

Themen:

S. 09 Tag des weissen Stockes

S. 12 E-Mobilität und Barrierefreiheit

S. 25 Rollstuhl überwindet Treppen

S. 32 Forderungen an das
Gesundheitswesen



**90 Jahre
IVB**

GLOOR REHAB. & CO AG

In guten Händen

MID Lectus der Mittelradantrieb von Karma

Komfort und
Wendigkeit auf
sechs Rädern

- Hoch anpassbar
- Weiches Fahrgefühl dank individuell einstellbarer Federung
- Sitzhöhenlift und Liegeposition
- Präzises Manövrieren
- Auch als Vorderradantrieb lieferbar
- Kompakte Masse



Verlangen Sie die Unterlagen oder eine kostenlose, unverbindliche Probefahrt!

Weitere Infos auch auf www.gloorrehab.com

Gloor Rehab. & Co AG

Mattenweg 5 • CH-4458 Eptingen BL • Tel. 062 299 00 50 • mail@gloorrehab.ch • www.gloorrehab.com



IVB

BEHINDERTENSELBSTHILFE

IVB-NOOCHRICHTE Nr. 124 – Inhalt

40. Jahrgang / Auflage: 3'000

EDITORIAL	03	Ein aktives Jubiläumsjahr
AKTUELL	06 09 19	Über 7'000 Schwerbehindert Arbeitslose mehr Tag des weissen Stockes am 15.10.2022 Mehr Barrierefreiheit auf NETFLIX
MOBILITÄT	12 16 17 22 23 35 38	Barrierefreiheit bei E-Mobilität berücksichtigen Ford erprobt Ladesäule mit Roboterarm MINI bietet Cooper SE für Leistungsbeeinträchtigte UBER muss wegen Diskriminierung zahlen BREXIT: Probleme mit Behinderten-Parkkarte Ich bin behindert: Holt mich hier raus! Die vergessene Kundschaft
SOZIALPOLITIK	32	RESOLUTION: 10 Forderungen zur Gesundheit
HILFSMITTEL	04 25 30	Rollstuhl-Tuning Das darf man und das nicht Innovation: Dieser Rollstuhl kann Treppensteigen Wie sicher sind Elektro-Rollstühle eigentlich?
INTERN	20 36	IVB Jubiläums-Schweizerreise am 4.9.2022 90. IVB-Generalversammlung
GESCHICHTE	27	Die Frau im Rollstuhl, die den Teddybär erfand
Dasch s'Letscht	40	IVB Terminkalender 2022 / 2023

IMPRESSUM:

Redaktion

Markus Schneiter
Marcel W. Buess

Fotos

Markus Schneiter
Kristina Todosijevic

Layout

tricky triet, Basel
Markus Schneiter

Herausgeber

**IVB Behindertenselbsthilfe
beider Basel**

Druck

ettermedia.swiss, Reinach

Erscheint

seit 1980 vierteljährlich

Inserate

IVB.Sekretariat
Tel.: 061 426 98 00
Email: sekretariat@ivb.ch

Adresse

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



Waldspurger

Lebensqualität dank Mobilität.

Ein Fahrzeug muss sich an Sie und Ihre Bedürfnisse anpassen – nicht umgekehrt. Unsere Umbauten nach Mass werden seit 1978 in unserer Werkstatt in Bergdietikon gefertigt.

UMBAU FÜR
DIVERSE
AUTOMARKEN
MÖGLICH

Rollstuhlverladehilfe



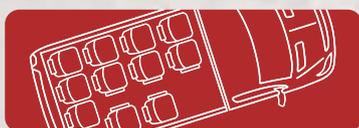
Ein- und Aussteigehilfen



RolliPro™

Die clevere Lösung für Menschen mit Mobilitätseinschränkung.

FAHRZEUGAUSBAU
WALDSPURGER



BEWÄHRT UND INNOVATIV

Kontaktieren Sie uns für weitere Informationen. Wir beraten Sie gern.

044 743 80 40 • waldspurger.ch

EIN AKTIVES JUBILÄUMS- JAHR!

Dreiviertel unseres Jubiläumsjahres «90 Jahre IVB» sind bereits vorüber. Aufgrund der Corona-Pandemie, welche uns – und viele andere auch – in den letzten zwei Jahren praktisch blockierte und öffentlich nicht stattfinden liess, wollten wir im laufenden Geburtstagsjahr möglichst viel präsent und aktiv sein. Deshalb wollen wir an dieser Stelle für einmal über uns selber berichten.

