

Themen:

S. 09 Höhere AHV- und IV-Renten

S. 11 Zahlen und Fakten zur IV 2017

S. 19 RehaCare mit vielen Neuheiten

S. 25 IV als Laufbahn-Killer



**Wir wünschen
einen schönen
Herbst!**

Hilfsmittel-Shop.ch

Mattenweg 5 4458 Eptingen Tel. 061 299 00 05 Fax 062 299 00 53 mail@hilfsmittel-shop.ch

Ihre Mobilität ist unser Ziel



Der **CAMILINO** ist die kostengünstige Brems- und Schiebehilfe für längere Spaziergänge. Der Camilino schiebt bergauf und bremst bergab.



Wählen Sie aus über 100 verschiedenen Rollatoren das für Sie geeignete Modell. Sie können die Modelle auch online ansehen unter rollator.ch.



Elektromobile sowohl für den Innen- wie auch den Aussenbereich. Zusätzlich auch eine Alpine-Version sowie für „Schwergewichte“ eine HD-Version.



Ein Pflegebett mieten oder kaufen? Oder gar das eigene Bett elektrifizieren? Alles ist möglich beim Hilfsmittel-Shop.ch.



Ein riesiges Sortiment an Hilfen für Bad, WC und Dusche finden Sie online unter www.hilfsmittel-Shop.ch



Der **escalino** ist der kostengünstige Treppensteiger. Mit wenigen Handgriffen ist er auch schon im Kofferraum verstaut und kann überall mitgenommen werden.

Alle Informationen finden Sie auch auf www.hilfsmittel-shop.ch, www.gloorrehab.ch und www.aviver.ch

Wir senden Ihnen auch gerne detaillierte Unterlagen.



IVB

BEHINDERTENSELBSTHILFE

1

IVB-NOOCHRICHTE

Nr. 116 – Inhalt

34. Jahrgang / Auflage: 3'200

EDITORIAL	03	Es gibt viel zu tun, packen wir es an
------------------	----	---------------------------------------

AKTUELL	12	In Neuerkerode leben fast nur Behinderte
	14	Mehr Zeit an der Ampel
	18	Österreichische Post lenkt ein
	24	Gleitschirm mit Rollstuhl
	25	IV als Laufbahn-Killer
	35	Wann kommt das europäische Barrierefreiheitgesetz?

SOZIALPOLITIK	09	Höhere AHV- und IV-Renten ab 1.1.2019
	11	Zahlen und Fakten zur IV 2017

HILFSMITTEL	04	Erster «Treppensteiger»
	16	APP hilft Blinden, ihre Welt zu erforschen
	19	RehaCare 2018 mit vielen Neuheiten

MOBILITÄT	06	Ford Transit mit Doppel-Trittstufe
	07	Chinesischer Maxus: Elektrobus mit Rollstuhlbau
	08	Innovation im Rollstuhltransport
	10	Bundesrat antwortet Christoph Eymann
	15	Frankfurter Verkehrsbetriebe mit neuem Info-Angebot
	22	Zuger Regierung verweigert TIXI die Busspur
	28	Eurobus muss Rollstuhlfahrern Zugticket bezahlen
	29	Deutsche Bahnhöfe ohne Toiletten
	33	Barrierefrei mobil in Städten und Gemeinden

INTERN	30	IVB am Dorffest Binningen
	32	Infostand an der AutoBasel

Dasch s'Letscht	36	IVB Terminkalender 2018 / 2019
------------------------	----	--------------------------------

IMPRESSUM:

Redaktion

Markus Schneider
Marcel W. Buess

Fotos

Markus Schneider
Kristina Todosijevic

Layout

tricky triet, Basel
Markus Schneider

Herausgeber

**IVB Behindertenselbsthilfe
beider Basel**

Druck

Etter Media AG

Erscheint

Vierteljährlich

Inserate

Kristina Todosijevic
Tel.: 061 426 98 02
Email: krusic@ivb.ch

Adresse

Redaktion
IVB-Noochrichte
Schlossgasse 11
4102 Binningen
Tel.: 061 426 98 00
Fax: 061 426 98 05
Email: ivb@ivb.ch



RolliPro™

Ihr Personenwagen – Ihr Rollstuhltransporter

RolliPro™ ist die clevere Lösung für Rollstuhltransporte mit Ihrem Personenwagen. Heckausschnitt und Auffahrrampe ermöglichen ein bequemes Ein- und Ausfahren, Kopf- und Rückenlehne sowie die 3-Punkt-Passagiersicherung garantieren höchstmögliche Sicherheitsanforderungen.

FlexiRamp™

Durch zweifaches Einklappen der Rampe wird ein komplett ebener Kofferraum geschaffen. So kann der Frachtraum wie im Original-Personenwagen genutzt werden, falls kein Rollstuhltransport stattfindet.



Abhängig von der Fahrzeugwahl, können mit RolliPro™ 3 bis 5 Personen sowie ein Rollstuhlfahrer transportiert werden.

UMBAU FÜR
DIVERSE
AUTOMARKEN
MÖGLICH



FAHRZEUGAUSBAU
WALDSPURGER



BEWÄHRT UND INNOVATIV

Für weitere Informationen beraten wir Sie sehr gerne.
Ihr Anliegen ist unser Auftrag.

044 743 80 40 • waldspurger.ch

WALDSPURGER AG | INDUSTRIESTRASSE 29 | 8962 BERGDJETIKON | INFO@WALDSPURGER.CH

ES GIBT VIEL ZU TUN, PACKEN WIR ES AN!

In der vorliegenden Ausgabe der IVB Noochrichte finden Sie, geschätzte Leserinnen und Leser, wieder viele Artikel und Nachrichten über interessante Fallbeispiele und innovative Ideen, aber auch über Nachdenkliches aus dem Behindertenbereich unserer Nachbarländer Deutschland und Österreich. Es gehört zum Cred0 unseres Mitteilungsblattes, dass wir bewusst über unseren schweizerischen respektive regionalen Tellerrand blicken wollen. Unser Land ist auch in Fragen von Behinderungen keine Insel. Im Gegenteil, wir sollten – wie übrigens auch in anderen Bereichen – offen und bereit sein, von ausländischen Erfahrungen und Entwicklungen zu lernen.

Es gibt Bereiche und Themen, wo wir bereits sehr weit, ja sogar fortschrittlich sind. Doch es gibt aber auch Bereiche und Themen – nicht zuletzt im Behindertenkontext, wo wir Nachholbedarf haben und auf gute Impulse angewiesen sind. Wir hoffen, mit Beiträgen aus Berlin, Frankfurt, Düsseldorf, Niedersachsen oder dem oberbayerischen Ebersberg genau das zu tun.

Selbstverständlich berichten wir gleichzeitig auch über Wissenswertes und Neues aus unserem Lande. Auch nach dem Studium dieser Ausgabe der IVB Noochrichte gibt es eigentlich nur ein Fazit: Es gibt viel zu tun, packen wir es an!

Politiker beim Wort nehmen!

In einem Jahr finden die nationalen Wahlen statt – im Baselbiet wird es bereits im Frühling soweit sein. Es wird interessant sein, wie sich die Kandidatinnen und Kandidaten im Vorfeld dieser Wahlen sozialpolitisch und vor allem behindertenpolitisch positionieren werden.

Doch Hand aufs Herz: Die Positionierung vor den Wahlen ist oft nur die eine Seite der Medaille. Viel

wichtiger wird dann der Tatbeweis sein, wenn die Gewählten schliesslich ans Werk gehen. Insofern müssten wir bei den Bisherigen, die wieder antreten wollen, eine Bilanz ziehen, wie sie sich in der noch laufenden Legislatur denn tatsächlich behindertenpolitisch engagiert haben.

Ein Test diesbezüglich wird sicher auch die Einstellung zu den kantonalen Gleichstellungsinitiativen sein. In Basel-Stadt läuft gegenwärtig eine Vernehmlassung zu einem kantonalen Behindertengleichstellungsgesetz.

In der nächsten Ausgabe werden wir über die Ergebnisse respektive die Haltung der Parteien berichten können und müssen. Vermutlich wissen wir dann auch, was im Baselbiet mit der bereits im Frühling dieses Jahres eingereichten Initiative läuft. Im Moment ist es im Landkanton auf alle Fälle sehr ruhig, verdächtig ruhig.

Nichtsdestotrotz wollen wir Ihnen heute auf jeden Fall einen schönen und milden Herbst wünschen. Die nächsten Turbulenzen – welcher Art auch immer – kommen bestimmt.

Herzlichst, Ihre

IVB Behindertenselbsthilfe beider Basel



ERSTER TREPPENSTEIGER

Erster Elektro-Rollstuhl, der Treppen steigen kann, nahm an Start-up Challenge 2018 in Hannover teil

Deutschlandpremiere für B-Free Ranger, einem innovativen e-Rollstuhl-Konzept von Help-24 GmbH.

«Ganz ehrlich, wir rechnen uns gute Chancen bei dieser Start-Up Challenge aus, denn unser treppensteigender Elektro-Rollstuhl B-Free ist wirklich ein Meilenstein in der Mobilität von bewegungseingeschränkten Menschen. Es ist einfach so viel Know-how und spezifisches Wissen um die Bedürfnisse von Behinderten in diesen Rollstuhl eingeflossen, dass es die Bewegungsfreiheit von gehandikapten Personen für immer verändern wird.» So selbstbewusst zeigt sich Christian Wegscheider, Geschäftsführer von Help-24 GmbH aus Wien, der gemeinsam mit der B-Free Technology Ltd. das Projekt zur Marktreife gebracht hat.

Anlässlich der Altenpflege Messe 2018 in Hannover feierte der innovative Treppensteiger «B-Free Ranger» im März seine Deutschland-Premiere. «Unser Elektro-Rollstuhl kann sofort bestellt werden und ist kein Planungsprodukt im Entwicklungsstadium mehr. Die ersten Testfahrten können von Interessierten daher direkt auf der Messe durchgeführt werden», so Christian Wegscheider.

Einfache Handhabung, autonomes Fahren auf Treppen und dabei absolut sicher!

Er ist tatsächlich der erste selbständig Treppensteigende Elektro-Rollstuhl. Aber das Wunderding kann noch viel mehr und verfügt über vier verschiedene Fahrprogramme (Mode):



1. Treppen steigen: Mit dem «Stair Mode» bewältigen Sie kinderleicht Treppen bis 35° Steigung. Wenn Sie eine Treppe rauf oder runter fahren, erkennt der B-Free Ranger die Neigung und stellt ihren Sitz waagrecht. So sitzen Sie immer sicher und bequem.
2. Über jede Bordsteinkante fahren: Den «Step Mode» verwenden Sie beim spielerischen Überfahren von Gehsteigkanten.
3. Im Gelände unterwegs: Den «SUV Mode» wählen Sie auf Wiesen und in Wäldern.
4. Ebene Flächen: Mit dem «Surf Mode» fahren Sie über ebene Untergründe.



Unabhängigkeit für gebehinderte Personen in der ganzen Stadt und auch beim Betreten von noch nicht barrierefreien Gebäuden, wird mit diesem innovativen Elektro-Rollstuhl wieder möglich. Christian Wegscheider: «Wir sind sehr gespannt und hoffen, dass die Juroren der Start-Up Challenge, die unglaublichen Vorteile des B-Free Ranger für Senioren und Behinderte erkennen und auch positiv bewerten. Unsere ersten Testpersonen sind jedenfalls begeistert und freuen sich über die enorme Bewegungsfreiheit die mit dieser innovativen Lösung für Rollstuhlfahrer erstmals möglich wird.»



Die Start-Up Challenge 2018 ist eine Initiative des Fachverlages Vincentz Network, Heckmann und dem Institut für Universal Design. Die Gewinnerprojekte werden auf der ALTENPFLEGE 2018 Hannover, im Rahmen der Sonderschau aveneo präsentiert.

Ab sofort im Sanitäts-Fachhandel!

