

Der Weg zum eigenen Auto

„Viele Behinderungen schließen das Führen eines Pkw definitiv nicht aus“, sagte der frühere Behindertenbeauftragte des Bundes, Karl Hermann Haack, anlässlich des Europäischen Jahres der Menschen mit Behinderung (2003). Und wies dabei auf Artikel 3, Absatz 3, Satz 2 des Grundgesetzes hin, nach dem „niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden darf“. Darüber hinaus schaffte die Einführung des Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes AGG den Rahmen für die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Leben in der Gesellschaft und für eine selbstbestimmte Lebensführung. Rainer de Biasi, Geschäftsführer der Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ), der größten amtlich anerkannten Kfz-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger in Deutschland, macht es für den gehandicapten Menschen, der erstmals (oder wieder) ein Mobil bewegen will, einfacher. Er gibt eine von Menschen mit Behinderung und Fachleuten verfasste Broschüre unter dem Motto „Mut zur Mobilität“ heraus. Diese Publikation bezeichnet selbst der strenge Günter Sührer von der Bundesagentur für Arbeit als „gut, handlich, praktisch und verständlich“ bezeichnet. (Sührer ist u.a. zuständig für alle technischen Berater der Arbeitsämter und für den identischen Ausbildungsstand der Mitarbeiter der „Deutschen Rentenversicherung Bund“. (Zu beziehen ist die Broschüre bei der GTÜ, Vor dem Lauch 25, 70567 Stuttgart, Internet: www.gtue.de).

Führerschein und mehr

Vor dem Auto und dessen Anpassung auf die individuellen Bedürfnisse kommt der Führerschein. und der Weg dorthin kann teilweise dorniger sein, als jede Beschreibung zu vermitteln vermag: Denn leider sind nicht alle so genannten und qualifizierten Gutachter und Fahrprüfer in der Lage, sich auf den gehandicapten Menschen einzustellen, weil sie nur ihren Job sehen- und nicht erahnen, was in einem vom Schicksal getroffenen Individuum vorgeht, das einen Hauch Hoffnung hat, einen Führerschein zu bekommen, aber letztlich am Gutachter, Fahrlehrer oder Prüfer scheitert.

So wurde von Fällen aus so genannten „Behindertenfahrschulen“ berichtet, die Führerschein-Aspiranten versprechen „das machen wir schon“, sie dann 60, 80 oder noch mehr Stunden absolvieren lassen, um dann festzustellen: „Tut uns leid, das schaffen wir doch nicht“. Was geht in diesem Moment in einem Menschen mit Behinderung vor? Nicht nur eine Welt bricht zusammen, es wurden sogar einige Suizidversuche bekannt.

Dass es auch anders geht, beweist der aktuelle Fall des 22-jährigen Paul Dahmen aus Wassenberg bei Aachen: Der auf den Rollstuhl angewiesene und an einer aggressiven Muskeldystrophie leidende junge Mann konnte in einer qualifizierten Fahrschule für Menschen mit Behinderung bereits nach 20 Stunden seinen Führerschein in Empfang nehmen. Sogar die Deutsche Presse Agentur (dpa) berichtete darüber. (Auch der BSK wird demnächst in

Zusammenarbeit mit einer Fahrschule Führerscheinkurse für Menschen mit Behinderung anbieten- s.a.S.20-d. Red.)

Ist der Führerschein erworben, sind alle großen Klippen überwunden- beispielsweise das Medizinische Gutachten, das Eignungsgutachten zum Führerschein eines Kfz nach §11 der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) sowie das Technische Gutachten mit der Festlegung der notwendigen Handicap-Einrichtung zum sicheren Bedienen eines Automobils im Straßenverkehr -, ist bereits ein gewaltiger Schritt getan.