Intern fanden am 15. Mai ein kombinierter Lotto- und Unterhaltungsnachmittag im Kronenmattsaal in Binningen und am 19. Juni die Jubiläums-Generalversammlung im Rathaus und im Hotel Merian – beides an unserem Gründungsort Basel – statt (siehe Fotoreportage auf den Seiten 36 und 37 dieser Ausgabe). Vom 10. bis 12. Juni war die IVB mit einer Festwirtschaft am dreitägigen Dorffest in Allschwil präsent und am Wochenende vom 24. bis 26. Juni betrieben wir die Tombola am traditionellen Riehener Dorffest. Es war ein strenger und für die IVB-Crew sehr belastender Monat.

Man hat uns wahrgenommen!

Nach den Sommerferien ging es Schlag auf Schlag weiter: Am 19. August IVB-Grillstand am «Em Bebbi sy Jazz», am Sonntag, dem 4. September, führte uns die traditionelle IVB-Schweizerreise ins Grand Hotel Giessbach am Brienzensee (siehe Fotoreportage auf den Seiten 20 und 21). Vom 2. bis 4. September waren wir mit einem Info-Stand an der AutoMobilBasel in der St. Jakobs-Halle und am drauffolgenden Wochenende, nämlich vom 9. bis 11. September, war der IVB-Patiententransport mit einem Krankenwagen und einem Info-Stand am «Claraspittel-Fescht». Wir verteilten dort über 1'000 gelbe IVB-Ballone und dominierten das Fest zumindest in dieser Hinsicht...

Und am Freitag, dem 23. September fand schliesslich im grossen Musiksaal des Basler Stadtkasinos ein Benefizkonzert mit der aus dem Bündnerland stammenden «La Compagnia Rossini» zugunsten der 90-jährigen IVB statt. Veranstaltet wurde dieses klassische Konzert von Franco Riccardi – herzlichen Dank.

Wie bereits erwähnt halten wir in dieser Ausgabe der IVB-Noochrichte zumindest fotografisch kurz Rückblick auf die denkwürdige Jubiläums-Generalversammlung und die wunderschöne Schweizerreise an die Gestade des Brienzensees. In der Weihnachtsausgabe dieser Zeitung werden wir dann auch einige Impressionen unserer anderen Aktivitäten abbilden.

Wie geht es nun bis Ende 2022 weiter: Während der bevorstehenden Herbstmesse werden wir natürlich wieder – wie in den vergangenen fünfzig Jahren – mit unserem Strickstand am gewohnten Ort auf dem Petersplatz unserer Stammkundschaft mit schönen und praktischen Stricksachen viel Freude bereiten. Am 27. November folgt die Sondervorstellung für unsere Mitglieder im Kulturhaus Hübse. Und mit der Weihnachtsfeier am 18. Dezember im Kronenmattsaal in Binningen geht dann ein intensives und erlebnisreiches IVB-Vereinsjahr zu Ende.

Herzlichst, Ihre

IVB Behindertenselbsthilfe beider Basel



Rollstuhl Tuning: das darf man und das nicht!



Ein 65-Jähriger wurde 2018 in Deutschland aus dem Verkehr gezogen. Wieso? Weil er seinen Elektro-Rollstuhl per Tuning so «frisiert» hatte, dass er eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erreichte. Das Problem, der 65-Jährige konnte keine Fahrerlaubnis für sein Fahrzeug nachweisen und musste daraufhin ein Bussgeld zahlen und erhielt einen Punkt in Flensburg. Daraufhin stellten sich viele die Frage: Wie viel Tuning ist



denn überhaupt erlaubt und in welchem Rahmen? Der folgende Ratgeber soll umfassend und die ein oder andere Frage beantworten.

Ein unerwartetes Ereignis, das Alter oder eine chronische Krankheit können alles zahlreiche Gründe für die Notwendigkeit eines Rollstuhls sein. Viele Städte achten darauf, Barrierefreiheit zu ermöglichen und den Rollstuhlfahrern den Alltag zu erleichtern. Dennoch ist manchmal ein kleines Tuning hilfreich oder einfach nur schick. Die meisten denken beim Tuning an aufgemotzte Autos, aber auch Rollstühle können personalisiert werden. Beim Rollstuhl-Tuning gelten aber auch, wie beim Auto-Tuning, Vorschriften.



Welche Vorschriften sind zu beachten?