Besonders stolz ist man bei Help-24 auf die sofortige Verfügbarkeit dieses aussergewöhnlichen Rollstuhls: «Der Elektro Rollstuhl B-Free Ranger, der auch Treppen, Gehsteigkanten und Hindernisse überwinden kann, wird ab sofort in Deutschland, Österreich und der Schweiz, über ausgewählte Sanitätshäuser vertrieben und ist damit sofort bestellbar», so Pressesprecherin Bettina Haberl.

Anfragen unter:

B-Free Europa, Bettina Haberl

Tel: 0043/1 270 61 08, E-Mail: info@help-24.at

Rollivision Nottwil, 23. Juni 2018



SWISS•TRAC®

Händler finden und Probefahren: www.swisstrac.ch



NEUE DOPPELTRITTSTUFE FÜR DEN FORD TRANSIT



Auf den ersten Blick scheint die technische Neuerung gar nicht so aussergewöhnlich. Doch die Doppeltrittstufe für den Ford Transit ist eine echte technische Errungenschaft. *«Wir sind schon lange dran. Zahlreiche Ingenieure haben sich daran die Zähne ausgebissen»*, sagt Torsten Racky, Verkaufsleiter bei Ford Sorg in Fulda. Bislang gab es für Transporter nur eine Stufe, und die war für Menschen, die schlecht Treppensteigen können, einfach zu hoch.



Die Doppeltrittstufe im Ford Transit

Doch der Sorg-Gruppe kam die zündende Idee: Sie fragte bei der EDAG Engineering nach. *«Sie haben das in einer für Entwicklung wahnsinnig schnellen Zeit hinbekommen»*, sagt Racky. Die Tüftler der EDAG hatten die Lösung parat. In

Zusammenarbeit mit den Ford Werken in Köln, Ford Sorg und EDAG (beide Fulda) wurde der besondere Einstieg entwickelt.

Auf der RETTmobil 2018 in Fulda wurde das neue Modell mit der Doppeltrittstufe erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. *«Die Resonanz ist riesig, das Telefon steht nicht still, wir konnten bereits am Messestand die ersten Bestellungen entgegennehmen»*, sagt Racky.

Dadurch ist der Ford Transit noch flexibler. Neben einem Lift und flexibel verstellbaren Sitzen erleichtert die Doppeltrittstufe nun den Einsteig für gehbehinderte Menschen.

Allerdings hat die neue Trittstufe keine Schutzleiste, die beim Öffnen der Türe einen Notstop einleitet, sobald ein Hindernis auftaucht. Wie Verkäufer Christian Spelda inzwischen mitgeteilt hat, wird an der Steuerungssoftware noch gearbeitet. An Bordsteinen halte die neue Trittstufe schon heute an. An der Feinabstimmung auf bewegliche Hindernisse werde noch gearbeitet.

Beim Schliessen senkt sich die obere Stufe ab, sodass das Paket die Bodenfreiheit zwischen den Achsen nicht mehr einschränkt als herkömmliche Trittstufen.

Gesteuert werde die Trittstufe entweder teilelektrisch oder vollelektrisch. Bei der teilelektrischen Lösung fahre die Trittstufe aus, solange ein Totmannschalter gedrückt werde. Bei der vollelektrischen fahre sie mit dem Öffnen der Schiebetüre aus. Mit dem Schliessen der Schiebetüre fahre auch die Stufe ein. In jedem Fall fahre sie auch ein, sobald über ein Geschwindigkeitssignal das Anfahren des Fahrzeugs angezeigt werde.

Einziger «Wehrmutstropfen: Das zweistufige Konzept kostet fast das Zweifache einer herkömmlichen Trittstufe.

CHINESISCHER MAXUS EV80 MIT LINEARLIFT

AMF Bruns - ein deutscher Fahrzeugumbauer – baut den neuen, chinesischen Elektrotransporter MAXUS EV80 von SAIC für den Transport von Menschen mit Behinderungen um.



Der von AMF-Bruns umgebaute Maxus EV80 hat einen vollelektrischen Antrieb und ist mit einer Reichweite von bis zu 200 km (Herstellerangaben) – Bei voll ausgezierter Nutzlast wird jedoch eher eine Grössenordnung von 120 km realistisch sein – die ideale Lösung für Fahrdienste und

Taxiunternehmen. Das Elektrofahrzeug gewährt alle Vorzüge eines Kraftfahrzeuges für mobilitäts eingeschränkte Personen (KMP) und eignet sich besonders für emissionsfreie, innenstädtische Fahrten. Der Rollstuhl gelangt mit Hilfe eines Linearlifts über den HeckEinstieg in das Fahrzeug. Der Fahrgastraum lässt sich durch verschiedene Umbaumöglichkeiten individuell an die Anforderungen des Alltages anpassen.

Der Maxus bietet Platz für vier Rollstühle oder alternativ bis zu sieben Passagiere und einen Fahrer. Der AMF-Bruns Umbau mit Smartfloor Aluminium-Systemboden, Smartseat Einzelsitzen, Linearlift und fester Trittstufe entspricht den aktuellen Sicherheitsrichtlinien.

Mit einer Motorleistung von 56 kW ist der Maxus EV80 zurzeit der einzig verfügbare Elektro-Transporter seiner Klasse mit diesen Leistungsdaten. Er ist mit einem CCS-Ladeanschluss an der Seite und einem Typ-2 an der Front ausgestattet. Bei der DC-Schnellladung ist das Fahrzeug in ca. zwei Stunden voll beladen (Batteriekapazität zum Erreichen der maximalen Lebensdauer beträgt 28 kWh). Die Ladung an der AC-Ladesäule dauert bis zu acht Stunden.

...wir begleiten Ihre Füsse...

Massgefertigte Schuheinlagen und orthopädische Massschuhe aus Münchenstein

Hepfer AG
Orthopädieschuhtechnik

Zentrum Zollweiden
Baselstrasse 71
4142 Münchenstein

www.hepfer-ag.ch 061 411 60 00 Kundenparkplätze an der Zollweidenstrasse   

INNOVATION IM ROLLSTUHLTRANSPORT

Die Zukunft der Autoindustrie liegt im Elektroantrieb. Das hat vor allem Vorteile für die Umwelt: Die indirekten Emissionen sind viel geringer und es gibt keine direkten Emissionen. Andere wichtige Pluspunkte sind ihre relative Unkompliziertheit, der geringe Geräuschpegel und der Preis des Elektroantriebs.



Renault hat den Kangoo Z.E. im Programm. Es zeigte sich, dass dieses kompakte elektrische Nutzfahrzeug für die Bodenabsenkung geeignet ist. Ausserdem wird das Heck des Fahrzeugs leicht erhöht, um sicherzustellen, dass der Kangoo auch mit schwerer Ladung über ausreichend Bodenfreiheit verfügt.

Der KANGOO Z.E. ist nicht nur emissionsfrei und leise, sondern hat auch eine Reichweite von bis zu 270 km. Erhältlich ist der KANGOO Z.E. in zwei Grössen: als Standardversion mit 4,28 Meter Länge und als Maxi mit 4,66 Meter Länge. Der KANGOO Z.E. bietet ein grosszügiges Platzangebot für bis zu vier Sitzplätze und einen Rollstuhlplatz. Ausgestattet mit einer Rollstuhlverladerampe, einem Vierpunkt-Rollstuhlhaltesystem sowie einem Dreipunkt-Rückhaltesystem für die

Sicherheit des Rollstuhlfahrers und optionalen Kopf- und Rückenstützen, eröffnet der KANGOO Z.E. ganz neue Perspektive.

Zurzeit sind drei umgebaute elektrische Kangoos in der Schweiz als Rollstuhl-Taxis im Einsatz. Und weil Taxis intensiv von vielen unterschiedlichen Personen genutzt werden, ist das der perfekte Test dieser innovativen Fahrzeugumrüstung.



Umbau

- Bodenabsenkung vom Heck bis zur zweiten Sitzreihe einschliesslich
- Die Original-Autobatterie bleibt erhalten, sodass die Umrüstung keinerlei Einfluss auf die Reichweite hat
- 4-Punkt-Rollstuhlbefestigungssystem mit verstellbarem 3-Punkt-Sicherheitsgurt für den Rollstuhlpassagier
- Zweiteilige ausklappbare Leichtgewicht-Auffahrrampe mit Clear-View-Design, das es ermöglicht, aus dem Heckfenster zu schauen
- Abgesenkter Boden mit passendem Bezug
- Die Original-Parksensoren bleiben auch nach der Umrüstung funktionsfähig
- Der Mittelteil der Heckstosstange wird wieder montiert, so bleibt der Original-Look erhalten
- Zwei klappbare und drehbare Sitze in der zweiten Reihe

AHV/IV-MINIMALRENTE STEIGT UM 10 FRANKEN

Die AHV/IV-Renten werden per 1. Januar 2019 der aktuellen Preis- und Lohnentwicklung angepasst.

Dies hat der Bundesrat an seiner Sitzung vom 21. September 2018 beschlossen. Die Minimalrente der AHV/IV beträgt neu 1'185 Franken pro Monat. Gleichzeitig werden Anpassungen im Beitragsbereich, bei den Ergänzungsleistungen und in der obligatorischen beruflichen Vorsorge vorgenommen.

Die minimale AHV/IV-Rente steigt von 1'175 auf 1'185 Franken pro Monat, die Maximalrente von 2'350 auf 2'370 Franken (Beträge bei voller Beitragsdauer). Bei den Ergänzungsleistungen wird der Betrag für die Deckung des allgemeinen Lebensbedarfs von 19'290 auf 19'450 Franken pro Jahr für Alleinstehende, von 28'935 auf 29'175 Franken für Ehepaare und von 10'080 auf 10'170 Franken für Waisen erhöht. Auch die Entschädigungen für Hilflose werden angepasst.

Die Mindestbeiträge der Selbständigerwerbenden und der Nichterwerbstätigen für AHV, IV und EO werden von 478 auf 482 Franken pro Jahr erhöht, der Mindestbeitrag für die freiwillige AHV/IV von 914 auf 922 Franken.

Letztmals wurden 2015 die Renten angepasst. In den folgenden Jahren entwickelten sich Löhne und Preise nur schwach, sodass die Renten nicht angepasst werden mussten. Der Bundesrat prüft in der Regel alle zwei Jahre, ob eine Anpassung der AHV/IV-Renten angezeigt ist. Der Entscheid stützt sich auf die Empfehlung der Eidgenössischen AHV/IV-Kommission ab und basiert auf dem arithmetischen Mittel aus dem Preis- und dem Lohnindex (Mischindex).

Kosten der höheren Renten

Die Erhöhung der Renten führt zu Mehrkosten von rund 430 Millionen Franken. Davon entfallen 380 Millionen Franken auf die AHV, wovon 74 Millionen Franken zulasten des Bundes gehen (19,55 % der Ausgaben). Die IV trägt Mehrausgaben von 50 Millionen Franken; der Bund wird dadurch nicht zusätzlich belastet, da der Bundesbeitrag an die IV nicht als Anteil an den IV-Ausgaben berechnet wird. Die Anpassung der Ergänzungsleistungen zu AHV und IV verursacht zusätzliche Kosten von 1,3 Millionen Franken zu Lasten des Bundes und 0,8 Millionen Franken für die Kantone.

Anpassung der Grenzbeträge in der beruflichen Vorsorge

In der obligatorischen beruflichen Vorsorge wird der Koordinationsabzug von 24'675 auf 24'885 Franken erhöht, die Eintrittsschwelle steigt von 21'150 auf 21'330 Franken. Der maximal erlaubte Steuerabzug im Rahmen der gebundenen Selbstvorsorge (Säule 3a) beträgt neu 6'826 Franken (heute 6'768) für Personen, die bereits eine 2. Säule haben, respektive 34'128 Franken (heute 33'840) für Personen ohne 2. Säule. Auch diese Anpassungen treten auf den 1. Januar 2019 in Kraft.

REHA HILFEN
Hilfsmittel für Gehbehinderte



Reservieren Sie sich einen Termin für eine unverbindliche Probefahrt

Stricker-Rollstuhlbikes

Sport- und Leichtrollstühle, Aufricht- und Elektrorollstühle, Zug- und Schubgeräte für Rollstühle, Scooter, Gehhilfen, Badehilfen, Bewegungstrainer etc.