Der Weg zum Wagen

Dass es für Neuwagen in der Regel einen staatlichen Zuschuss bis maximal 9.500 Euro gibt, dürfte allgemein bekannt sein. Eine höhere Bezuschussung ist möglich, wenn Schwere Art der Behinderungen ein größeres Fahrzeug erforderlich machen. Dabei hängt die Höhe des Zuschusses von der Höhe des Einkommens ab. Andererseits kann aber auch kein Kostenträger festlegen, welches Auto ein Mensch mit Behinderung fahren muss oder soll. auch wenn der Kostenträger (insgesamt gibt es über 500) die behinderungsbedingte Zusatzausstattung in vollem umfang übernehmen muss.

Generell gilt: Die Umrüstung eines Autos zum Behindertenmobil sollte grundsätzlich ein Optimum an Mobilität und Bedienbarkeit bieten. Darauf sollte der Betroffene achten- und bestehen. Das Angebot der Erleichterungen oder technischen Komponenten ist sehr groß- und dementsprechend verwirrend.

Bratung ist wichtig

Vor allem sieht fast jeder mit der Umrüstung Beschäftigte nicht die effektive und praktische Verwendbarkeit für den „Kunden“, sondern zunächst seine ureigenen Vorteile. Deswegen Vorsicht und immer gut beraten lassen.

Das machen am besten die Behindertenverbände und Selbsthilfegruppen, die immer das Ohr am aktuellen Geschehen haben. Besonders kompetente Berater finden sich in der Regel bei Vereinen, die sich speziell mit der Mobilität von Menschen mit Behinderung beschäftigten wie: mmb (mobil mit Behinderung), Bund behinderter Autobesitzer (bbAB) – s. a. S. 28) oder die Stiftung idm (Integration durch Mobilität). Sie verfügen über einen großen Erfahrungsschatz und geben gerne Auskunft.

Bleiben noch die staatlich berufenen und vereidigten Sachverständigen für die Umrüstung von Behinderten-Mobilen, Oliver Raach (bereits seit 2003) aus Engstingen und Andreas Zawatzky (seit 2006) aus Meckesheim. Diese müssen laut Gesetz zwar neutral sein, sind beruflich aber gleichzeitig auch Umrüstunternehmen verbunden.

Umrüstfirmen und Probleme

Firmen, die behindertengerechte Fahrzeuge selbst umbauen und auch über ein relativ gutes Know How verfügen, sind derzeit das Volkswagenwerk und DaimlerChrysler mit seinen zur Zeit acht More- Mobility- Centern (an einige

Niederlassungen angeschlossene Center für den Umbau von behindertengerechten Fahrzeugen). Es gibt aber auch Reklamationen bei diesen Firmen, wie die Bundesagentur (BA) für Arbeit gegenüber LEBEN & WEG erklärte. (Sie ist zuständig für die Wiedereingliederung von Menschen mit Behinderung ins Berufsleben). Demnach sind einige Bedienelemente zu schwergängig, zu kurz, während wieder andere Klagen Ausfälle der Elektronik betreffen, vor allem in den großen Limousinen.

Die Lehre daraus: Einfache Bediengeräte können von fast jeder Werkstatt eingebaut werden. Ob es Handbediengeräte sind für Bremsen und Gasgeben, ob der seit Jahrzehnten bekanntem und bewährtem Gasring der Firma Kempf – Fahrzeugbau, ob Lenkradaufsätze oder das Rutschbrett zum „Rüberrautschen“ vom Rolli auf den Fahrersitz oder umgekehrt. Hauptsache, es sind geprüfte und freigegebene Elemente – und ihre Installation wird in die Fahrzeugpapiere eingetragen.