Im Prinzip kann jedes Seniorenmobil mit ein wenig «Tuning» individualisiert werden. Eine wichtige Regel sei jedoch zu beachten: Der Rollstuhl muss sich an die Bestimmungen des Verkehrsrechts halten. Sollte eine Geschwindigkeit von über 25 km/h mit dem Elektrorollstuhl erreicht werden, ist dafür eine Fahrerlaubnis notwendig, sonst gilt das als Fahren ohne Fahrerlaubnis. Zudem sollte darauf geachtet werden, dass die Betriebserlaubnis erlischt bei unerlaubtem Tuning. Grundsätzlich gilt, dass sich der getunte Rollstuhl an

die verkehrsrechtlichen Vorschriften halten muss. Ansonsten drohen Sanktionen gemäss Busgeldkatalog oder Anzeigen und/oder Entzug der Fahrerlaubnis, wenn der verkehrswidrige Rollstuhl im öffentlichen Strassenverkehr genutzt wird.

nicht so viel Tuning möglich wie bei einem Auto. Trotzdem kann das ein oder andere Teil an den eigenen Geschmack angepasst werden. So gibt es etwa einzigartig designte Lenkrollen, Felgen und sogar einen individuellen Speichenschutz. Diese Teile sind nur einige Beispiele. Weitere Dinge und Möglichkeiten sind:



- Lenkrollen mit einem einzigartigen Design (auch mit LED)
- LED-Leuchten für den Rollstuhl
- farbige Reifen für den Rollstuhl
- andere Reifen (mit mehr Profil oder etwas breiter)
- Speichenschützer im einzigartigen Design
- Therapeutische (wen vorhanden) mit einzigartigen Motiven
- neu belederte/ausgestattete Sitz-/Rückenfläche
- diverse Halter für Smartphone, Radio etc.
- Aufkleber / Sticker aufbringen
- Zusatzbeleuchtungen verbauen

Welche Teile können getunt werden?

Viele fragen sich, was denn an einem Rollstuhl überhaupt aufgepeppt werden kann. Natürlich ist

Bei einem E-Rollstuhl besteht zudem die Möglichkeit, den Motor zu tunen. Dabei ist natürlich

...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

darauf zu achten, dass eine gültige Fahrerlaubnis vorhanden ist, wenn er danach mehr als 25 km/h erreichen kann. Auch muss darauf geachtet werden, ob der Rollstuhl diese Geschwindigkeit überhaupt fahren darf. Passt etwa die Sicherheits-einrichtung? Für die höhere Geschwindigkeit muss der Rollstuhl offiziell ausgelegt sein, damit Sanktionen gemäss Bussgeldkatalog ausbleiben. Mit ein bisschen Tuning kann der Rollstuhl aber problemlos aus der Masse herausstechen und möglicherweise wird die Nutzung spassiger/bequemer.



Rollstuhl-Tuning: Fazit

Rollstuhl-Tuning ist etwas für Jedermann, der seinem Rollstuhl eine persönliche Note verleihen möchte. Natürlich muss der Rollstuhl aber den verkehrsrechtlichen Vorschriften entsprechen. Vor allem beim Tunen des Motors sollte eine gültige Fahrerlaubnis bei einer Geschwindigkeit von über 25 km/h vorliegen und die Betriebserlaubnis darf durch das Tunen nicht erlöschen. Dennoch ist es möglich, viele weitere Teile des Rollis zu modifizieren und seiner Kreativität freien Lauf zu lassen.

tuningblog 31. März 2022 Tipps, Produkte, Infos & Co
https://www.tuningblog.eu/kategorien/tipps_tuev-dekra-u-co/rollstuhl-tuning-404331/

Deutschland: Über 7'000 schwerbehinderte Arbeitslose mehr als vor der Pandemie

Trotz Personalmangel an allen Ecken ist die Zahl der arbeitslos gemeldeten behinderten Menschen immer höher als vor der Pandemie.



Waren im August 2019 noch 156.453 schwerbehinderte Menschen arbeitslos gemeldet, sind es im August 2022 163.815, wie aus der aktuellen Statistik der Bundesagentur für Arbeit hervorgeht. Im Vergleich zum Vorjahr ist die Zahl der arbeitslos gemeldeten schwerbehinderten Menschen jedoch um fast 8'000 zurückgegangen.

Für den noch stark von der Corona-Pandemie geprägten August 2021 hatte die Bundesagentur für Arbeit 171'965 arbeitslose schwerbehinderte Menschen gemeldet.