Telefon 062 751 43 33
www.reha-hilfen.ch
info@reha-hilfen.ch

Reha Hilfen AG
4800 Zofingen
5405 Baden-Dättwil



ZUGANG ZU STRASSENBAHNEN FÜR ALTERSBEDINGT BEWEGUNGSEINGESCHRÄNKTE MENSCHEN UND MENSCHEN MIT BEHINDERUNG

Anfrage eingereicht vom Basler Nationalrat Eyermann Christoph, FDP



Das Behindertengleichstellungsgesetz verlangt Beseitigung von Benachteiligungen für Menschen mit Behinderungen. Dazu gehört auch der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln.

Bei Tramhaltestellen wurde vielerorts die Trottoir-

höhe auf der ganzen Haltestellenlänge angehoben, sodass ein niveaugleicher Einstieg ins Tram möglich ist. Diese Verbesserung für den Zugang zum Tram hat aber Nachteile für Velofahrerinnen und -fahrer und für Fussgänger zur Folge. Die Trottoirkanten sind zu hoch, mit den Velopedalen kann man an der Kante anstossen, und es gab auch schon etliche schwere Unfälle. Auch ist die Strassenfläche zwischen Schiene und Trottoir zu schmal zum Velofahren, ein Ausweichen auf die Fläche zwischen den beiden Schienen ist - vor allem bei nasser Fahrbahn - gefährlich. Für Fussgänger sind die erhöhten Trottoirs ungewohnt hoch, es kam auch schon zu Stürzen mit Verletzungen.

Es ist unbestritten, dass die Mobilität behinderter Menschen verbessert werden muss. Die «Nebenwirkungen» sollten aber minimiert werden gegenüber dem heute oft anzutreffenden Zustand.

Der Auftrag des Gesetzes kann auch dann erfüllt werden, wenn Trottoirs nicht auf der ganzen Länge der Tramhaltestelle, sondern nur im Bereich der behindertengerecht gestalteten Zugänge der Trams erhöht werden. So würde die Unfallgefahr für Langsamverkehrsteilnehmer reduziert.

Ich bitte um Beantwortung der Fragen:

1. Ist es gestattet, den niveaugleichen Einstieg nicht auf der ganzen Länge der Tramhaltestelle zu ermöglichen, sondern nur im Bereich der behindertengerechten Türen des Trams?
2. Muss jede Tramhaltestelle - auch eine solche in kurzer Distanz zur nächsten, welche eine behindertengerechte Zusteigemöglichkeit bietet - niveaulosen Zugang zum Tram ermöglichen?
3. Sieht der Bundesrat in den Trottoirerhöhungen auch eine Gefahr für den Velo- und Fussgängerverkehr?

Antwort des Bundesrates vom 22.08.2018

1./3. Dem Bundesrat ist der Zielkonflikt bei der Gestaltung von Tramhaltestellen zwischen den Bedürfnissen der Personen mit eingeschränkter Mobilität und den Velofahrenden bekannt. Die Interessenvertretung Pro Velo, Sektion Bern, hat im Jahr 2010 unter Begleitung des Bundesamtes für Strassen eine Untersuchung erstellt zum subjektiven Empfinden von Velofahrenden im Zusammenhang mit Tramhaltestellen, deren Perronhöhe den autonomen Rollstuhleinstieg in die Fahrzeuge ermöglicht. Fazit dieser Untersuchung: Die Velofahrenden fühlen sich zwar unwohl wegen dem möglichen Risiko, mit dem Pedal die Perronkante zu berühren. Sie fühlen sich aber ebenso verunsichert, wenn sich auf der Perronfläche viele Wartende befinden, die den Fahrbahnbereich unvermittelt betreten könnten. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind - un-

abhängig von der Trottoirhöhe - Orte, bei denen für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhte Vorsicht geboten ist. Wenn die Bedürfnisse der Velofahrenden nach Sicherheit die Interessen der mobilitätseingeschränkten Personen nach einem autonomen Ein-/Ausstieg an mehreren Fahrzeugtüren überwiegen, können Teilerhöhungen anstelle von Erhöhungen auf der gesamten Perronlänge realisiert werden.



2. Grundsätzlich muss jede Tramhaltestelle die infrastrukturseitige Voraussetzung für den niveaugleichen Einstieg bei mindestens einem Zugang pro Tramzug erfüllen. Abweichungen sind möglich und richten sich nach dem wirtschaftlichen Aufwand, den Anliegen der Betriebs-/Verkehrssicherheit bzw. des Heimatschutzes und nach dem zu erwartenden Nutzen für Personen mit einer Beeinträchtigung. In diesem Fall hat das Verkehrsunternehmen eine angemessene Ersatzlösung anzubieten. Gemäss der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34) ist diese Ersatzlösung durch Hilfestellung des Personals des Unternehmens zu erbringen.

ZAHLEN UND FAKTEN ZUR IV 2017 DES BSV

Die Zahlen und Fakten zur IV 2017 des Bundesamtes für Sozialversicherungen (BSV) zeigen: Die Sanierung der IV ist weiterhin auf Kurs und die Massnahmen zur beruflichen Eingliederung sind ausbaufähig. Besorgniserregend ist, dass fast 40 Prozent der Personen, die berufliche Eingliederungsmassnahmen beansprucht haben, ein Jahr nach Abschluss der Massnahme bei der Arbeitslosenversicherung oder der Sozialhilfe landen.

Die Evaluation der beruflichen Eingliederungsmassnahmen zeigt ein zwiespältiges Bild: Die Frühinterventionen – wie insbesondere Anpassungen des Arbeitsplatzes, Ausbildungskurse, Berufsberatung, Beschäftigungsmassnahmen – zeigen einen gewissen Erfolg: Rund 40 Prozent der Personen, die eine solche durchlaufen haben, erzielen ein Jahr nach Abschluss der Massnahme ein Erwerbseinkommen von mindestens 3000 Franken monatlich. Über alle Instrumente hinweg gesehen bleiben die Erfolge aber bescheiden.

Wenn man aber auch weitere berufliche Eingliederungsmassnahmen wie z.B. Umschulungen, erstmalige berufliche Ausbildungen oder Integrationsmassnahmen miteinbezieht, zeigt sich ein anderes Bild. Die finanzielle Situation für viele Personen, die eine berufliche Eingliederungsmassnahme der IV abgeschlossen haben, ist sehr prekär: Nur gerade 28 Prozent erwirtschaften ein Jahr nach Abschluss der Massnahme ein Einkommen von mindestens 3000 Franken. Personen, die weniger verdienen oder keine Rente erhalten, machen gar die Hälfte aus. Wenn das Einkommen nicht für die Existenzsicherung reicht, kann von einer erfolgreichen Eingliederung aber nicht die Rede sein. Ein Jahr nach Abschluss der

Massnahmen landet knapp ein Fünftel der Personen in der Arbeitslosenversicherung und fast ebenso viele bei der Sozialhilfe. Bei knapp 10 Prozent ist nicht bekannt, wie sie ihren Lebensunterhalt finanzieren. Die Vermutung liegt nahe, dass sie komplett aus dem System fallen und z.B. von Angehörigen unterstützt werden.

Die IV-Sanierung weiterhin auf Kurs

Die Untersuchung des BSV zeigt, dass die IV-Weiterentwicklung in die richtige Richtung zielt: Die beruflichen Eingliederungsmassnahmen sollen verbessert werden und Leistungen der IV nicht abgebaut werden. Die Zahl der IV-Bezügerinnen und –Bezüger hat sich in den letzten 15 Jahren halbiert und ist seit 5 Jahren stabil. Zudem hat die Bevölkerungszahl und somit die Anzahl der Beitragszahlenden ständig zugenommen. Die Sanierung der IV ist also weiterhin auf Kurs. Weitere Kürzungen von Leistungen und Renten sind fehl am Platz.

Nur 20 Strafanzeigen

Das BSV publizierte ebenfalls Daten zu den Missbrauchsfällen: Schweizweit wurden 170 Missbrauchsfälle aufgrund von Observationen aufgedeckt. Von böswilliger oder betrügerischer Absicht kann jedoch nicht die Rede sein: Nur gerade 20 Strafanzeigen wurden eingereicht, wobei nicht einmal klar ist, ob es zu einer Verurteilung kam. Mit den verabschiedeten Gesetzesbestimmungen hat das Parlament insbesondere IV-Bezügerinnen und –Bezüger unter einen nicht haltbaren Generalverdacht gestellt und rechtsstaatliche Prinzipien missachtet. Inclusion Handicap unterstützt deshalb das Referendum gegen die «gesetzliche Grundlage zur Überwachung Versicherter».

INCLUSION. HANDICAP

IN DIESEM DORF LEBEN FAST NUR BEHINDERTE

Ein Dorf, nur für Menschen mit Handicap – eine neue Graphic Novel geht der Geschichte von Neuerkerode auf den Grund.



Vor rund 150 Jahren wurde Neuerkerode gegründet. Was als «Idioten-Anstalt zu Erkerode» begann, ist heute ein kleines und ziemlich einzigartiges Dorf geworden. Über 700 Menschen mit Handicap leben und arbeiten hier – in einer spezifisch für sie eingerichteten Ortschaft in Niedersachsen.

Den 33-jährigen Zeichner Michael Ross faszinierte dieses Dorf – so sehr, dass er über zweieinhalb Jahre hinweg wieder und wieder Neuerkerode

besuchte. Er sprach mit den betreuten Menschen, die dort ein dermassen freies Leben führen können, wie es in keinem Heim oder keiner Anstalt möglich ist. Am Tag seines ersten Besuches habe er 40 bis 50 Menschen kennengelernt – allesamt lebensfroh, begeistert und neugierig, wie nur wenige andere.

«Niemand ist verrückt»

Das Resultat seiner Recherche ist eine Graphic Novel namens «Der Unfall» und erzählt die Geschichte von Noel: Ein junger Mann mit geistiger Behinderung, dessen Mutter einen Schlaganfall erleidet und sich nicht mehr um ihn kümmern kann. Er wird von Berlin nach Neuerkerode gebracht und muss sich mit seinem neuen Umfeld zurechtfinden – und das ist auf den ersten Blick ziemlich kurios.

Ebenso wie der Zeichner trifft Noel auf eine bunte, fröhliche Truppe an Menschen: Beispielsweise eine 90-Jährige, die erlebte, wie die Nazis Menschen aus Neuerkerode zur Sterilisation abzogen. Was all die Menschen im Dorf verbindet: «Es ist wichtig zu wissen: In diesem Ort ist niemand verrückt», sagt Ross gegenüber «jetzt». «Auch, wenn man nicht immer alle Handlungen versteht oder zuerst mal verquer findet: Wenn die Menschen dir ihre Handlungen erklären, sind die immer sehr klar und logisch.»

Lehrstück für den Umgang mit Behinderten

Kurzum: «Der Unfall» zeigt nicht nur die innere Welt von Menschen mit geistiger Behinderung, sondern demonstriert auch gleich, wie unsere Gesellschaft ihnen in einem kleinen Dorf Freiheit bieten kann, statt sie in Kliniken wegzusperren.

«Ich glaube, dass wir Menschen mit Behinderung immer noch als etwas Minderes ansehen»

Mikael Ross erzählt in seiner Graphic Novel von dem Dorf Neuerkerode, in dem fast nur Menschen mit Behinderung leben.

Als seine Mutter einen Schlaganfall erleidet, nimmt Noels Leben eine neue Wendung: Er wird von zu Hause weggebracht und muss fortan in Neuerkerode leben. Das Dorf existiert nicht nur in «Der Unfall», die Graphic Novel des Münchner Zeichners Michael Ross. Das Dorf liegt in Niedersachsen, es wurde als Betreuungseinrichtung für Menschen mit geistiger Behinderung gegründet.

