden. Die Umsetz- oder Aufrichthilfe kann noch um eine Rollstuhlsicherung

▷ Die Bedienung von Gas und Bremse ist mit einem mechanischen Handgerät am einfachsten. Handbediengeräte sind auch bei den meisten Mietwagenanbietern üblich.



ergänzt werden, die verhindert, dass der Rollstuhl sich beim Transfer wegdreht. Das Einsteigen ist damit erledigt, nun müssen Sie nur noch den Rollstuhl ins Auto bekommen. Hier kommen drei Varianten in Betracht:

Verladung hinter dem Fahrersitz

Die erste und wohl gängigste Variante ist das Verladen hinter den Fahrersitz mit einer sogenannten Rollstuhlladehilfe. Die Tür hinter dem Fahrersitz wird so angepasst, dass sie sich elektrisch nach hinten öffnet. Dabei wird aus der Serientür eine Schwingtür gemacht. Die Tür wird von den ursprünglichen Türscharnieren entkoppelt und neu befestigt, sodass sie nach hinten öffnet und den Zugang zum Innenraum vom Fahrersitz freigibt. Ergänzt wird das System um einen Verladeschlitten, der den Rollstuhl im gefalteten Zustand aufnimmt, anhebt, in das Fahrzeug hineinzieht und sicher verstaut. Bei dieser Lösung, so schön sie auch ist, verlieren Sie jedoch – abhängig vom gewählten Modell – ein bis zwei Sitzplätze auf der Rückbank und gegebenenfalls Platz im Kofferraum. Wenn Sie mit diesen Einschränkungen leben können, dann ist dieses Verladesystem perfekt für Sie geeignet.

Installation eines Verladearms

Für alle anderen ist eventuell die zweite Variante die bessere bzw. geeignetere Lösung. Hierbei elektrifiziert der Fahrzeugumrüster die Kofferraumklappe und installiert im Kofferraum einen Verladearm. Dieser Verladearm fährt elektrisch nach dem Öffnen der Heckklappe in einem programmierten Ablauf bis nach vorn zur Fahrertür und holt Ihren Rollstuhl sozusagen bei Ihnen als Fahrer ab. Dieses System kann in Abhängigkeit von der Kofferraum- und der Rollstuhlgröße auch ungefaltete bzw. Starrrahmen-Rollstühle bis zu einem Gewicht von 25 Kilogramm verladen. Klingt super, oder? Doch aufgepasst, auch dieses System hat Einschränkungen: Zum einen nutzen Sie den Kofferraum nun eigentlich nur noch für den Rollstuhl, zum anderen müssen Sie mit technischen Störungen rechnen: Bei diesem Verladearm arbeiten drei Motoren koordiniert zusammen, der Ausfall eines Motors führt unweigerlich zum Ausfall des Systems.

Dachlifter

Die dritte Verladelösung für Sie als aktiven Selbstfahrer mit einer Querschnittlähmung ist der Dachlifter. Diese vermutlich älteste Verladelösung nimmt den gefalteten Rollstuhl am Fahrerplatz auf und hebt ihn in eine Dachbox. Die Dachbox ist ähnlich den bekannten Ski-Dachboxen über zwei Dachträger am Fahrzeugdach befestigt. Es ist sicher rein optisch nicht die tollste oder gar schönste Lösung und auch der steigende Spritverbrauch (etwa + 1 l/100 km) ist kein positives Argument für dieses System der Rollstuhlverladung, doch kein anderes der genannten Systeme erhält Ihnen den kompletten Kofferraum, alle Sitzplätze und ist zudem problemlos bei einem Fahrzeugwechsel wieder zu verwenden. Obendrein ist dieses Verladesystem das günstigste der vorgestellten Systeme.

Was noch?

Tatsächlich gibt es noch tausend kleine Dinge, die Ihnen das Autofahren leichter machen können. Deshalb hier bereits die absolut wichtigste Empfehlung, die ich Ihnen mitgeben möchte: Lassen Sie sich unbedingt von einem Fahrzeugumrüster beraten. Achten Sie dabei darauf, dass dieser Ihnen nicht nach dem Mund redet und zu allem Ja sagt. Eine gute Beratung erkennen Sie in der Regel daran, dass der

▷ Mit einer Einstiegs- oder Umsetzhilfe kann man vom Rollstuhl in das Auto überwechseln.