Mit Spannung warten deshalb die deutschen Behindertenverbände auf die Vorschläge zur «Ausgleichsabgabenerhöhung» und zur Verbesserung der Situation behinderter Menschen auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt, die im Herbst vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales auf den Weg gebracht werden sollen.

AsFam Für pflegende Angehörige
Beider Basel

AsFam – ANGEHÖRIGE PFLEGEN UND DAFÜR EINEN LOHN ERHALTEN?

– seit kurzem ist dies in einigen Kantonen der Schweiz möglich – nun auch in den beiden Basel.

Immacolata Di Nola hilft ihrem Sohn, wo sie kann. Der 30-jährige Pasquale ist nach einer Kinderlähmung stark eingeschränkt. Von morgens früh bis abends spät, ist seine Mutter an seiner Seite, hilft ihm, wo sie nur kann, seit 29 Jahren. Dies schränkte sie selbst, ein einer Erwerbstätigkeit nachzugehen. Damit gibt es für sie auch keine Absicherung mittels Sozialabgaben wie AHV, etc. Dies änderte sich vor gut einem Jahr.

Das Zürcher Unternehmen «Assistenz für Familien mit pflegenden Angehörigen» kurz «AsFam» bietet nun finanzielle sowie pflegerische Unterstützung für pflegende Angehörige an.

Voraussetzung ist, dass die Angehörigen dabei durch anerkannte Pflegefachleute geschult, betreut und begleitet werden. Zwei Mal im Monat kommt eine Pflegefachperson zuhause vorbei und unterstützt die Pflegenden und beurteilt die aktuelle Situation des/der Patienten*in. Selbstverständlich ist auch ein telefonischer Austausch bei Fragen und Informationen zwischen der pflegenden Familie und der Spitex jederzeit möglich.

So eingebettet in die «Spitex AsFam», die regelmässige Lohnzahlung und die fachliche und persönliche Unterstützung, hat sich die Situation für die ganze pflegende Familie Di Nola nun merklich entspannt.

Mehrere tausend Personen betreuen ihre intensiv pflegebedürftigen Angehörigen in der Schweiz zu Hause. Damit entlasten sie das Schweizerische Gesundheitswesen enorm, personell und finanziell. Die Kehrseite dieses Engagements ist häufig die nicht Vereinbarkeit der Pflege mit einer Erwerbstätigkeit. Ohne Gehalt wird somit auch die eigene persönliche Absicherung durch die Sozialversicherungen wie AHV und Pensionskasse verunmöglicht, was sich dann im Alter als sehr negativ auswirken kann.



2021 wurde AsFam als gesamtschweizerische Organisation gegründet. Mittlerweile ist sie in sechs Kantonen vertreten und betreut und unterstützt mehr als 150 pflegende Familien. Seit diesem Frühjahr besteht sie nun auch in der Region Basel: als AsFam beider Basel mit Sitz in Therwil BL und einem Büro in Basel BS.

«Mit grossem Respekt, einer gewissen Demut, aber auch Freude und Pioniergeist sind wir glücklich, dass wir diese wertstiftende Aufgabe nun auch in die Region Basel bringen dürfen. Wir danken den beiden Gesundheitsdirektionen Basel-Stadt und Basel-Landschaft, die beide nach intensiver Prüfung unseres Konzeptes und unserer Fachkompetenzen uns diese spezielle Bewilligung für dieses neue Spitex-Modell erteilt haben», sagt der Geschäftsleiter Raymond Machenbaum. Und weiter. «Ich, aber auch mein Sohn sind beide selbst vom einem kleinen Ge-

burtsgeborenen betroffen und daher habe ich ein gutes Verständnis zu unseren Klienten. Es berührt mich besonders, dass mit dieser neuen beruflichen Aufgabe sich für mich persönlich sozusagen ein Kreis schliesst». Er und seine Pflegefachkollegen und -kolleginnen sind sich sicher, dass es in der Region Basel, geographisch ein Gebiet der «kurzen Wege», mit diesem neuen Angebot für pflegende Angehörige, aber auch die betroffenen Patientinnen und Patienten aller Altersgruppen nur Vorteile gibt:

Für pflegende Angehörige

- erhalten einen fairen Lohn inkl. Sozialversicherungen.
- Schulung, Begleitung, Austausch bei Pflege / Betreuung durch und mit Dipl. Pflegefachpersonal unserer Spitex AsFam beider Basel.
- Sie sichern, verbessern und entwickeln Ihre Pflegefähigkeiten /-wissen laufend weiter.
- Die vielen weiteren Vorteile als Mitglied einer persönlichen Spitex.
- Weiterbildungen lokal und in unserem zertifizierten Schulungszentrum (Pflege, Kinästhetik, Ernährung und vieles mehr)
- Wir lassen Sie nicht allein und tragen mit.
- Gesicherte Pflegeversorgung und Betreuung nach vorgegeben Spitexstandards
- Sie bleiben in ihrem familiären Umfeld betreut durch ihnen vertraute Angehörige.
- Profitieren vom Support und Backup durch unsere Spitexorganisation
- und vieles mehr ..., wir arbeiten daran.