«Ich wusste tatsächlich vor meiner Arbeit gar nichts über Neuerkerode und habe es nur googelt, bevor ich losgefahren bin. Also wusste ich, dass es eine Betreuungseinrichtung ist, aber mehr auch nicht. Ich wusste nicht, dass es ein richtiges Dorf ist. Als ich ankam, wurde ich erst einmal begrüßt. Das ist dort so: Du wirst begrüßt, von jedem Menschen, den du triffst. «Wer bist du, ich bin der, ich wohne hier, was machst du » Die Menschen dort haben ein wahnsinniges Interesse. Der erste Rundgang war deswegen so intensiv, weil ich in einer sehr kurzen Zeit 30, 40 Leute kennengelernt habe. Erst dann kam am nächsten Tag ein Treffen mit dem Leiter von Neuerkerode, der das Projekt vorgeschlagen hat. Aber da hatte das Dorf bei mir schon so einen Eindruck gemacht, dass ich wusste: Das ist was ganz Besonderes».

Das Buch kann bestellt werden bei:

avant-verlag, Studio Weichselplatz, Weichselplatz 3-4, D-12045 Berlin

http://www.avant-verlag.de/artist/mikael_ross



HIER IST ENDLICH ERSTE AMPEL, DIE NETT ZU SENIOREN UND GEHBEHINDERTEN IST

In einem Pilotprojekt im oberbayerischen Ebersberg können etwas langsamere Fussgänger die Grünphase verlängern.



Statt zehn Sekunden können Berechtigte die Grünphase von zehn auf 16 Sekunden verlängern.

Fussgängerampeln werden vielerorts immer kürzer geschaltet – mit dem Effekt, dass sie für grosse Personengruppen, unter ihnen vor allem ältere Menschen und Gehbehinderte, regelrechte Stress-Stationen sind. Vor sechs Jahren errechneten britische Wissenschaftler: 0,8 Meter pro Sekunde (2,88 km/h) beträgt die durchschnittliche Geschwindigkeit bei Frauen über 65 Jahren, bei Männern 0,9 Meter (3,24 km/h). Um eine Fussgängerampel zu überqueren, muss man jedoch mit rund 1,2 Meter pro Sekunde (4,32 km/h) unterwegs sein – was 85 Prozent der untersuchten Frauen und 76 Prozent Männer (jeweils ab 65 Jahren) nicht mehr schaffen.

Es kann auch anders gehen, selbst wenn jetzt viele ungeduldige Autofahrer maulen werden: In

einem bundesweit einmaligen Pilotprojekt können Senioren und gehbehinderte Menschen im oberbayerischen Ebersberg mit einem Chip die Fussgänger-Grünphase an der Ampel verlängern. Statt zehn Sekunden bleiben dann 16 Sekunden, um die Strasse zu überqueren, wie Ebersbergs Bürgermeister Walter Brilmayer (CSU) auf Anfrage erläuterte. Der «Münchner Merkur» hatte zuerst über das Projekt berichtet.

Idee aus Singapur

Die Idee stammte aus Singapur. Der Vorsitzende des Seniorenbeirates, Thomas John, war auf einer Reise darauf gestossen – und brachte den Vorschlag mit ins heimische Oberbayern. «In Singapur ist das schon gang und gäbe. Da dachte ich mir, wenn ich nach Hause komme, hake ich mal nach», sagte John. «Wir haben in Ebersberg eine extreme Verkehrssituation.» An die 14.000 Fahrzeuge rauschen laut John jeden Tag durch den Ort.

Im Rathaus kam die Idee gut an. Einerseits gebe es viel Verkehr, den man möglichst wenig behindern wolle, andererseits sollten die Bürger sicher über die Strasse kommen, sagte Brilmayer. Bis zur Installation der beiden Ampeln – eine östlich und eine westlich des Rathauses an der Staatsstrasse – dauerte es aber drei Jahre. Seit kurzem können sich mobilitätseingeschränkte Bürger nun im Rathaus gegen zehn Euro Pfand den Chip holen. Ein knappes Dutzend habe davon schon Gebrauch gemacht – es gebe aber 380 registrierte gehbehinderte Bürger, sagt Bürgermeister Brilmayer. Das Pilotprojekt soll ein Jahr laufen.

ROLLINGPLANET

tuell gestörte Aufzüge und Fahrtreppen markiert sind. Vergrössern und Verkleinern der Karte sind möglich, um die Station anzuwählen, für die sich der Fahrgast interessiert.

Mit einem Ein Klick auf das «i»-Symbol - «i» steht hier für Information - werden Störungen angezeigt. Der Nutzer sieht auf einen Blick die Einzelheiten zur Störung: genauer Ort der Anlage in der Station, welche Ebenen sie verbindet, den Status der Störung, wie zum Beispiel «Umbauarbeiten», seit wann sie besteht und wann sie voraussichtlich behoben sein wird. Ebenso wird der Betreiber der Anlage genannt. Bei einigen Einrichtungen sind die Informationen ausführlicher, so können sie Angaben über den Grund des Defekts enthalten. In der Regel ist das bei modernen Aufzügen oder Treppen der Fall. Unter der Karte finden sich die zu den jeweiligen «i»-Symbolen gehörenden Stationsnamen samt oben beschriebenen Erläuterungen der vorliegenden Störungen. Sie können ohne die Karte direkt angewählt werden, die Navigation zu den Störungsdetails ist also auch anhand des Stationsnamens möglich.

Es besteht die Möglichkeit das Angebot künftig auszubauen. Stadtrat Klaus Oesterling ist schon mit der ersten Ausbau-Stufe zufrieden: «In kurzer Zeit hat die VGF ein Service-Angebot geschaffen, dass eine nachhaltige Verbesserung für die Kunden des Frankfurter Nahverkehrs bedeutet.»

CeBeeF 
Club Behinderter und ihrer Freunde e.V.

APP HILFT BLINDEN MENSCHEN, IHRE UMWELT ZU ERFORSCHEN.



Die App Seeing AI (AI steht übrigens für Artificial Intelligence und ist derzeit nur in englischer Sprache verfügbar) ermöglicht blinden Anwendern u.a. das Scannen von Text, die Erkennung von Banknoten und Farben sowie in Ansätzen auch eine Person- und Szenenerkennung. (Siehe auch Video sowie Beschreibung von Microsoft.)

Bedienoberfläche

Auf dem Einstiegsbildschirm befinden sich vier Elemente: Links oben ist die Menü-Taste, rechts oben die Taste «Quick Help» für rasche Hilfe. Im unteren Bereich gibt es eine Taste, die mit «Pause Announcements» beschriftet ist.

Diese Taste hilft bei Live-Erkennung die Sprache zu pausieren, um das iPhone ungestört ausrichten zu können. Knapp oberhalb der Home-Taste befindet sich ein Auswahlbereich für die einzelnen Anwendungsbereiche, beschriftet mit «Channel».

Nutzung

Unter «Channel» werden durch Wischen mit einem Finger nach oben oder unten die einzelnen Anwendungsfälle ausgewählt:

«Short Text»: Diese Einstellung erlaubt das Erkennen von Texten, ohne diese erst fotografieren zu müssen. Damit ist ein sukzessives Ausrichten der

Kamera auf den zu erfassenden Bereich während des Scan-Vorgangs möglich.

«Documents»: Hier kann – wie in Scan-Apps üblich – ein Text als Bild fotografiert werden, der anschliessend in gesprochenen Text umgewandelt wird.

«Product»: Dahinter verbirgt sich ein Barcode-Scanner zur Produkterkennung. Sobald der Barcode in das Sichtfeld der Kamera gelangt, wird dies durch eine Tonfolge angezeigt, bis der Erkennungsvorgang abgeschlossen ist. Ist das Produkt in der Datenbank enthalten, wird der Name des Produkts vorgelesen.

«Person»: Dient zum Wiedererkennen von Personen (siehe Einstellungen).

«Currency preview»: Diese Einstellung dient zum Erkennen von Geldscheinen. Derzeit können Euro- und Dollar-Scheine erkannt werden (siehe Einstellungen).

«Szene preview»: Wird ein Foto gemacht, erhält man hinterher eine Beschreibung der Szenerie. Ein Test hat bei mir z.B. folgende durchaus zutreffende Beschreibung ergeben: «A bed and desk in a room.»

«Color preview»: Dahinter verbirgt sich der Versuch einer Farberkennung. Das Ergebnis ist mit bereits bekannten Farberkennungs-Apps vergleichbar, aber selten zuverlässig.

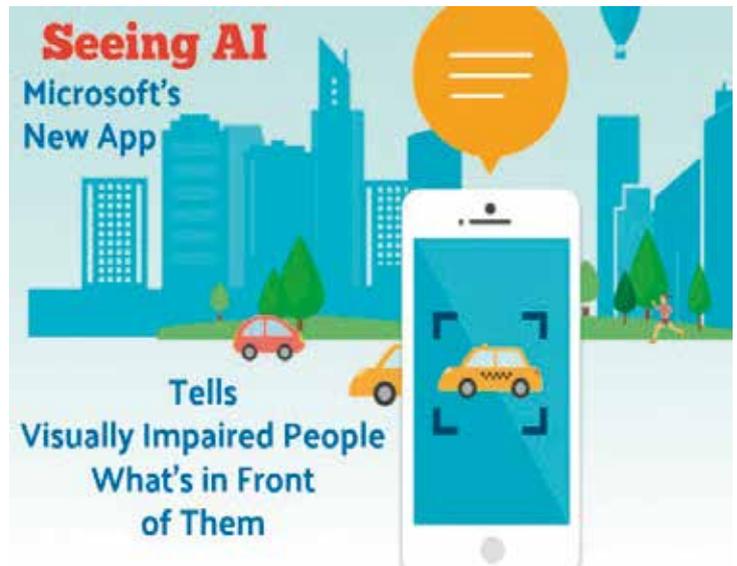
«Handwriting preview»: Der Versuch, Handschriften zu erkennen, ist ein engagierter Ansatz und das Ergebnis variiert entsprechend. Vor allem bei Schreibschriften versagt die Funktion (noch) häufig. Mit Hand geschriebene Druckbuchstaben werden aber einigermaßen zuverlässig erkannt, sofern sich der Schreiber Mühe gibt.

«Light»: Ist eine Erkennung von Lichtquellen. Je höher der Ton, desto heller die Lichtquelle.

Das Menü enthält folgende Einträge:

«Close»: Die Taste rechts oben schliesst das Menü.

«Face Recognition»: Nach Aktivierung wird man



aufgefordert, drei Bilder von einer Person zu machen. Es kann zwischen der vorderen Kamera (für Selfies) und der rückwärtigen Kamera gewählt werden. Es wird auch angesagt, ob sich ein Gesicht im Sucher befindet. Nach Abschluss der Prozedur kann man dem Gesicht einen Namen geben. Diese Person wird dann bei der Einstellung «Person» namentlich angesagt.

«Help»: Öffnet den englischen Hilfetext.

«Feedback»: Ermöglicht eine Rückmeldung an Microsoft Corporation.

«Settings»: erlaubt die Konfiguration, z.B. der gewünschten Währung und ob die Lichtquelle bei Bedarf automatisch zugeschaltet werden soll.

«About»: Öffnet die Versions- und Copyright-Informationen.

Persönliche Einschätzung

Die Live-Erkennung von Texten unter «Short Text» ist aus meiner Sicht einzigartig, die Dokumentenerkennung mit anderen hochwertigen OCR-Apps wie dem KNFB Reader vergleichbar.

Die Produkterkennung funktioniert gut; vor allem die Rückmeldung per Tonsignal, sobald der Barcode in den Sucher kommt, ist eine grosse Hilfe. Wie gut die dahinter stehende Produktdatenbank ist, kann ich nach so kurzer Zeit noch nicht einschätzen.

Geldschein- und Lichterkennung arbeiten sehr zuverlässig.

Die Personenerkennung ist ein nettes Feature, aber sicher noch nicht das Highlight der App; gleiches gilt für das Erkennen von Szenen. Hier muss sich erst herausstellen, ob die Funktionen von einer netten Spielerei zur Alltagstauglichkeit reifen können. Ich selbst mag jedenfalls nicht mit gezücktem iPhone suchen, ob eine meiner gespeicherten Personen erkannt wird.

Handschrift und Farberkennung betrachte ich eher als Versuch in Richtung Augmented Reality.