▷ Für das Verladen des Rollstuhls stehen drei Varianten zur Verfügung. Nur mit dem Dachlifter bleiben Innen- und Kofferraum frei.



Berater auf viele Details eingeht und Sie viel fragt. Sitzt der Berater eventuell sogar selber im Rollstuhl, so kann er in der Regel auf Augenhöhe beraten, da er viele Aspekte aus seinem eigenen Alltag kennt.

Autofahren mit einem hohen Querschnitt

Auch für Menschen mit einer hohen Querschnittlähmung, meist verursacht durch den Bruch eines Halswirbelkörpers, ist das Autofahren meist problemlos möglich. Hier variiert es stark, was Sie zum sicheren Autofahren benötigen. Um das Lenkrad sicher zu halten, nutzen Tetraplegiker in der Regel aufgrund der fehlenden oder reduzierten Handfunktion anstelle eines Drehknopfs eine Drehgabel oder ein Dreizack. Bei der Drehgabel liegt ein Teil derselben in der Handfläche und der andere auf dem Handrücken, so dass sie die Hand umschließt. Sie kommt meist bei einer guten Funktionshand zur Anwendung. Ein Dreizack besteht aus drei Stäben, wobei um den vorderen die Hand gelegt wird, während die beiden hinteren das Handgelenk fixieren. Diese Lösung wird meist genutzt, wenn keine gute Funktionshand zur Verfügung steht. Die meisten „hohen“ Tetras nutzen Pkws der Kleinbus-Klasse, um mit dem Rollstuhl ins Fahrzeug fahren zu können. Dabei erfolgt der Zugang in der Regel über eine Rollstuhlhebebühne an der Schiebetür oder im Heck des jeweiligen Fahrzeugs. Folgende Liftprinzipien gibt es: Die erste Variante ist der Unterflurlift, bei dem eine Kasette, in der der komplette Lift sitzt, unterhalb des Fahrzeugs angebracht wird. Der Riesenvorteil dieser Lösung: Sie verlieren keinerlei Platz im Innenraum des Fahrzeugs, der Nachteil: Die Bodenfreiheit wird merklich reduziert, dadurch kann es je nach Untergrund zu einem Aufsetzen kommen. Die zweite Möglichkeit ist der sogenannte Schwenklift, der im Innenraum an der B-Säule montiert wird und je nach Hersteller elektrisch oder hydraulisch arbeitet. Die elektrische Version ist sehr kompakt und funktioniert nahezu störungsfrei, dafür jedoch ist das Heben und Senken aufgrund der Spindeltechnik relativ langsam und das maximale Hubgewicht beträgt 200 Kilogramm. Die hydraulische Version hingegen ist deutlich schneller beim Heben bzw. Senken und hat ein Hubgewicht von ca. 300 Kilogramm, dafür versperrt sie den Türeinstieg und ist nicht ganz so kompakt. Der Linearlift als dritte Lösung, kann je nach Fahrzeug seitlich oder im Heck montiert werden. Dabei handelt es sich um den stärksten Lift, der eine Hebekraft von ca. 350–400 Kilogramm hat, je nach Hersteller und Modell. Den Linearlift gibt es in drei Versionen: Die erste Version hat eine geschlossene Plattform und wird meist im Fahrdienstbereich genutzt, die zweite Version hat eine mittig klappbare Plattform, wodurch die Sicht nach hinten frei und die Einbauhöhe gering bleibt, die dritte Version kommt in Deutschland am wenigsten vor; hier öffnet sich die Plattform wie zwei Westertüren nach innen, wenn der Lift eingefahren wird.

Welchen Lift man wählt, hängt immer vom Wohnumfeld und vom persönlichen Geschmack ab. Alle Liftlösungen steuern Sie mit einer Funkfernbedienung. Zudem wird der Lift zumeist mit einer elektrischen Schiebetür/Heckklappe kombiniert, um den Zugang so sicher und unkompliziert wie möglich für Sie zu gestalten.