AsFam 061 202 78 78
 basel@asfam.ch
 www.asfam.ch
 Für pflegende Angehörige 4106 Therwil
 Beider Basel 4051 Basel

Inclusion Handicap für Anpassung von Gesetzen zur Gleichstellung

Der Verein Inclusion Handicap fordert eine Anpassung von verschiedenen Gesetzen, um die Gleichstellung von invaliden Personen zu gewährleisten.

Aus Sicht von Inclusion Handicap ist für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen eine Anpassungen auf Gesetzesebene notwendig. Zu diesem Schluss kam der Dachverband der Behindertenorganisationen an seiner diesjährigen Delegiertenversammlung.

Die nötigen Änderungen betreffen das Behindertengleichstellungsgesetz und das Zivilgesetzbuch. Dazu kommt auch das Bundesgesetz über die Institutionen zur Förderung der Eingliederung von invaliden Personen. Dies teilte der Dachverband am Freitag weiter mit.

Vorstösse in der Sommersession eingereicht

Bereits in der zu Ende gegangenen Sommersession des Parlaments seien diesbezüglich erste Vorstösse eingereicht worden. Auch auf kantonaler Ebene bestehe Handlungsbedarf.

Wichtiger Wegweiser für eine Gleichstellung seien die Handlungsempfehlungen, die der Uno-Ausschuss formulierte. Dieser hatte zuvor im März die Umsetzung der Uno-Behindertenkonvention durch die Schweiz geprüft. Laut dem Uno-Ausschuss wird die geforderte Inklusion auf allen Staatsebenen und in der Gesellschaft noch zu wenig gelebt.

INCLUSION.
 HANDICAP

«Bimbo», «Fritzli» und Co. sind nicht nur Blindenstöcke Tag des Weissen Stockes am 15. Oktober 2022

Immer wieder treffen wir auf Fussgängerinnen und Fussgänger, welche einen langen Weissen Stock mit kugelförmiger Spitze pendelnd vor sich herbewegen. Automatisch denken wir an einen Blindenstock – aber Achtung! Nicht jeder dieser Stockbesitzenden ist ganz blind. Etwa 80 % besitzen noch einen geringen Sehrest. Doch eines haben alle gemein: Sie benutzen den Weissen Stock, um sicher und autonom von einem Ort zum anderen zu gelangen.

Zum «Internationalen Tag des Weissen Stockes» erzählen sechs Mitglieder der Regionalgruppen (RG) des Schweizerischen Blindenbundes über ihren Weissen Stock und wie er ihnen hilft, selbstständig als sehbehinderte oder blinde Person unterwegs zu sein.



Was genau ist ein Weisser Stock?

Nicole S., RG Zürich: «Der Weisse Stock ermöglicht mir, selbstständig unterwegs zu sein. Damit kann ich meinen Weg und Hindernisse bis auf Bauchhöhe ertasten und Mitmenschen darauf

aufmerksam machen, dass ich ein Mensch mit Sehbehinderung bin und ich darauf angewiesen bin, dass Mitmenschen mir ausweichen.»

Dieter L., RG Bern: «Ganz banal ausgedrückt: Der Weisse Stock kompensiert bei der Mobilität etc. mein fehlendes Augenlicht. Indirekt warnt er mich vor Hindernissen, gibt mir Sicherheit und zudem viele nützliche Informationen weiter.»

Petra R., RG Wallis: «Der Weisse Stock ist für mich meine Augen und ein verlängerter Arm. Er gibt mir Sicherheit und Freiheit, mich im Alltag fortzubewegen.»

Haben Sie Ihrem Weissen Stock einen Namen gegeben?

Petra R., RG Wallis: «Mein Stock hat einen Namen. Er heisst Fritzli. Fritzli gehört zu meinem Leben.»