Wichtige Informationen

Short Text, Produkterkennung, Personen-, Farb- und Lichterkennung arbeiten im Live-Modus. Es muss also kein Foto gemacht werden. Für alle anderen Einstellungen unter «Channel» muss ein Foto gemacht und dieses dann durch die App analysiert werden.

Die App ist mit 300 MB eher gross und verbraucht unglaublich viel Akku! Das sollte man bei der Nutzung bedenken. Für einige Bereiche ist eine Verbindung zum Internet erforderlich.

Fazit

Die App gehört wegen der raschen Erkennung von Texten und trotz des enormen Akku-Verbrauchs längst zu meinen wichtigsten Alltagshilfen.

Bizeps.or.at / Eva Papst

ÖSTERREICHISCHE POST MUSSTE DRUCK NACHGEBEN UND LENKTE EIN

BIZEPS - Zentrum für Selbstbestimmtes Leben hatte im April 2018 aufgezeigt, dass die Österreichische Post neue, nicht barrierefreie Briefkästen aufgestellt hatte. Dieser Missstand wird nun behoben. Die Post unterschrieb eine rechtsverbindliche Unterlassungs- und Verpflichtungsvereinbarung.



Neuer Postkasten mit Einwurfhöhe von knapp 150 cm

«Die Post verpflichtete sich bei sonstiger Exekution, erstens diese Briefkästen bis Jahresende entweder umzugestalten, zu entfernen oder durch barrierefreie zu ersetzen. Zweitens unterlässt sie es, weitere aufzustellen. Drittens verpflichtete sie sich, bei der Evaluierung neuer Postbriefkästen eine Organisation einzubinden, die die Interessen von Menschen mit Behinderungen vertritt», erklärt Martin Ladstätter, Obmann und Gleichstellungsexperte bei BIZEPS – Zentrum für Selbstbestimmtes Leben.

BIZEPS hatte bereits im April 2018 aufgezeigt, dass die neuen Briefkästen der Österreichischen Post Aktiengesellschaft nicht barrierefrei sind.

Diese haben einen Einwurfschlitz in Höhe von 148 cm und sind somit nicht barrierefrei nutzbar.

Diese Kästen waren versuchsweise aufgestellt worden und die Post wollte trotz Nachfrage keine Aussage darüber treffen, wie viele davon in den nächsten Jahren in Betrieb gehen sollen. «Diese unerträgliche Situation veranlasste uns damals, die Medien zu informieren und parallel die Möglichkeiten des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes zu nutzen», führt Martin Ladstätter aus.

In Folge wurden zwei Schlichtungsanträge beim Sozialministeriumservice eingebracht. Einer von einer Privatperson mit Unterstützung von BIZEPS sowie einer vom Klagsverband als Vorstufe einer Verbandsklage.

Schnell erkannte die Post den Ernst der Lage. Um nicht das erste Unternehmen zu sein, das eine Verbandsklage nach dem Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz führen muss, erfolgte im Juli 2018 die Unterzeichnung einer Unterlassungs- und Verpflichtungsvereinbarung.

«Das Zusammenwirken von engagierten Personen mit Organisationen wie dem Klageverband und BIZEPS führte in diesem Fall zum Erfolg», zeigt sich Martin Ladstätter erfreut und betont abschliessend: «Auch die Post hat sich im Verfahren kooperativ verhalten und damit ihren Teil zu diesem positiven Ergebnis beigetragen.»

BIZEPS

Zentrum für
Selbstbestimmtes Leben

REHACARE-MESSE IN DÜSSELDORF BIETET VIELE NEUHEITEN

Die Rehacare-Messe präsentiert erstaunliche Hilfsmittel für Alte und Behinderte, wie einen Gehstock mit GPS oder Steuerungen durch Gedankenkraft.

Eine alternde Gesellschaft, ständige Fortschritte im Bereich Rehabilitation und Pflege, getrieben nicht zuletzt durch die allgegenwärtige Digitalisierung: Kein Wunder, dass die Fachmesse Rehacare wächst und wächst. In diesem Jahr sind es bereits fast 1000 Aussteller aus 42 Ländern, die in sechs Messehallen viele Neuheiten insbesondere in den Bereichen Mobilität, Kommunikation und Alltagshilfen zeigen. Seit 1977 schon findet die Messe in Stockum statt, bis 2000 noch unter dem Namen «Reha». Hier die interessantesten Themen und Aspekte der Messe.

Was sind diesmal die Themenschwerpunkte?



Gehstöcke können heute mehr als nur stützen: Einige werden sogar mit GPS und mehr ausgestattet Foto: dpa/Christophe

Gateau

Im Mittelpunkt standen viele normale Aspekte des selbstbestimmten Lebens, die auch für Menschen mit Behinderung immer selbstver-



ständlicher dazugehören: Wohnen daheim, Sport treiben, Reisen unternehmen oder Autofahren. So präsentierten mehrere Autohersteller ihre Wagen für behinderte Fahrer, die man dort auch gleich probefahren konnte. Und dann natürlich die Digitalisierung: Weil die aber für nicht wenige Senioren eher ein angstbesetztes Reizwort ist und Menschen mit Behinderung zum Beispiel das Internet erwiesenermassen unterdurchschnittlich nutzen, stehen Hilfsmittel für einen barrierefreien Zugang in die digitale Welt im Mittelpunkt. Vor allem beim Forum «M-Enabling» am 27. September, das sich um die Förderung inklusiver Informations- und Kommunikationstechnik und viele digitale Hilfen für die Nutzer drehte.

Was sind die spannendsten Produkt-Neuheiten?



Sehr sportlich ging es bei den Basketballspielern im Rollstuhl zu. Foto: Messe Düsseldorf

Am spektakulärsten klingt sicher der «Gedankensteuerer» der Schweizer Firma Cybathlon. Züricher Wissenschaftler arbeiten an einem System, bei dem Gehirn-Computer-Schnittstellen Hirnsignale messen und damit quasi Gedanken lesen. Das Ziel: Dass Menschen mit schweren Behinderungen einen Computer, Roboter oder Rollstuhl steuern können. Messebesucher konnten das bei einem über Headset gesteuerten Computersystem selbst ausprobieren. Roland Sigrist von

Cybathlon bremst jedoch zu grosse Euphorie, bei der Gedankensteuerung als Hilfsmittel sei man noch «ziemlich am Anfang».



Ansonsten sticht der vernetzte Gehstock «Smartstick» mit integrierter Elektronik, GSM-Modem und Sim-Karte heraus. Für Kinder gab es einen Laufhelfer auf drei Rädern, mit Lenker, Sattel und Bremse. Mit dem Orthesensystem «C-Brace» sollen Menschen, deren Muskulatur am Knie ganz oder teilweise gelähmt ist, ihr Bein wieder beugen und so auch Treppen hinuntersteigen können. Menschen mit neurologischen Erkrankungen, etwa Rückenmarksverletzungen, sollen mit einem «Exoskelett» besser gehen können.

Segensreich für Menschen, deren Hand wegen eines Tremors zittert, ist der unterstützende Maus-Adapter «Amaneo», der aus den Zitterbewegungen die gewünschte Aktion errechnen kann, sodass die Nutzer auch normale Smartphones bedienen können. Die «Smarte Matratze» behütet Pflegebedürftige und entlastet Angehörige, indem Sensoren Bewegungen und Körperfunktionen des Liegenden erfassen und über eine App auf ein Smartphone übertragen können.

Kann denn jeder solche modernen Hilfsmittel bekommen?

In der Verfügbarkeit liegt oft die Crux, zumal für Kassenpatienten. Man sieht auf der Messe etwas tolles, weiss aber nicht, ob man es kriegen kann und ob die Kosten erstattet werden. «Leider gehen oft Jahre ins Land, bis viele technische Neuheiten von Menschen mit Behinderungen auch genutzt werden können», sagt Martin Danner von der Bundesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe (BAG).

Ein Problem ist, dass Neuheiten oft nicht in das für die Verschreibung massgebliche Hilfsmittelverzeichnis der gesetzlichen Krankenkassen gelangen. Oder, dass dort immer noch auch veraltete Geräte (z.B. analoge Hörgeräte) stehen und dem Patienten angedreht werden. Erste Massgabe bei der Kostenerstattung durch die Kassen ist nach wie vor die medizinische Notwendigkeit eines Produktes.



Warum werden andererseits genehmigte Hilfsmittel oft nicht genutzt?

Weil die Nutzer mit den technischen Anforderungen der Geräte allein gelassen werden. Experten schätzen, dass etwa 30 Prozent der Hilfsmittel buchstäblich im Nachttisch vergammeln, weil die Menschen mit ihnen nicht klarkommen. Das ungenutzte Hörgerät ist da ein klassisches Beispiel. Danner: «Deshalb ist eine gute, verständliche Einweisung so wichtig.»

Was bot die Messe an Sonderveranstaltungen und Foren?

«Leben im Quartier digital gestalten» war das Leitthema des Rehacare-Kongresses am 28. September. Telemedizin oder Online-Plattformen zur Vernetzung mit Nachbarn oder Dienstleistern sollen länger ein selbstbestimmtes Leben im vertrauten Umfeld ermöglichen.

Das Rehacare-Forum in Halle 3 lud zu Vorträgen, Podiumsdiskussionen und Erfahrungsaustausch rund um Themen wie Pflege, Leben und Wohnen im Alter, Demenz, Wundversorgung, Mobilität und Kultur, Inklusion in der Arbeitswelt, aber auch Patiententrechte und Ansprüche bei der Hilfsmittelversorgung.

westdeutsche Zeitung / Alexander Schulte

FÜR DIE ZUGER REGIERUNG SIND TIXIS KEINE TAXIS

Der Zuger Regierungsrat lehnt das Gesuch des Fahrdienstes für Menschen mit einer Behinderung ab, die Busspur an der Chamerstrasse mitbenutzen zu dürfen. Tixi-Zug-Präsidentin Vreni Wicky ist empört und kündigt Beschwerde gegen den Entscheid an.



Auf der Chamerstrasse in Zug dürfen die Taxis die rund 800 Meter lange Busspur benutzen.

Am 18. September hat der Regierungsrat an seiner Sitzung ein Gesuch des Vereins Tixi Zug abgelehnt. Darin verlangte der Fahrdienst für Menschen mit einer Behinderung, dass seine Fahrzeuge die rund 800 Meter lange Busspur auf der Chamerstrasse benutzen dürfen. Dies, weil es zunehmend schwierig sei, die Fahrgäste rechtzeitig zu Therapien und Arztbesuchen zu bringen. Die kommerziellen Taxis dürfen besagte Busspur seit Jahren benutzen, was bislang zu keinerlei Problemen geführt hat.

«Wir sind empört und konsterniert», sagt Tixi-Zug-Präsidentin Vreni Wicky. «Zwei der sechs zu einem Mitbericht eingeladenen Stellen haben der Sicherheitsdirektion unser Gesuch innert Monatsfrist zur Annahme empfohlen und nach rund fünf Monaten bekommen wir nun eine abschlägige Antwort vom Regierungsrat.» Der Verein werde dagegen eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde einreichen und wenn nötig bis vor Bundesgericht gehen, betont Wicky.

Unbeantwortete Fragen

Die «Zuger Zeitung» fragt den zuständigen Sicherheitsdirektor Beat Villiger, wie die Mitberichte der Stadt, der Bau-, der Gesundheits- und Volksdirektion sowie der Direktion des Innern, der Stadt und der Zuger Polizei zum Entscheid ausgefallen seien? Wann welche Berichte bei der Sicherheitsdirektion eingetroffen seien und warum es so lang gedauert habe, bis der Entscheid gefallen sei? «Der Regierungsrat entscheidet als Kollegialbehörde», antwortet Villiger: Die Grundlagenarbeit, die internen Stellungnahmen und Prozesse der Meinungsbildung bräuchten ihre Zeit. Dabei würden die Geschäfte auch entsprechend priorisiert.