Je nach Ihren körperlichen Fähigkeiten haben Sie im Innenraum die Möglichkeit, sich auf eine sogenannte Transferkonsole oder einen Kombisitzschlitten mit einem flachen Sondersitz umzusetzen und so hinter das Lenkrad zu gelangen. Diese Transferkonsole kann elektrisch zum Fahrgastraum gedreht und sowohl horizontal als auch in der Höhe verstellt werden, damit Sie problemlos umsteigen können.

▷ Lassen Sie sich immer von einem erfahrenen Fahrzeugumrüster beraten!

▷ Auch mit hohem Querschnitt ist Autofahren meist problemlos möglich.



Für das Einfahren mit dem Rollstuhl in das Auto gibt es drei verschiedene Liftsysteme.

Sollte Ihnen ein Umsetzen nicht möglich sein, dann benötigen Sie einen als Fahrersitz geprüften und zugelassenen Rollstuhl. Mit diesem dürfen Sie dann direkt hinter das Lenkrad fahren und werden dort mit Hilfe eines elektrischen Rollstuhlhaltesystems gesichert. Zusätzlich benötigen Sie je nach Rollstuhltyp gegebenenfalls noch ein Rückenlehnsystem mit Kopfstütze, damit Sie während der Fahrt bzw. im Falle eines Unfalls geschützt sind.

Beim Fahren selbst hängt es nun von Ihrer Kraft und Fertigkeit ab, mit welchen Dingen Sie das Fahrzeug führen. Vielen Tetras reichen – wie einem Paraplegiker – eine mechanische Handbedienung und eine Lenkhilfe. Sowohl an der Handbedienung wie auch am Lenkrad werden, wie bereits beschrieben, eine Drehgabel und ein Dreizack verwendet, um die fehlende Fingerfunktion zu kompensieren. Darüber hinaus bedienen Sie als Tetraplegiker die Sekundärfunktionen Ihres Fahrzeugs in Abhängigkeit von Ihrer Lähmungshöhe und den zur Verfügung stehenden Funktionen in der Regel über Sprache (bei ganz hohen Querschnitten), den Kopf (über eine Kopfstütze mit eingebauten Tastern) oder den Arm/Ellenbogen (z. B. über Taster in der Türtafel).

Reicht Ihre Kraft für die mechanischen Handbedienungen nicht aus, so kann dies durch eine elektrische Handbedienung kompensiert werden. So können Sie zum Beispiel mit einem Gas-/Bremsschieber durch Schub nach vorn über eine Elektronik bremsen. Dabei wirkt ein Motor direkt auf das Bremspedal. Durch Ziehen am Gas-/Bremsschieber wird ebenfalls über eine Elektronik das Gaspedal bedient. Dies erfolgt jedoch nicht mechanisch, sondern elektrisch durch Simulation des Gaspedals in der Elektronik. Diese Technologie bezeichnet man als „Drive by Wire“, was aufgrund einer doppelten bis dreifachen Auslegung der Sensoren und Motoren genauso sicher wie eine direkte mechanische Pedalanbindung bei einer mechanischen Handbedienung ist. Auch die Lenkung kann durch einen Fahrzeugumrüster angepasst werden, wenn Ihre Kraft zum Lenken nicht ausreicht.

Zu guter Letzt müssen gegebenenfalls noch der Wahlhebel und die Feststellbremse an die Bedürfnisse angepasst werden. Dabei kann der Wahlhebel elektrisch gesteuert, mit einer Mechanik verlängert oder einfach um 180 Grad gedreht werden. Die Feststellbremse wird – wenn nicht bereits ab Werk vorgesehen – elektrisch bedient. Abschließend sei noch kurz erwähnt, dass es besonders bei der Anpassung von Fahrzeugen an die Bedürfnisse von Querschnittgelähmten mit hohen Lähmungserscheinungen noch viele kleine Details gibt, wie zum Beispiel die Anpassung von Schaltern und der Sonnenblende. Doch die Ausführungen sollen und können eine Beratung durch einen Fachmann nicht ersetzen. Ich hoffe, Ihnen hiermit die Möglichkeiten aufgezeigt zu haben, wie Sie auch mit einer Querschnittlähmung – unabhängig von der Läsionshöhe – problemlos Auto fahren können. Das Wichtigste ist, und das wiederhole ich hier gerne nochmal: Lassen Sie sich von einem Fahrzeugumrüster beraten. Denken Sie immer daran: Fast alles ist möglich!