Dieter L., RG Bern: «Ja, er heisst «Bimbo»! Jeder Mensch in meinem Umfeld, egal ob wichtig oder nicht, hat einen Namen. Somit ist es für mich eine Selbstverständlichkeit, dass ich «meinen Kollegen», der ganz unermüdlich mit mir durch Dick und Dünn geht und zudem - wenn nötig -- noch lebensrettende Informationen liefert, mit seinem Namen ansprechen kann.»

Michel C., RG Wallis: «Er heisst «Bastun». Das heisst in italienischem Dialekt «Stock». Der Weisse Stock ist ein Körperteil von mir - ein drittes Auge.»

Wie schwierig war die Ausbildung mit dem Weissen Stock?

Nicole S., RG Zürich: «Ich hatte bereits ab der 1. Klasse Stocktraining. Es dauerte wenige Wochen, bis ich ihn auf dem Schulgelände nutzen

konnte und dann viele Trainings im öffentlichen Raum über die ganze Schulzeit, um kompetent unterwegs zu sein. Noch heute repetieren wir im Training Orientierung und Mobilität (O+M) an der Beratungsstelle des Schweizerischen Blindenbundes ab und an Stocktechnik.»

eine O+M-Schulung. Schnell merkte ich, wie viel mir dieser Stock helfen kann.»

Was bedeutet Ihnen Ihr Weisser Stock?

Dieter L., RG Bern: «Ich bin relativ schnell erblindet - vom ersten Mal zum Augenarzt gehen bis zum vollständigen Erblinden lagen gerade mal fünfzehn Monate dazwischen mit elf Operationen an beiden Augen. Somit hielt ich den Weissen Stock erstmals in meinen Händen, als ich bereits komplett erblindet war. Heute ist der Weisse Stock für mich, wie vermutlich für viele andere blinde Menschen auch, das häufigste verwendete Hilfsmittel im Alltag, welches von morgens bis abends im Einsatz ist. Zudem schätze ich, dass der Weisse Stock zu den ältesten blindentechnischen Hilfsmitteln zählt. Dennoch wird er auch weiterhin eines der wichtigsten bleiben. Heutzutage sind alle Weissen Stöcke mit reflektierender Folie überzogen und somit senden sie indirekt Signale, insbesondere bei Nacht, an andere Verkehrsteilnehmende. Also eine effiziente Sicherheitseinrichtung sowohl für die Stockgänger als auch für die Verkehrsteilnehmenden.»

Was gibt es für Gründe, warum eine sehbehinderte Person NICHT mit einem Weissen Stock unterwegs sein will?

Manuela D., RG Zürich: «Wirklich schwierig war die Ausbildung nicht, da das Gehen mit dem Weissen Stock ja eine Hilfe in der Mobilität bedeutet. Ich war an etwa fünf Tagen mit dem Mobilitätslehrer unterwegs für jeweils so ca. zwei bis drei Stunden.»

Petra R., RG Wallis: «Die Hemmungen, anderen Menschen zu signalisieren, dass man ein «Handicap» hat. Die Angst, von den Mitmenschen wegen der Seheinschränkung nicht akzeptiert zu werden.»

Janka R., RG Zürich: «Ich weiss nicht mehr, wie lange ich dafür benötigte. Was ich weiss ist, dass ich mich lange weigerte, da ich nicht dadurch erkannt werden wollte. Lieber lief ich irgendwo rein. Als es aber hiess, dass ich nur einen Blindenführhund erhalte, wenn ich zuerst ein halbes Jahr mit dem Blindenstock unterwegs bin, machte ich

Manuela D., RG Zürich: «Sie will nicht als sehbehinderte Person sofort erkannt werden.»

Dieter L., RG Bern: «Weil diese irrtümlicherweise meint, dass sie den Weissen Stock nicht oder noch nicht benötigt. In Wirklichkeit ist es



«das Outen» mit dem Weissen Stock, was einen nicht zu unterschätzenden Verarbeitungsprozess bei vielen potenziellen Stockgängern hervorruft. Auch ich habe diesbezüglich meine Erfahrungen gemacht.»

Wie reagiert die Bevölkerung auf den Weissen Stock?

Nicole S., RG Zürich: «Es gibt verschiedene Reaktionen. Manche sind sehr hilfsbereit und fragen, ob ich Hilfe benötige. Andere starren mich mit grossen Augen an, als würde ich von einem anderen Stern kommen. Nochmals andere sind so mit ihrer Umwelt, Handys, etc. beschäftigt, dass sie ihn übersehen.»