Warum wird für die Tixi-Taxis nicht ebenfalls ein unbefristeter Versuch angeordnet, wie zuvor bei den kommerziellen Taxis? «Busspuren dienen dazu, dass der öffentliche Verkehr möglichst ungehindert verkehren und die Fahrpläne eingehalten werden können», antwortet Villiger. Das habe Priorität. Die freiwilligen Fahrdienste seien konzessionierten Taxis und dem öffentlichen Verkehr nicht gleichgestellt. Konzessionierte Taxis seien auf einer einzigen Busspur im Kanton zugelassen und würden diese zu Verkehrsspitzenzeiten nutzen. «In der Güterabwägung rechtfertigt es sich nicht, die Busspuren für weitere Verkehrsteilnehmer zu öffnen», argumentiert Villiger.

Fahrdienst für behinderte Menschen



Bekanntlich sind Tixi-Benutzer Menschen mit einer Behinderung, die sich ein Taxi nicht leisten können, oder die aufgrund ihrer Beeinträchtigung den ÖV oder das Taxi gar nicht erst benutzen können. Auf den Websites des Kantons und Tixi Zug wird denn auch definiert: Tixi Zug ist ein Fahrdienst für behinderte und betagte Menschen, die den öffentlichen Verkehr nicht nutzen können. Im Entscheid der Regierung wird aber begründet: «Die Verkehrsordnung schliesst nicht aus, dass mobilitätsbehinderte Personen öffentliche Linienbusse oder kommerzielle Taxis benützen und so ebenfalls die Busspur an der Chamerstrasse befahren dürfen.

Wir haken bei Villiger nach. «Ich habe Verständnis dafür und bedaure es, dass sich betroffene Personen benachteiligt fühlen, wenn sie die Linienbusse oder Taxis nicht benützen können», sagt er und verweist auf die Begründung im Entscheid und die Systematik der Verkehrsanordnungen, dass bei Markierungen und Beschilderungen nach Fahrzeugkategorien und nicht nach Personengruppen unterschieden werde.

Aus dem abschlägigen Entscheid des Regierungsrats geht zudem hervor, dass die Benutzung und das Einspuren der kommerziellen Taxis auf der

Busspur problemlos funktionieren. Taxis bräuchten aber ein erhöhtes Kollisionsrisiko, wird argumentiert. Wir fragen: Wird da nicht mit zwei Ellen gemessen? «Taxis sind aufgrund des Leuchtschildes als solche erkennbar, freiwillige Fahrdienste nicht», sagt Villiger. Andere Verkehrsteilnehmer würden verunsichert und es könnten Konflikte geschaffen werden.

Wäre es dann nicht denkbar, dass die Zuger Taxis auf dem Dach mit einem «Tixi» markiert beziehungsweise ausgerüstet werden könnten? «Für konzessionierte Taxis und ihre Fahrer gelten besondere Anforderungen», sagt Villiger. Sie unterlägen der Gesetzgebung zur Personenbeförderung. Dafür würden sie das Recht erhalten, gewerbsmässig Personen zu transportieren und das Taxi als solches zu kennzeichnen. «Diese Anforderungen erfüllen die freiwilligen Fahrdienste nicht.»

Doch warum erlaubt die Regierung den kommerziellen Taxis die Fahrt auf der Busspur, wenn ja offenbar nur ein geringfügiger Fahrzeitgewinn erreicht wird, wie im Entscheid der Regierung zu lesen steht? «Busspuren dienen dazu, dass der öffentliche Verkehr – also die Busse – möglichst ungehindert verkehren und die Fahrpläne eingehalten werden können. Das hat Priorität», wiederholt Beat Villiger: Die Ausnahmeregelung werde für konzessionierte Taxis restriktiv gehandhabt und nur auf einem einzigen Abschnitt erlaubt, wo der öffentliche Verkehr nicht zu sehr beeinträchtigt werde.

Luzerner Zeitung / Charly Keiser

Luzerner Zeitung



ALPNACHERIN KANN TROTZ ROLLSTUHL MIT DEM GLEITSCHIRM ABHEBEN

Bei einem Gleitschirm-Absturz hat sich Angela Fallegger den Rücken gebrochen. Ihr Partner hat den Unfall miterlebt. Mit Kämpfergeist hecken die beiden Neues aus, um die Grenzen der Behinderung zu überwinden.



*Dank einer speziellen Konstruktion kann die an den Rollstuhl gebundene Angela Fallegger wieder Gleitschirmfliegen.
Bild: Astrid Zimmermann/PD*

Angela Fallegger (28) protestiert, als der Physiotherapeut in der Rehabilitation im Schweizer Paraplegiker-Zentrum in Nottwil sie für Schwimmübungen zum Kinderbecken führt. Schliesslich hat sie das Brevet als Rettungsschwimmerin und zwei gesunde Arme. Sie will ins richtige Schwimmerbecken. «Als er mich dann ins Wasser herabliess, war ich verdutzt. Mein Kopf und meine Beine tauchten sofort unter, während mein Hintern wie eine Boje an der Wasseroberfläche schwamm.» Angela Fallegger lacht herzhafte über sich selbst. Der Therapeut half ihr rasch heraus. Mittlerweile schwimmt sie wieder so gut, dass sie sich im Wasser sicher fühlt. Das ist wichtig, denn die Paraplegikerin segelt fürs Leben gern.

Viele halten sie für verrückt, weil sie weiterhin Gleitschirm fliegt und segelt. Aber sportliche Aktivitäten bleiben für sie ein grosses Bedürfnis: «Der Unfall war mit enormen Schmerzen und vielen Rückschlägen verbunden. Ich habe diesen Kampf nicht umsonst gekämpft. Ich möchte meine zweite Chance nutzen und die Dinge tun, die noch möglich sind – und ein bisschen Adrenalin gehört einfach dazu.»

Absturz aus siebzehn Metern

Es geschah vor drei Jahren. Angela Fallegger hatte sich mit zwei Kolleginnen zum Fliegen verabredet. «Die Thermik war gut, wir konnten lange in der Luft bleiben», erzählt sie. «Als wir zur Landung ansetzten, muss ich ein kurzes Blackout gehabt haben. Das nächste Bild, an das ich mich erinnere, war ein Heu-Transportseil vor mir. Ich manövrierte, mein Schirm schoss nach vorne und es riss mich in hohem Bogen darüber hinweg. Dann sackte ich in die Tiefe.»

Beim Absturz hatte sie eine Höhe von etwa siebzehn Metern, erklärt ihr Partner Patrick Aggeler. Er ist Fluglehrer an der Gleitschirmschule Emmetten und hat den Unfall beobachtet. Auf der Unfallstelle spürte Angela Fallegger bereits, dass ihr Rücken gebrochen war und sie innere Blutungen hatte. Als Pflegefachfrau konnte sie ihre eigene Diagnose stellen, das gab ihr ein kleines Stück Kontrolle über die dramatische Situation zurück.

Es folgten drei acht- bis zehnstündige Operationen. Der zertrümmerte Rückenwirbel wurde durch einen künstlichen ersetzt, das gebrochene Becken mit Schrauben stabilisiert, der offene Beinbruch und der Fuss operiert.

Wieder als Pflegefachfrau tätig

Den Alltag meistert Angela Fallegger in ihrer barrierefrei umgebauten Wohnung in Alpnach heute weitgehend selbstständig. Von der Schweizer Paraplegiker-Stiftung erhielt sie einen Direkthilfebeitrag für den Umbau ihres Autos. So konnte sie an ihren Arbeitsplatz zurückkehren. «Zuerst bekam ich die Nachricht, dass ich wohl nicht mehr in meinem Beruf arbeiten kann. Das hat mich zutiefst getroffen.» Dann stand das Thema einer Umschulung im Raum. Doch Angela Fallegger hatte Glück und konnte dank der Unterstützung ihres Teams wieder ihren angestammten Beruf als Pflegefachfrau aufnehmen.

Freund Patrick Aggeler ist ein Tüftler. Er konzipierte den Flug-Rollstuhl für ihre Tandemflüge und den Umbau des Segelschiffs. «Patrick ermöglicht mir dadurch sehr viel», sagt Angela. Verschworen hecken die beiden Tricks aus, um der Behinderung ein Schnippchen zu schlagen. Viele Liebesbeziehungen zerbrechen an so einem Unfall. Wie schaffen es die beiden, weiterhin gemeinsam glücklich zu sein? «Miteinander reden ist wichtig – auch über Frustrationen und Rückschläge», sagt Patrick Aggeler. «Dann denken wir an die schlimmsten Tage zurück und schätzen, was wir schon alles gemeistert haben.»

Wenn Angela Fallegger an die Zukunft denkt, sagt sie: «Mein grösster Wunsch ist, dass sich mein Körper stabilisiert und ich einen geregelten Tagesablauf erreiche. Und dass wir dann einfach geniessen, was wir zusammen haben.»

Dieser Artikel erschien im Gönner-Magazin «Paraplegie» der Schweizer Paraplegiker-Stiftung.

Janine Messerli, Schweizer Paraplegiker-Stiftung

EINE KAFKAESKE POSSE

Die IV als Laufbahn-Killer

Wieso ich eigentlich hätte Masseurin werden müssen und wieso mir ein viel billigeres Hilfsmittel verweigert wird: Ein Erfahrungsbericht rund um die IV.

Vor kurzem wurde im bekanntesten Boulevardblatt dieses Landes zu Recht über einen «Bschiss» im Behindertenwesen berichtet. Laut diesen Artikeln wurde in einer sogenannten geschützten Werkstätte in Brig, die vor allem für Blinde und Sehbehinderte betrieben wird, nur gerade ein hochgradig sehbehinderter Mitarbeiter beschäftigt. Der grosse Rest der Mitarbeiter verfügt über ein nur gering eingeschränktes Sehvermögen oder ist von anderen Gebrechen betroffen.

Die dort hergestellten Produkte (Bürsten, Besen, Körbe) sollten als «hochwertige Produkte» zu einem etwas höheren Preis verkauft werden, da diese von Blinden produziert würden. Aus historischen Gründen gilt der Blinde als der «Edelbehinderte», er wird am meisten bedauert und erhält heutzutage oft einen Blindenführhund zugesprochen, der landesweit als Sympathieträger gilt.



Ein Blindenhund ist rund 20 Mal teurer als ein Laseraufsatz an einem Blindenstock, wird im Thurgau aber nicht finanziert.

Weniger bekannt ist unverständlicherweise, dass das Behindertenwesen eine Milliardenindustrie darstellt. Die integrativen Arbeitsplätze im 2. Arbeitsmarkt (eben die geschützten Werkstätten) werden von der IV mit Beiträgen subventioniert, sobald sie besetzt werden können. Alle rekrutierten Mitarbeiter müssen zwingend über eine Teil- oder Vollrente verfügen. Oft beziehen die Betroffenen darüber hinaus Ergänzungsleistungen, denn die Entschädigung, mit der jeder für die geleistete Arbeit bedacht wird, kann mit Fug und Recht als besseres Taschengeld bezeichnet werden. Einen existenzsichernden Lohn hingegen wird niemand generieren können.

Auch wenn diese Situation als Integration bezeichnet wird, so kann nicht verleugnet werden, dass diese Einrichtungen aus Versicherungs- und Steuergeldern finanziert werden. Aufgrund der genannten Medienberichten könnten Leser und Leserinnen durchaus annehmen, die Mitarbeiter mit einer Behinderung wären in der Lage, ihren Lebensunterhalt eigenständig zu verdienen. Eine reine Illusion. Für mich als als promovierte Naturwissenschaftlerin mit baldigem Abschluss der Habilitation (die zum Führen des Titels «Privatdozentin», abgekürzt «PD» berechtigt und bezahlte Lehraufträge nach sich zieht), ist es kaum zu ertragen, dass nach wie vor das Klischee vom Blinden oder hochgradig Sehbehinderten (zu denen auch ich gehöre) herumgeistert, die ausschliesslich in sogenannten typischen «Blindenberufen» wie Bürstenbinder, Korbflechter oder medizinischen Masseuren tätig sind.