▷ Um hinter das Lenkrad zu gelangen, benötigt man entweder einen flachen Sondersitz oder einen als Fahrersitz zugelassenen Rollstuhl.

▷ Die Sekundärfunktionen des Autos können entweder über Sprache, Tastern in der Kopfstütze oder den Arm/Ellenbogen gesteuert werden.

▷ Mangelnde Kraft kann durch eine elektrische Handbedienung kompensiert werden.

KONTAKT

**Haben Sie Fragen?
Melden Sie sich bei Ihrem**
Wegbegleiter-Team
(089) 992 886-266
wegbegleiter@hollister.com

Udo Späker



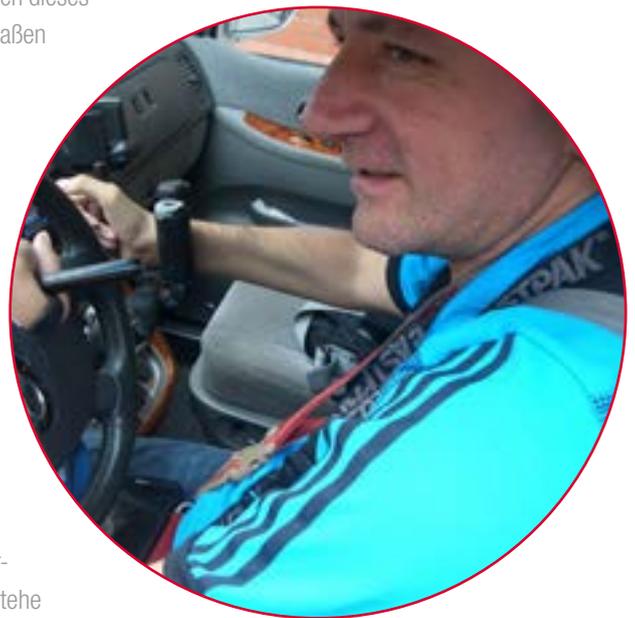
Erfahrungsbericht Peer: Joachim Albrecht

Während der Erstrehabilitation erfuhr ich recht schnell, dass ich, trotz meiner hohen Querschnittslähmung, noch in der Lage sei, selbstständig ein Auto zu fahren. Für mich erschien das Ganze wie ein schlechter Scherz. Ohne Fingerfunktion, ohne Trizeps, ohne Rumpfstabilität ... Wie sollte das gehen?

Dann fuhr ich mit meinen Eltern zur REHACARE nach Düsseldorf. Dort sah ich sie zum ersten Mal – umgebaute und wunderschöne Autos für Tetraplegiker. Ich informierte mich über die Technik und die notwendigen Voraussetzungen, damit ich ohne Hilfe zurechtkommen konnte. Ein "Muss" waren zum Beispiel ein Automatikgetriebe, eine elektrische Rampe oder ein Kassettenlift, eine Arretierung am Fahrzeugboden zur Befestigung des Rollstuhls, ein Gas-/Bremshebel, eine spezielle leichtgängige Servolenkung mit Ausfallsicherung, automatisches Licht und Scheibenwischer sowie Dreizacke oder Gabeln an Lenkrad und Gas-/Bremshebel. Selbstverständlich brauchte das Fahrzeug eine entsprechende Größe, damit man eventuell auch mit einem Elektrorollstuhl problemlos hinter das Lenkrad kommen konnte. Das war es im Groben.

Völlig beeindruckt fragte ich nach dem Preis. Die Antwort bereitete dann allen meinen bis dahin aufgekeimten Träumen ein jähes Ende. Weit über 100.000 DM hieß es ... Wie sollte ich das jemals ohne einen Kostenträger finanzieren? Zumal dann auch die Zweifel kamen – könnte ich dieses große Fahrzeug bei meiner relativ schwachen Muskulatur wirklich sicher über die Straßen bewegen? Ich begrub meine Träume und übrig blieb nur die Illusion ...