Michel C., RG Wallis: «Manche Menschen kommen zu dir und fragen, ob man irgendwie helfen kann. Manche machen den grossen Bogen um dich, sie wollen nichts davon wissen.»

Janka R., RG Zürich: «Da ich normalerweise mit Hund unterwegs bin, merke ich extrem, wenn ich mich dann mal alleine, nur mit dem Stock bewege, wie oft die Mitmenschen erst spät bemerken, dass jemand auf sie zukommt, der so auf die Schnelle nicht ausweichen kann! Gerade zu Stosszeiten ist es manchmal extrem schwierig, irgendwo durchzulaufen. Immer wieder wird mein Stock berührt oder ich muss selbst - falls ich es bemerke - noch ausweichen. Es sind wohl zu viele Eindrücke vorhanden für die Mitmenschen oder sie haben zu fest Ablenkung durch ihr Handy.»

Dieter L., RG Bern: «Ganz unterschiedlich, jedoch mehrheitlich hilfsbereit, leider manchmal auch ein bisschen zu viel. Es gibt solche, die nichts davon wissen wollen oder sich nicht trauen zu fragen. Wiederum andere sind sehr interessiert und beginnen ein Gespräch.»

Was muss in der Öffentlichkeit bezüglich des Weissen Stockes betont und immer wieder gezeigt werden?

Dieter L., RG Bern: «Dieses Thema ist für mich wie ein Fass ohne Boden. Aus meiner Sicht sollte der Weisse Stock und dessen Bedeutung in jeder Fahrschule thematisiert und unbedingt auch ins Prüfungsmaterial aufgenommen werden.»

Nicole S., RG Zürich: «Wichtig finde ich, dass sich Verkehrsteilnehmende bewusster werden, dass Menschen mit Weisssem Stock rechtlich Vortritt haben, auch wenn kein Fussgängerstreifen vorhanden ist. Zudem wäre es wichtig, dass wieder mehr Bewusstsein aufkommt, dass wir darauf angewiesen sind, dass Mitmenschen uns ausweichen und auch Hilfestellung anbieten.»

Janka R., RG Zürich: «Sicherlich, dass die Leitlinien frei sind, denn diese sind vermehrt besetzt durch Autos oder Mitmenschen. Dass jemand mit Weisssem Stock nicht gut sieht, ist wohl schon gut bei den Menschen verankert, doch die Welt ist wohl zu visuell, als dass man mehr auf dies achten würde. Mir fällt das wirklich auf – sogar bei den Kleinsten! Kaum einer geht zur Seite oder manchmal fast zu spät!«



Barrierefreiheit bei E-Mobilität frühzeitig berücksichtigen

Barrierefreie Infrastruktur bei E-Mobilität konsequent planen und umsetzen – so lautet die zentrale Forderung des Verbands der Fahrzeugumrüster für mobilitätseingeschränkte Personen in Deutschland e. V. (VFMP).

Bei den derzeitigen Lösungen zum Laden von Elektroautos würden die Belange von Menschen mit Behinderung und Senior:innen häufig nicht berücksichtigt.

Während Menschen mit Assistenzbedarf beim Betanken eines Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor in der Regel auf die Hilfe des Tankstellenpersonals zurückgreifen können, sind sie an Ladesäulen und in Ladeparks auf zufällige Hilfe angewiesen. «Das ist für die Betroffenen nicht nur unzumutbar, sondern steht auch eindeutig im Widerspruch zur UN-Behindertenrechtskonvention und zum Bundesgleichstellungsgesetz», schreibt der VFMP.

Ladesäulen müssten so konzipiert und aufgestellt werden, dass sie von Rollstuhlfahrer:innen und Nutzer:innen von Rollatoren problemlos erreicht werden können. Die Realität sieht momentan meist anders aus: Ladesäulen auf Podesten oder in Grünstreifen stellen grosse Hürden dar. Eigens angebrachte Barrieren, wie zum Beispiel Poller, verschärfen die Problematik. «Zudem sind die Ladeplätze oft so eng nebeneinander, dass Rollstuhlfahrer ihr Fahrzeug gar nicht erst verlassen können, wenn sie auf einem dieser Plätze halten. Für eventuell andere Positionierungen des Autos sind die Ladekabel meistens nicht lang genug», führt der Verband weiter aus.