Die letztgenannten Berufsfelder werden von der IV als sogenannte «leidensadaptierten Tätigkeiten» bezeichnet und dementsprechend hätte ich im Jahre 2011 gezwungen werden sollen, einer Umschulung zur medizinischen Masseurin zuzustimmen. Rechtlich kann eine solche Umschulung nicht durchgesetzt werden und was ich

davon halte, brauche ich hier wohl nicht näher zu erläutern.

Akademische Tätigkeiten wie von mir ausgeführt, sind selbstverständlich ebenso «blindentypisch». Hier sind in erster Linie die kognitiven Fähigkeiten gefragt. Wer würde sich denn erdreisten zu behaupten, dass ein ursächlicher Kausalzusammenhang zwischen visuellen Unzulänglichkeiten und kognitiver Beeinträchtigung bestünde? Für die Ausübung jeglicher akademischer Tätigkeit durch Blinde und Sehbehinderte sind grundsätzlich Assistenzpersonen anzustellen, da Arbeiten wie das Anlesen von Literatur, Internet-Recherchen oder das Studium von Graphiken nur sehr begrenzt möglich sind. Diese Einschränkungen sind jedoch rein technischer Natur und haben demnach nichts mit verringerten kognitiven Fähigkeiten zu tun! In diesem Zusammenhang muss man sich im Klaren sein, dass auch Assistenzpersonen zum Beispiel für Korbflechter üblich sind, da es nicht möglich ist, gewisse Arbeitsschritte ohne visuelle Kontrolle auszuführen!

Soviel zu typischen Blindenberufen, ganz abgesehen zu schweigen von den Kosten, die der IV entstehen, wenn Menschen im Erwachsenenalter ihre Sehkraft verlieren und unter erheblichem finanziellen Aufwand umgeschult werden müssen. Speziell Umschulungen im akademischen Bereich können Kosten von über einer Million Franken zur Folge haben, da für die Jahre der Ausbildung ein Lohnersatz geleistet werden muss. Auch nach Umschulung müssen zwingend Assistenzpersonen entschädigt werden. Nur in Ausnahmefällen kann danach ein rentenausschliessendes Einkommen erzielt werden.

Es ist offensichtlich eine total individuelle Angelegenheit, ob Betroffene im 1. Arbeitsmarkt mittels IV-Rente und Zusatzeinkommen oder nach einer äusserst kostspieligen Umschulung eingegliedert

werden können, denn soweit mir bekannt, ist leider nur in absoluten Ausnahmefällen ein Arbeitgeber bereit, einem blinden- oder sehbehinderten Arbeitnehmer ohne Umschulung und nach entsprechender Einrichtung des Arbeitsplatzes ein sogenannt rentenausschliessendes Einkommen zu gewähren.

Es ist inakzeptabel und menschenverachtend, dass Betroffene sich gemäss IV-Mitarbeitern stets nach einem bestimmten Schema F verhalten müssen und dass die angeblich «billigste» Art der Eingliederung (eben in einen typischen «Blindenberuf») womöglich in einer geschützten Werkstätte stets zu bevorzugen sei – und dies selbstverständlich unter Missachtung der persönlichen Fähigkeiten und Voraussetzungen.



Die Posse geht im übrigen auch anderwertig noch weiter: Mit stetig abnehmender Sehkraft wird es unumgänglich, dass ich mich vor allem im Strassenverkehr mit einem weissen Stock bewege.

Nun hat in jüngster Zeit die Digitalisierung auch im Sehbehindertenbereich Einzug gehalten und so gäbe es probate Mittel, sich vor Verletzungen zu schützen: Eines davon wäre ein Laseraufsatz auf dem weissen Stock, der zuverlässig Hindernisse seitlich, auf Oberkörper- und Kopfhöhe anzeigen kann. Eine grossartige Unterstützung auch auf dem Arbeitsweg.

Im Kanton Zürich wird ein solcher Aufsatz anstelle eines Blindenhundes von der IV übernommen. Mit dieser Bedingung wäre ich selbstredend einverstanden. Mitarbeiter der IV TG behaupten 1. dieser Laseraufsatz befände sich nicht auf der Hilfsmittelliste der IV – das Gegenteil entspricht der Wahrheit. 2. Sei mir die Arbeitsassistenz zugesprochen wurde. Bloss - kann ein Assistent einem

zur Arbeit begleiten, dort acht Stunden warten, und auf dem Rückweg wiederum als Begleiter zu fungieren?! Eine wohl völlig lebensfremde Auffassung. Zudem ist es wohl noch erlaubt, auch privat mobil zu sein?

Aus anderen Kantonen ist bekannt, dass die Arbeitsassistenz und Blindenhund von der IV zusammen übernommen werden. Ich werde demnach einen Blindenhund beantragen müssen, obwohl die Kosten für diesen dem 20fachen eines Laseraufsatzes entspricht!

Barbara Müller, SP-Kantonsrätin Thurgau

Gehstöcke
Rollatoren
Relax-Sessel
Rollstühle
Rampen
Treppenlifte
Pflegebetten
Matratzen
diverse Kissen
Badehilfen
Haltegriffe
Spezialgeschirr
Notrufuhren
Inkontinenzschutz
Therapiehilfen
und vieles mehr

aUFORUM
Beste Produkte für Pflege und Komfort.

Auforum AG
Im Steinenmüller 2
4142 Münchenstein
T 061 411 24 24, info@auforum.ch

www.auforum.ch



EUROBUS MUSS ROLLSTUHL-FAHRERN ZUGTICKETS ZAHLEN

Die Schweizer Fernbusse sind noch nicht behindertengerecht. Eurobus muss nachrüsten. Auch beim Fernbus-Riesen Flixbus geht einiges.



Seit dem 10. Juni fahren die Fernbusse von Eurobus auf drei Linien durch die Schweiz. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat den Betrieb genehmigt – unter Auflagen: So müssen etwa das Halbtax und GA anerkannt werden und das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) eingehalten werden.

Doppelt so viele Buchungen

Wie Roger Müri von Eurobus sagt, sei die Firma mit dem operativen Start des Fernbusnetz sehr zufrieden. Im Juli hätten sich die Buchungen gegenüber dem Juni mehr als verdoppelt. Diese Tendenz stimme zuversichtlich. In den nächsten Monaten würden nun Anpassungen am Liniennetz, dem Fahrplan und den Fahrzeiten geplant, so Müri.

Das ist Eurobus aber aus technischen Gründen noch nicht möglich. Die Busse, die bisher eingesetzt werden, sind nur für Rollstuhlfahrer zugäng-

lich, die eine minimale Gehfähigkeit vorweisen und deren Rollstuhl zusammenfaltbar ist. Die Mitfahrt im günstigen Fernbus ist damit vielen Rollstuhlfahrern verwehrt.

«Solche Busse sind noch nicht verfügbar»

Möglich ist das nur, weil das BAV eine Ausnahme zulässt. «Das Busunternehmen hat sich verpflichtet, Busse zu beschaffen, die dem Gesetz entsprechen», sagt Sprecherin Florence Pictet. Das nehme aber mehrere Monate in Anspruch, weil solche Fahrzeuge noch gar nicht auf dem Markt verfügbar seien. «Das wirtschaftliche Risiko, diese Busse schon vor der Konzessionserteilung zu bestellen, wäre aus Sicht des BAV zu gross gewesen.»

Damit Eurobus trotzdem dem Gesetz entspricht, wurde das Unternehmen zu einer Ersatzlösung verpflichtet. «Eurobus ist verpflichtet, Reisenden im Rollstuhl, für die ein Ein- und Aussteigen nicht möglich ist, die Kosten für eine dementsprechende Beförderung durch die Eisenbahn zu vergüten», sagt Pictet.

«Betroffene offen informiert»

Roger Müri, Leiter Fernbus bei Eurobus, kennt das Problem. «Momentan fahren wir unsere Linien mit normalen Reisebussen. Diese verfügen nicht über Rollstuhlplätze», sagt er. Lange dauere dieser Zustand aber nicht an. «Ab Dezember werden wir unsere neu bestellten Doppelstockbusse in Betrieb nehmen. Diese verfügen über einen Niederflurzugang mit Rampe und über zwei Rollstuhlplätze.»

Zudem werde es eine Rollstuhltoilette geben, die mit einem normalen Rollstuhl befahrbar sei. «Das ist eine Weltpremiere», sagt Müri. «Wir haben Rollstuhlfahrer immer sehr offen darüber informiert, was möglich ist und was nicht. Das wurde von den Betroffenen sehr gut aufgenommen»,

sagt er. Bisher habe Eurobus keine Ersatzbeförderungen bezahlen müssen.

Flixbus fällt nicht unters Gesetz

Während Eurobus in neue Fahrzeuge investiert, um dem Gesetz nachzukommen, ist beim deutschen Fernbus-Riesen Flixbus keine Besserung in Sicht. Reisende im Rollstuhl, die nicht gehfähig sind, werden dort noch über längere Zeit nicht mitfahren können. Weil Flixbus keinen Transport innerhalb des Landes durchführt, sondern nur auf internationalen Routen, hat die Firma keine dementsprechenden Auflagen vom BAV erhalten.

Marc Moser, Sprecher des Behinderten-Dachverbandes Inclusion Handicap, hält das für einen Fehler. «Unserer Auffassung nach untersteht auch Flixbus dem Behindertengleichstellungsgesetz», sagt er. «Wir sind anderer Ansicht als das BAV.» Der gesamte ÖV müsse gemäss dem Gesetz bis 2023 barrierefrei zugänglich sein. «Es ist wichtig, dass gerade bei neuen Angeboten wie Fernbussen von Anfang an darauf geschaut wird», sagt Moser.

Flixbus-Sprecher Martin Mangiapia sagt, ein grosser Teil der Flixbus-Flotte sei bereits mit je zwei Rollstuhlplätzen ausgestattet. In Deutschland müssten alle ab 2016 neu zugelassenen Busse behindertengerecht sein, damit ab 2020 alles umgerüstet sei. «Wenn wir allein die deutschsprachigen Buspartner betrachten, die für Flixbus in oder durch die Schweiz fahren, so sind hier etwa 45 Prozent mit den zwei Rollstuhlplätzen ausgestattet – mit stark steigender Tendenz.» Auch im Rest Europas sei Flixbus am Thema dran. Der italienische Ableger arbeite etwa punktuell mit einem Hilfsdienst zusammen, der das barrierefreie Reisen unterstütze.

86,4 PROZENT ALLER BAHNHÖFE IN DEUTSCHLAND OHNE BAHNHOFSKLO

Es ist ein beruhigendes Gefühl, wenn man eine Toilette in erreichbarer Nähe weiß und es ist äusserst hilfreich, wenn sie im Notfall auch zugänglich, sauber und bezahl-



bar ist. Dies betrifft unter anderem Bahnhöfe, die Tag für Tag von hunderttausenden Menschen frequentiert werden.

«Erschreckender Fakt aber ist: Nur 13,6 Prozent aller Bahnhöfe in Deutschland verfügen über öffentliche Toiletten, und die Bundesregierung sieht diesbezüglich keinen Handlungsbedarf. Das ist völlig inakzeptabel», erklärt der stellv. Fraktionsvorsitzende der LINKEN im Bundestag, Dr. André Hahn, zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der LINKEN «Toilettenanlagen auf Bahnhöfen der Deutschen Bahn».

Noch weniger öffentlichen Bahnhofs-Toiletten sind barrierefrei (nur 8,2 Prozent).

Viele Toilettenanlagen sind in einem schlechten Zustand und/oder nicht durchgehend geöffnet und/oder (mit 50 Cent oder 1 Euro) für viele Reisende zu teuer. Dies betrifft nicht nur kleine Bahnhöfe, sondern auch große Bahnhöfe wie Berlin-Ostkreuz, wo trotz derzeit täglich über 120.000 Ein-, Aus- und Umsteigern frühestens im Jahr 2019 eine Toilette zur Verfügung stehen soll.