Dann fing ich 1998 durch Vermittlung einer guten Freundin mit dem Rollstuhlrugby an. Meine Restmuskulatur in den Armen und Schultern entwickelte sich ziemlich rasant – stark genug war ich jetzt also. 2003 lernte ich eine Frau kennen und lieben, die ebenfalls querschnittgelähmt war. Allerdings eine Paraplegikerin. Wir wollten uns dann zusammen ein Auto anschaffen. Mit meiner kleinen Rente hätte ich nicht viel dazu beisteuern können – jedoch habe ich sehr gute Freunde aus München, die für mich eine Spendenaktion im Internet gestartet haben. Mit diesem Geld und der Hilfe meiner damaligen Freundin konnten wir uns einen gebrauchten KIA Carnival leisten, der alles hatte, was ich brauchte. Da ich aber mittlerweile schon 17 Jahre nicht mehr hinter dem Steuer gesessen hatte und die Art des Fahrens natürlich völlig neu war, nahm ich Fahrstunden in einer Fahrschule, absolvierte eine Fahrprobe mit dem TÜV und dann stand mir das Tor zu viel mehr Freiheit und einem selbstbestimmteren Leben offen. Mittlerweile ist das Auto 13 Jahre alt und der Unterboden ist völlig durchgerostet. Jetzt stehe ich wieder vor der Herausforderung, ein neues Auto zu bekommen ... damit mein Traum nicht endet.



Querschnittgelähmt: seit 1989

Ursache: Motorradunfall

Läsionshöhe: ab C5/6, komplett

Joachim Albrecht

Erfahrungsbericht Peer: Steffen Sommerfeld

Mobilität im Pkw

Eine körperliche Behinderung bzw. Einschränkung muss nicht zwangsläufig den Verzicht auf Mobilität mit einem Pkw bedeuten. Dies erfuhr ich während meiner Erstreha im Rahmen von Gesprächen mit Psychologen, Ärzten und natürlich auch anderen frisch Verletzten. Die Gespräche haben mir wirklich sehr geholfen und ich fing so langsam an, mir Gedanken darüber zu machen, ob ich noch einmal ein Auto fahren möchte und wie das vonstattengehen soll. Ziel sollte es dabei sein, so unabhängig wie möglich zu werden. Das habe ich dann irgendwann begriffen und fand diese Vorstellung gar nicht so schlecht. Diese Unabhängigkeit ist natürlich nur mit einem entsprechenden Führerschein möglich. Hat man diesen Schritt erst mal gemeistert und seine Fahrerlaubnis mit dem notwendigen Eintrag in der Tasche, kann man gezielt auf Fahrzeugsuche gehen. Welches Modell zu einem passt, muss jeder für sich selbst entscheiden. Erfahrungsgemäß empfiehlt es sich, ein großvolumiges Fahrzeug (Van oder Kombi) zu wählen, um den eigenen Rollstuhl sowie andere Hilfsmittel gut und sicher verladen zu können. Diese Verladeaktion ist nur eine Frage der Technik und Übung macht hierbei den Meister.

Meinen Führerschein durfte ich damals zwar behalten, aber mir wurden von den Gutachtern einige Auflagen erteilt, die ich strikt einzuhalten habe. Unter anderem war es mir nur noch gestattet, einen Pkw mit Handgas zu fahren. Ich finde es sehr erstaunlich, in welchem umfangreichem Rahmen Umrüstungen heutzutage realisierbar sind. Ich persönlich habe über viele Jahre ein Handbediengerät mit einem Ziehen-Drücken-Prinzip bevorzugt, welches linksseitig unter dem Lenkrad verbaut war. Meinen Rollstuhl habe ich im komplett zusammengebauten Zustand durch die geöffnete hintere Schiebetür in mein Fahrzeug gezogen. Durch einen Fahrzeugwechsel nutze ich nun (aus Platzmangel) eine Handbedienung rechtsseitig vom Fahrersitz. Man sollte sich aber bewusst sein, dass so ein (großer) Wechsel auch unangenehme Folgen haben kann. Bei mir hat es nämlich sehr lange gedauert, bis sich mein Handgelenk, der Arm und die Schulter auf die neue Belastung eingestellt hatten. Ich bekam immer wieder chronische Schmerzen und musste gezielte physiotherapeutische Behandlungen in Anspruch nehmen. Nach ein paar Monaten war aber alles wieder prima und ich kann dazu nur abschließend sagen:

Ein Auto zu fahren, trotz Behinderung, ermöglicht mir ein selbstständiges Leben und damals wie heute genieße ich diese gewonnene Freiheit in vollen Zügen.