Das gilt natürlich auch für die Ein- und Ausstiegs- sowie Verladehilfen, wie die mehr und mehr zum Einsatz kommenden skandinavischen Schwenk- und Drehsitze, teilweise sogar mit Schwenkplattform, wenn die Türöffnung groß genug ist. Hierbei bieten sich Dreitürer für den Umbau an, da die beiden Einstiegstüren größer sind als beim Fünftürer. Um den Rolli zu verstauen bieten sich Lift- und Verladesysteme an, vor allem, wenn der Betroffene nicht mehr in der Lage ist, den Rolli selbst an Bord zu hieven. Dabei setzt sich mehr und mehr eine Schwenkarm-Konstruktion aus Israel durch („Robot“), die sehr leicht ist, wenig Platz braucht und elektrohydraulisch arbeitet. Verfahren, bei denen der Rolli in einem Dachgepäckträger verstaut wird, werden aufgrund des höheren Kraftstoffverbrauchs weniger eingebaut.

Primär- und Sekundärfunktionen

Jetzt wird's schwieriger. Es geht um die sogenannten Primär- und Sekundärfunktionen eines Autos. Die Primärfunktionen sind Lenkung, Bremse und Gas, die sekundären logischerweise Blinker, Hupe, Fernlicht, Wischer, Scheibenwaschanlage, Nebelschlussleuchte und Licht. Hier greift der Umrüster in die Funktion des Fahrzeugs und seiner Bedienung ein. Hier wird es ernst, denn ein Auto kann schnell zur Waffe oder zum eigenen Mordinstrument werden. Pardon, aber in diesem Zusammenhang muss man sich manchmal durch Übertreibung verständlich machen. Denn einige Umrüster nehmen es bisweilen nicht so genau, kassieren und lassen den Menschen mit Behinderung mit seinem umgerüsteten Fahrzeug im Regen stehen. Dafür gibt es unzählige Beispiele.

Die Tücken der Umrüstung

Zurück zum Thema Primär- und Sekundärfunktionen: Hierbei kommen verschiedene – meist hydraulische und im modernen und sicheren Umrüstgeschäft auch elektronisch-digitale – Anpassungsmechanismen zum Einsatz. Dabei sind die digitalen Komponenten besonders bei progressiven Krankheitsbildern sowie hohen Querschnitten, Kräfte- und

Bewegungsbeeinträchtigungen von Vorteil, wie Thomas Caasmann von der GTÜ meint.

Etwa die Lenkung: Die hydraulische inzwischen mehr und mehr von der elektrischen Lenkunterstützung verdrängt, minimiert den nötigen Kraftaufwand des Serienlenkrades. Die digitale Lenkung wird über ein Minilenkrad, das überall im Cockpit untergebracht werden kann, vollzogen und vor allem den vorhandenen Kräften und möglichen Bewegungsabläufen angepasst.

Beispiel Bremse: Im hydraulischen Funktionsbereich unterstützt ein-modifizierbarer – Bremskraftverstärker, die Bremse, deren Bedienelemente auf ein Handgerät gelegt werden. Wird digital gebremst, übernimmt häufig ein Zweiwege- Joystickschalter die Funktion. Dieser Schalter kann überall untergebraucht und auch analog zu den Bedienmöglichkeiten eingestellt werden (Bewegung nach vorne: Bremsen nach hinten: Beschleunigen oder Umgekehrt).

Bei umgerüsteten analogen Gasgebern sieht es so aus: Normalerweise wird ein Hand-Bediengerät zum Gasgeben und Bremsen installiert. Das Gerät ist unterschiedlich einstellbar und hat in der Regel drei Funktionswege: Ziehen, Drücken, Schwenken, je nach Bedarf. Nicht immer leicht zu bedienen jedoch sehr zuverlässig, weil mechanisch. Die digitale Variante kommt mit sehr geringen Kräften aus. Jedoch ist das System redundant, also doppelt gesichert und doppelt ausgeführt. Es stammt aus dem Flugzeugbau und kann überall entsprechend der Behinderung angebracht werden.

Diese Sekundärfunktionen sind in unterschiedlichen Ausführungen zu haben. Auch dabei kommt es darauf an, einen sachlich kompetenten Berater oder Verkäufer zu Hand zu haben, denn manche Bedingungen sind gewöhnungsbedürftig.