BBZ Berliner Behindertenzeitung

20 Minuten / Stefan Ehrbar

Dorffest Binningen

*Wir machen mit
und freuen uns
auf Ihren Besuch!*



14.-16. September 2018





Am Freitag-Abend, dem 14.6.2018 startete das Binner Dorffest – zuerst noch etwas verhalten. Unser echt schweizerisches Essensangebot (Hörnli & Ghackt's und Älpler-Makkaroni) waren aber am Samstagabend schon um 18.00 h zum ersten Mal ausverkauft. Musikalisch wurde der Freitagabend von Alex Felix mit der PS Corporation

bestritten. Am Samstag hatten wir das Binner Gitarren-Quintett «Five & Me», die Binner Jugendmusikschule und eine Bläserformation zu Gast. Der Sonntag wurde durch die «Schubiles Banjo Swing», das Ländler-Trio «Eggflueh» und dem «Jodlerchor Therwil» umrahmt.



AUTOBASEL 2018

AUTO·BASEL

13. – 16. SEPTEMBER 2018

Bereits zum fünften Mal haben wir mit einem Informationsstand an der AutoBasel in den Hallen der Mustermesse, teilgenommen.

Wir konnten wieder unsere Dienstleistungen, den Jubiläums-Bulli und das Rollimobil einer breiten Öffentlichkeit vorstellen. Für alle Kleinen und Kleingeblieden gab es zudem einen gelben IVB-Ballon.



ADAC: BARRIEREFREI MOBIL IN STÄDTEN UND GEMEINDEN

Im Frühjahr 2018 lud der ADAC kommunale Experten, Wissenschaftler sowie Verbandsvertreter zu einer Fachkonferenz nach Berlin ein, um über die Frage: Wie kann die Verkehrsinfrastruktur für mobilitätseingeschränkte Menschen gestaltet werden?

Der mit 20 Millionen Mitgliedern grösste Verein Deutschlands kümmert sich als mitgliederorientierter Mobilitätsdienstleister um die Sicherung und Weiterentwicklung der individuellen Mobilität seiner Mitglieder. Dazu gehört für den ADAC e.V. auch, nicht nur von Mobilität und Barrierefreiheit zu reden, er tut auch was dafür. Beispielhaft ist etwa, dass auf dem Portal www.maps.adac.de Informationen des Kennzeichnungssystems «Reisen für Alle» abgerufen werden können. Auch der Pannenhilferuf für Gehörlose und Menschen mit Sprachbehinderung (per SMS, E-Mail, Fax oder online) ist vorbildlich.

Der Gastgeber des Expertentreffens Volker Krane vom Verkehrsvorstand des ADAC Berlin-Brandenburg betonte in seiner Eröffnungsrede, dass eine barrierefreie Infrastruktur eine zwingende Voraussetzung für eine Mobilität für Alle ist und letztlich die ganze Gesellschaft davon profitiert. Da mobilitätsbehinderte Menschen motorische, visuelle, auditive oder kognitive Einschränkungen haben können, ergeben sich teilweise sehr unterschiedliche Anforderungen an die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur. «Uns ist es ein wichtiges Anliegen, die barrierefreie Gestaltung unserer Region im Rahmen unserer Aufgaben und Möglichkeiten konstruktiv zu begleiten», erklärte Krane. Der ADAC ist auf diesem Gebiet schon seit vielen Jahren beispielgebend unterwegs

und untersucht auch in seinen aktuellen Studien verschiedene Aspekte der Barrierefreiheit. Neue diesbezügliche Ergebnisse werden im 2. Halbjahr 2018 vorgestellt. Im Jahr 2017 standen die Fernbusbahnhöfe auf dem Prüfstand. Bei den 10 untersuchten Busbahnhöfen war auch die Zugänglichkeit ein Prüfkriterium.

Auf zwei neue Publikationen aus seinem Hause verwies der ADAC. Neu aufgelegt wurde die Fachbroschüre «Barrierefreie Verkehrsinfrastruktur». In ihr finden Verkehrsplaner, Kommunalpolitiker und interessierte Einzelpersonen kompakt und übersichtlich Informationen zu rechtlichen Rahmenbedingungen, zu DIN-Normen sowie zur Gestaltung einer barrierefreien Infrastruktur im Sinne des «Design für Alle» in den verschiedenen Bereichen des Personenverkehrs. Für Betroffene und Angehörige bietet der ADAC in einem Ratgeber «Selbstbestimmt unterwegs» viele wertvolle Hinweise zu unterstützenden Massnahmen und Aspekten der Verkehrssicherheit. Diese Broschüre wurde gedruckt und steht als Download zur Verfügung.

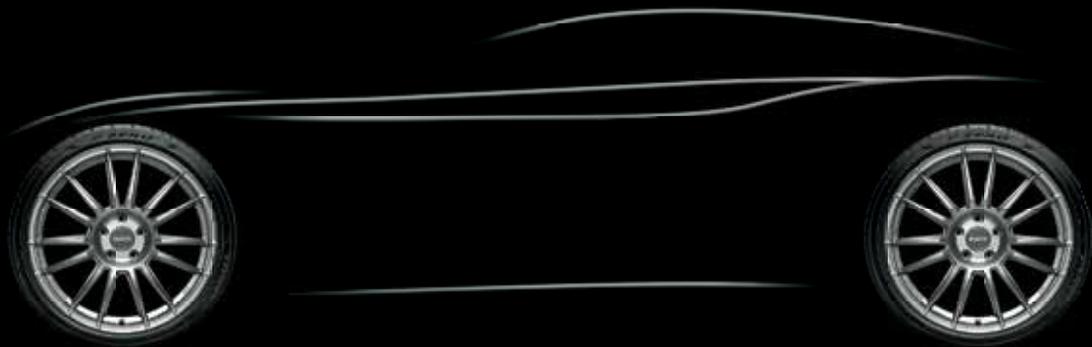


<https://www.adac.de/infotestrat/mobil-mit-behinderung/>

P ZERO™

ACCESSORISE THEM WITH
YOUR FAVOURITE CAR.

(CAR NOT INCLUDED)



NEW GENERATION P ZERO™

P ZERO™

Pirelli P Zero™ Reifen. Massgeschneiderte Performance seit 1986.

Seit über 30 Jahren ist der P ZERO™ die Wahl der weltweit namhaftesten Automobilhersteller, für die besten Fahrzeuge.

Der neue P-ZERO™ ist massgeschneidert für Fahrzeuge der neuesten Generation und individuell entwickelt, um die Eigenschaften Ihres Fahrzeuges zu steigern.

Für weitere Informationen besuchen Sie www.pirelli.ch



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

EUROPÄISCHES BARRIERE-FREIHEITSGESETZ

Der Deutsche Behindertenrat fordert eine Einigung zum europäischen Barrierefreiheitsgesetz.

«Wir haben lange genug gewartet. Bis zum 3. Dezember 2018, dem Europäischen Tag der Menschen mit Behinderungen, muss das europäische Barrierefreiheitsgesetz stehen», erklärte am 27. September 2018 dessen Sprecher SoVD-Präsident Adolf Bauer.

Anlässlich der Verhandlungsrunde der europäischen Institutionen zum European Accessibility Act (EAA) am 2. Oktober hat das Europäische Behindertenforum einen offenen Brief mit dieser Forderung veröffentlicht. Der Deutsche Behindertenrat unterstützt diesen Brief ausdrücklich. Der Behindertenrat sieht im EAA eine Chance, die Lebensbedingungen aller Menschen in Euro-

pa zu verbessern, insbesondere von 80 Millionen Europäerinnen und Europäern mit Behinderungen. Um seine volle Wirkung zu entfalten muss das Gesetz einen breiten Geltungsrahmen besitzen und auch Barrierefreiheitsanforderungen für die bauliche Umwelt, den Nahverkehr und das Vergabewesen formulieren. An dieser Frage stockt jedoch seit fast drei Jahren das Verfahren. „Wir könnten schon längst ein gutes Ergebnis haben, wenn die Bundesregierung nicht die Verhandlungen verlangsamen würde“, beklagt Adolf Bauer.

Viele Mitgliedsstaaten der EU unterstützen die Forderungen nach einem starken Barrierefreiheitsgesetz. Doch Deutschland blockiert ein konstruktives Mandat in Brüssel, woran die Verhandlungen vor der Sommerpause beinahe gescheitert wären. Wenn die Bundesregierung jetzt einlenkt, kann bis Jahresende ein guter EAA verabschiedet werden.

kobinet-nachrichten



TERMINKALENDER 2018 / 2019

27. Okt. bis 13. Nov. 2018	IVB Strickstand an der Basler Herbstmesse (Petersplatz)
25. November 2018	Häbse-Theater Sondervorstellung für die IVB
04. Dezember 2018	50. Abendverkauf für Behinderte und Betagte
16. Dezember 2018	IVB Weihnachtsfeier im Kronenmattsaal Binningen
18. Januar 2019	19. Museumsnacht Basel mit IVB-Shuttle-Bussen
03. Februar 2019	IVB-Lottonachmittag im Kronenmattsaal Binningen
08. bis 17. Februar 2019	MUBA mit IVB-Infostand
11. + 13. März 2019	Basler Fasnacht mit «geschützen» Plätzen am Claraplatz
11. bis 13. März 2019	IVB-Grillstand an der Basler Fasnacht
12. März 2019	«Fasnacht zem aalänge»
12. Mai 2019	IVB Generalversammlung im Kronenmattsaal Binningen

alle Daten/Termine ohne Gewähr, Terminänderungen vorbehalten)

OHNE IHRE HILFE SEHEN WIR
«GANZ SCHÖN ALT» AUS.

**DANKE FÜR IHRE
UNTERSTÜTZUNG!**



PC 40-14018-0 / WWW.IVB.CH



IVB

BEHINDERTENTRANSPORT



Steinschlag auf der Frontscheibe?

Frontscheibenersatz und Reparaturen

steinschlag-gmbh.ch

Service vor Ort

079 401 89 97

Hier könnte auch Ihr Inserat stehen!

Die IVB-Noochrichte erscheint in einer Auflage von 3'200 Exemplaren und wird jeweils, neben den Vereinsmitgliedern, staatlichen Stellen, Aerzten, Institutionen und Meinungsträgern kostenlos zugestellt!

Ihre Zielgruppe?

Weitere Infos und Medienunterlagen erhalten Sie unter ivb@ivb.ch

Perspektiven schaffen

Wohn- und Arbeitsplätze im WBZ



WBZ

Haben Sie eine körperliche Behinderung und lassen sich nicht gerne hindern? Suchen Sie nach neuen Möglichkeiten, Ihr Leben zu gestalten? Brauchen Sie Unterstützung, schätzen aber das selbstbestimmte Sein? Dann sind Sie bei uns richtig.

Wir bieten Wohn- und Arbeitsplätze

- interne und externe Wohnpflege mit Betreuung
- Arbeits- und Beschäftigungsplätze
- Wohntraining

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Dann kontaktieren Sie uns. Wir freuen uns auf Sie.

Cornelia Truffer
Bereichsleiterin Services
cornelia.truffer@wbz.ch

t +41 61 755 71 07

WOHN- UND BÜROZENTRUM FÜR KÖRPERBEHINDERTE

Aumattstrasse 70–72, Postfach,
CH-4153 Reinach 1

t +41 61 755 77 77

www.wbz.ch
 

DIE FÄHIGKEIT ZÄHLT, NICHT DIE BEHINDERUNG

Basler Orthopädie

www.rene-ruepp.ch



Basler Orthopädie
René Ruepp AG
Austrasse 109, 4003 Basel
Telefon 061 205 77 77
Fax 061 205 77 78
info@rene-ruepp.ch

DRUCK

BROSCHÜREN

PLAKATE

PLÄNE

GESTALTUNG

TEXTIL DRUCK

BESCHRIFTUNGEN



Birsigalstrasse 5
CH-4153 Reinach
Tel. ++ 41 61 711 16 90
Fax ++ 41 61 713 23 44
www.ettermedia.com
office@ettermedia.com



Adressberichtigung bitte an IVB, Postfach, 4002 Basel

Ich interessiere mich für weitere Informationen über
die IVB-Behindertenselbsthilfe beider Basel

Name/Vorname _____

Strasse _____

PLZ / Ort _____

Telefon _____

Unterschrift _____

Bitte ausschneiden und senden an:
IVB-Behindertenselbsthilfe, Postfach, 4002 Basel