Querschnittgelähmt: seit 1994

Ursache: Autounfall

Läsionshöhe: Th10, inkomplett



Steffen Sommerfeld



Gut zu wissen: Was sind eigentlich TÜV und DEKRA?

Jeder Autobesitzer kennt das Leid: alle zwei Jahre zum TÜV oder zur DEKRA! Doch was sind das eigentlich für Institutionen?

TÜV und DEKRA sind privatwirtschaftliche Vereine, die als technische Prüforganisationen in staatlichem Auftrag Sicherheitskontrollen durchführen. Die bekannteste Kontrolluntersuchung ist die Hauptuntersuchung für Kraftfahrzeuge, die viele auch einfach TÜV nennen.

TÜV ist die Abkürzung für „Technischer Überwachungs-Verein“. Er wurde bereits 1866 gegründet als „Gesellschaft zur Überwachung und Versicherung von Dampfkesseln“. Diese waren zuvor häufig explodiert, sodass man beschloss, sie künftig regelmäßig zu kontrollieren.

Auch die DEKRA führt – wie der TÜV – Haupt- und Abgasuntersuchungen an Autos durch, nimmt die Führerscheiprüfung ab und erstellt, neben vielen anderen Sicherheitskontrollen, Gutachten zur Erlangung von Betriebserlaubnissen, z.B. für behindertengerecht umgerüstete Fahrzeuge.

DEKRA ist die Abkürzung für „Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungsverein“. Sie wurde 1925 in Berlin gegründet. Heute ist sie mit über 44.000 Mitarbeitern die größte Prüforganisation in Deutschland.

Die „Dampfkessel-Überwachungs- und Revisions-Vereine (DÜV)“ waren sehr erfolgreich. Daher wurden ihnen auch andere technische Prüfungen übertragen, u.a. die von Kraftfahrzeugen und auch die Führerscheiprüfung.

Unser Kooperationspartner

Die Fördergemeinschaft der Querschnittgelähmten in Deutschland e.V.



Das Wegbegleiter-Programm wird durch die Selbsthilfeorganisation für Querschnittgelähmte, die Fördergemeinschaft der Querschnittgelähmten in Deutschland e.V. (FGQ), unterstützt. Die FGQ bietet ein bundesweites Netzwerk an selbst querschnittgelähmten Beratern, den sogenannten Peers. Die Peers gibt es an allen Querschnittgelähmtenzentren in Deutschland. Ansprechpartner ist der Sozialdienst in der Klinik oder die Geschäftsstelle der FGQ. Weitere Infos finden Sie unter www.fgq.de.

Erfahrungsbericht Peer: Bert Pein

Mobilitätshelfer mit „Benzin im Blut“

Moin, moin. Ich heiße Bert Pein und ja, auch ich bin querschnittgelähmt. Ich bin bereits im Alter von 22 Jahren mit meinem Motorrad verunfallt. Ich habe seitdem aber kein schlechtes Leben geführt – mit allem, was dazugehört, also Familie und inzwischen Enkelkindern, Beruf und Hobbys. Ich bin Rentner und als selbstständiger Mobilitätsberater berufstätig, daher habe ich viel Zeit für meine Projekte und die Familie.

Klar, auch für mich war es zunächst schwer, mit der neuen Situation umzugehen. Aber ich habe ganz pragmatisch nach Wegen gesucht, möglichst viel von meinem „alten Leben“ in die neue Situation hinüberzuretten. Heute kann ich sagen, dass mir das ganz gut gelungen ist. Leichter gemacht hat es mir, dass ich viele Interessen und Hobbys weiterführen konnte, auch im Rollstuhl. Gerade meine Freunde spielten dabei für mich eine wichtige Rolle.

Faszination Fahrzeuge

Eine meiner Leidenschaften sind Fahrzeuge aller Art. Von klein auf habe ich mich für Traktoren interessiert. Im Alter von acht Jahren durfte ich bei meinem Onkel in den Sommerferien auf dem Bauernhof Trecker fahren. Von da an habe ich mich für „alles mit Rädern“ interessiert. Dass ich eines Tages den Rest meines Lebens auf vier Rädern unterwegs sein würde, konnte ich da selbstverständlich noch nicht ahnen. Vom Mofa über Geländesportmotorräder und Auto bis zu richtig „schwerem Gerät“ mit 80 Tonnen habe ich schon fast alles gefahren. Während meiner Bundeswehrzeit wurde ich sogar auf den Leopard, einen Kampfpanzer, geschult und war damit in der Lüneburger Heide unterwegs. Vielleicht ist das der Grund, warum Offroadfahrzeuge bis heute eine große Faszination auf mich ausüben.