Die gängigsten Fernbedienungen: die Infrarot- Fernbedienung, die zentrale Bedieneinheit, der Audio- Diener. Die Verlegung von Blinker, Licht- oder Wischerhebel auf die Seite, auf der sie ein Armamputierter gut erreichen kann, ist nicht immer einfach und wird nicht immer fachmännisch erledigt. Es gibt entsprechende Zusatzeinrichtungen, die aber nicht jeder Umrüster hat oder kennt.

Noch mehr Tücken

Um allen Eventualitäten mit den Behörden vorzubeugen, sollte stets darauf geachtet werden, dass jede Umrüstung fachlich kompetent ausgeführt wurde. Deswegen ist es notwendig, sich vom Umrüster einige Dokumente zeigen zu lassen: eine Zertifizierungsurkunde nach DIN EN ISO 9001: 2000 sowie den Geltungsbereich der einzelnen Komponenten, etwa Entwicklung, Fertigung und Montage – oder ein Gutachten nach § 19 Absatz 3 der Straßenverkehrsordnung über den bestimmungsgemäßen Einbau von Teilen.

Zu oft ist es in den letzten Jahren vorgekommen, dass sogar Teile, Komponenten und ganze Systeme aus dem Ausland importiert und hier eingebaut wurden. Dann erhebt sich bei einer Kontrolle oder nach einem Unfall das Riesengeschrei

– oder die Ablehnung der stets cleveren und zahlungsunwilligen Versicherungen: Etwa, wenn die Technik implantiert wird, um mit dem (Klapp-) Rolli direkt vors Lenkrad zu fahren, aber auch, wenn nur die Pedale erhöht oder verlegt werden oder das System „Franz“ für armlose Fahrer eingebaut wird. Oder wenn die bestehende Handbremse durch ein Knopfdrucksystem ersetzt werden muss.

Ganz besonders gilt das natürlich, wenn – wie bei modernen und höchst individuellen Umrüstungen – am Korpus des Fahrzeugs gearbeitet werden muss, um beispielsweise:

- eine hintere Absenkung und eine Einfahrmöglichkeit für einen Rollstuhl zu schaffen
- den Fahrzeugboden abzusenken
- im Fahrzeuginneren Platz zu schaffen für einen Elektro- Rollstuhl und eine ausfahrbare Rampe
- anstatt der normalen Klapptüren Schiebetüren einzubauen
- an Lenkung, Gas oder Bremsen Veränderungen vorzunehmen,
- andere Bedienelemente für Menschen mit Behinderung zu schaffen
- wegen weiterer elektrischer Stromquellen und zur Stabilisierung der Elektronik in die Stromversorgung einzugreifen
- um zusätzliche Akkumulatoren (Selenbatterien) einzubauen oder die Solarenergie zu nutzen für Standheizung oder zusätzliche Kühlaggregate oder- fächer.

Darum noch einmal in aller Deutlichkeit: Die ausgeführten Umbauten müssen in die Fahrzeugpapiere eingetragen werden. Sonst kann die Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) des Fahrzeugs erlöschen. Dabei empfiehlt der Sachverständige Oliver Raach folgende Vorgehensweise:

- Ein Teilgutachten über die Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeugs nach Ein- oder Umbau von Teilen erstellen lassen.
- Änderungen abzunehmen
- Änderungen in die Fahrzeugpapiere eintragen lassen.

Die neusten Technologien

Im Bereich der mechanischen Umrüstungen ist die Qualität der meisten Umrüster gut bis sehr gut. Wobei die traditionellen oft die sind, die ihre Ohren am dichtesten an den Menschen mit Behinderung und den Kostenträgern haben (S. auch die Liste von Umrüstfirmen auf Seite XX). Darüber hinaus bescheren die neuen digital- elektronischen Komponenten den gehandicapten Autofahrern eine völlig neue, zuverlässige und sichere Zukunft.