Mein erstes Gefährt nach dem Eintritt meiner Querschnittlähmung war ein BMW 320. Den Sechszylinder mit Handbedienung habe ich am Schwarzen Brett in der Boberger Unfallklinik gesehen und vom Fleck weg gekauft. Die Einweisungsfahrt mit dem Handkontrollgerät habe ich dann noch in der Klinik gemacht. Neben dem Rollstuhl war der Wagen gleich mein wichtigstes Hilfsmittel und hat mir wieder einen großen Aktionsradius beschert.



Ungewöhnlicher Fuhrpark

Die Begeisterung für Fahrzeuge ist bis heute geblieben und so hat sich bei mir ein kleiner Fuhrpark angesammelt. Neben meinem Aktivrollstuhl und dem Liegebike verfüge ich über eine Sammlung von weiteren „Mobilitätshilfsmitteln“. Ich fahre einen Jeep Renegade und einen Polaris ACE 570, das ist ein sogenanntes Utility Vehicle (UTV). Diese sind meistens für zwei Personen gedacht. Mein ACE ist jedoch ein Einsitzer. Dadurch sitzt man in der Mitte, in meinem Fall mit einem Sitz mit hoher Rückenlehne und gutem Seitenhalt. Das Fahrzeug hat einen tiefen Schwerpunkt und fährt sich dadurch sehr sicher. Aus diesem Grund ist es für mich das ultimative Allradfahrzeug für einen mobilitätseingeschränkten Menschen, der mehr sehen will als nur die ebene Straße. Meine Frau Christine fährt Motorrad und ich begleite sie oft mit meinem Polaris. Gemeinsam haben wir schon ausgedehnte Touren gemacht, ich war mit dem ACE sogar schon offroad in den Karpaten unterwegs. Die Tour auf den Bergkamm dort in fast 2.500 Meter Höhe werde ich nie vergessen, einfach beeindruckend. Mich begeistert immer wieder, einen so hohen Grad der Mobilität und eine Erweiterung des Aktionsraums zu erfahren.

Immer auf Achse

Ob mit dem Auto unterwegs zur Arbeit oder mit dem Enkel auf Tour, mit dem UTV querfeldein oder Ausflüge mit meiner Frau, ich bin einfach gerne auf Achse. Mobilität ist für mich Lebensqualität. Auch beruflich habe ich mit Fahrzeugen zu tun. Ich habe mich auf alle Arten von Fahrzeugen spezialisiert. Dabei geht es darum, für behinderte Menschen Lösungen zu finden, ein Fahrzeug selbstständig zu steuern. Ganz gleich ob es ein Pkw, ein landwirtschaftliches Nutzfahrzeug oder ein Baustellenfahrzeug ist. Fast immer gibt es Möglichkeiten. Geht nicht, gibt's eigentlich nicht!

Ich berate Rollstuhlfahrer auch als ehrenamtlicher Helfer und gebe mein Wissen zur Mobilität gerne weiter. Als Peer bei der FGQ bin ich in der Berufsgenossenschaftlichen Klinik in Hamburg bereits seit vielen Jahren im Einsatz. Die Klinik kenne ich gut, denn hier habe ich 1987 meine Reha gemacht. In Gesprächen helfe ich Menschen in der ersten Phase nach dem Eintritt einer Querschnittlähmung, für sich einen Weg zu finden. In erster Linie geht es darum, ihnen eine Perspektive aufzuzeigen. Beim ersten Schnack lernt man sich ein wenig kennen und baut Vertrauen auf. Nach der Entlassung aus der Klinik bin ich weiter Ansprechpartner mit ganz praktischen Hilfestellungen. Jeder Peer hat seinen eigenen Erfahrungsschatz und seinen privaten wie beruflichen Hintergrund. Jeder bringt sich, so gut er kann, mit seinen Stärken und Kompetenzen in der Beratung ein.

Gemeinsam mit Dirk Weber, einem Tetraplegiker aus Greifswald, baue ich aktuell in der FGQ eine neue Arbeitsgemeinschaft zum Thema Fahrzeugumrüstungen auf. Dirk ist bereits seit vielen Jahren in diesem Bereich beruflich unterwegs und hat einen riesigen Erfahrungsschatz. Davon können wir einiges weitergeben, denn Mobilität ist für uns beide der Schlüssel zur Teilhabe.



Bert Pein

Betroffene und Experten rund um das Thema Mobilität



Joachim
Albrecht
Peer



Steffen
Sommerfeld
Peer



Bert
Pein
Peer



Achim
Neunzling
Experte



Udo
Späker
Experte

BILDNACHWEIS

+++ S. 1, 2: Hollister +++ S. 3: Achim Neunzling +++ S. 4: Fotolia +++ S. 5: Fotolia +++ s. 6: Hollister +++ S. 7: Fotolia +++ S. 10: Fotolia +++ S. 12: Fotolia +++ S. 13: Udo Späker +++ S. 14, 15: Hollister +++ S. 16, 18: Joachim Albrecht +++ S. 19: Steffen Sommerfeld +++ S. 20: Hollister +++ S. 21, 22: Bert Pein, Fördergemeinschaft der Querschnittgelähmten in Deutschland e.V. +++

IMPRESSUM

+++ Herausgeber: Hollister Incorporated · Niederlassung Deutschland · Riesstraße 25 · 80992 München · Tel. (089) 992 886-0 · www.hollister.de · +++ Der Wegbegleiter umfasst 18 Ausgaben und ist erhältlich, sobald Sie sich für die kostenlose Teilnahme am Programm Wegbegleiter einschreiben. +++ Redaktion: Dr. Eva Husen-Weiss, David Jao, Antje Wallner +++ Gestaltung und Lektorat: Media Concept GmbH +++ Beiträge von: Joachim Albrecht, Steffen Sommerfeld, Bert Pein, Achim Neunzling, Udo Späker, Fördergemeinschaft der Querschnittgelähmten in Deutschland e.V. +++ Hollister Incorporated sowie betroffene Personen (Peers), die an diesem Magazin mitgewirkt haben, bieten keine medizinische und/oder rechtliche Beratung oder Dienstleistung an. Die in diesem Magazin enthaltenen Informationen sind kein Ersatz für eine medizinische Beratung, Betreuung und/oder Versorgung bzw. rechtliche Beratung. Wenn Sie ein gesundheitliches Problem haben oder ein solches vermuten, sollten Sie mit Ihrem Arzt sprechen. In Bezug auf die in diesem Magazin enthaltenen Informationen und Beiträge besteht insgesamt kein Anspruch auf Richtigkeit und Vollständigkeit; vielmehr werden in den meisten Fällen persönliche Erfahrungen der Autoren weitergegeben. Für die Inhalte der in diesem Magazin enthaltenen Informationen und Beiträge bzw. für Informationen, auf die in diesem Magazin verwiesen wird, übernimmt Hollister Incorporated weder die Verantwortung noch erteilt Hollister Incorporated seine ausdrückliche Billigung für deren Inhalt. Hollister Incorporated haftet nicht für Schäden oder rechtliche Verletzungen, die durch den Inhalt der Informationen und Beiträge in diesem Magazin bzw. über den Inhalt der Quellen, auf die Bezug genommen wird, entstehen. +++ Wir bitten um Ihr Verständnis, dass wir zur besseren Lesbarkeit der Texte teilweise auf die jeweilige Nennung männlicher und weiblicher Formen verzichtet haben. Die verwendete männliche Bezeichnung schließt beide Geschlechter gleichermaßen ein.

© 2020, Hollister Incorporated.

Hollister und Logo sind Warenzeichen
von Hollister Incorporated.



Besuchen Sie uns auf Facebook:
Hollister Deutschland

Hollister Incorporated
Niederlassung Deutschland
Riesstraße 25
80992 München

Ihr Ansprechpartner:
Wegbegleiter-Team
Telefon: (089) 992 886-266
E-Mail: wegbegleiter@hollister.com
www.wegbegleiter-hollister.de