«Unserer Ansicht nach ist es für alle Beteiligten viel besser, die Infrastruktur von vorneherein barrierefrei aufzubauen, als sie später für viel Geld entsprechend umrüsten zu müssen», betont Frank Rösner, 1. Vorsitzender des VFMP. «Denn abgesehen von der moralischen Verpflichtung gegenüber Menschen mit Behinderung lässt die Rechtslage in Deutschland keinen Zweifel daran, dass die Ladeinfrastruktur am Ende sowieso barrierefrei sein muss.» Der Verband ruft alle Verantwortlichen aus Politik und Wirtschaft dazu auf, die Anforderungen an die Barrierefreiheit beim Aufbau der Ladeinfrastruktur für Elektroautos konsequent umzusetzen. «Insbesondere die Ladesäulenverordnung sowie das Schnellladegesetz müssen möglichst rasch im Sinne der Barrierefreiheit angepasst werden», fordert Mathias Koch, Leiter Gesamtvertrieb bei Paravan, einem der europäischen Marktführer für behindertengerechte Autoubauten und Mitglied des VFMP.



Während der Ausbau von Ladestationen für Elektroautos in Deutschland mit milliardenschweren Investitionen vorangetrieben wird, scheinen Menschen mit Einschränkungen und Senior:innen als Nutzer:innen buchstäblich auf der Strecke zu bleiben. Was nutzen die besten umgerüsteten E-Fahrzeuge, wenn es kaum barrierefreie Ladesäulen und kaum ausreichend Bewegungsspielraum für Rollstuhlfahrer:innen gibt? Dabei ist Barrierefreiheit nicht die Luxusvariante, sondern gesetzliche Verpflichtung.

Laden ist das neue Tanken!

Dieser Slogan soll die neue Ära der Elektromobilität auf den Punkt bringen. Doch die Transformation vom Verbrennungsmotor auf den E-Antrieb bedeutet nicht nur eine neuartige Fahrzeugtechnik. Auch das Tankstellennetz der Zukunft ist dabei, sich völlig zu verändern. Für die meisten nicht behinderten Autofahrer:innen dürfte die Umstellung auf die neuen Ladestationen kein grosses Problem sein. Für Menschen mit Behinderung und Senior:innen sieht das anders aus.

Fahrzeugtechnik passt sich an – Ladeinfrastruktur kommt nur zögerlich voran

Zwar können sie mithilfe fachmännisch umgerüsteter Elektrofahrzeuge auch weiterhin wie gewohnt mobil bleiben. Denn etwa die Mitgliedsbetriebe des Verbands der Fahrzeugumrüster in Deutschland e.V., kurz VFMP, entwickeln schon lange technische Lösungen für die Anpassung der neuen E-Fahrzeugmodelle der Automobilhersteller an die Anforderungen ihrer mobilitätseingeschränkten Kund:innen.

Doch das ist nur eine Seite der Mobilität. Denn beim Aufbau einer barrierefreien Ladeinfrastruktur hapert es noch gewaltig. Ein einfaches und gut funktionierendes Tankstellensystem für Menschen mit Behinderung und Senior:innen, wie es sich bei den Verbrennern etabliert hat, ist höchstens ansatzweise in Sicht. Ändert sich nicht sofort und grundlegend etwas, wären ausgerechnet die Menschen, die aufgrund ihrer Lebenssituation kaum Alternativen zu ihrer persönlichen (Auto-)Mobilität haben, absehbar weitgehend von der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ausgeschlossen. Dieses Szenario entspräche weder der UN-Behindertenrechtskonvention noch der deutschen Gesetzgebung.



Wenn Rollstuhlfahrer:innen gar nicht aussteigen können

Noch stossen Menschen mit Behinderung beim Laden ihres E-Fahrzeugs auf viele Barrieren. Ladensäulen erweisen sich häufig als kaum zugänglich. Viele stehen auf Podesten oder in Grünstreifen, – für Rollstuhlfahrer sind sie dann kaum erreichbar. Im Bemühen, den Autofahrer:innen schnell viele Ladeplätze zur Verfügung zu stellen, liegen sie räumlich oft sehr eng nebeneinander. Für Rollstuhlfahrer:innen oder Nutzer:innen von Rollatoren und anderen Gehhilfen bedeutet das, dass sie ihr Fahrzeug bei voller Auslastung der Ladestationen gar nicht oder nur schwer verlassen können. Da die Ladeparks der Zukunft weitgehend ohne Personal auskommen sollen, können Menschen, die Hilfe beim Ladevorgang benötigen, auch nicht mehr verlässlich mit freundlicher Unterstützung rechnen.



Bundesweiter Parkplatzcheck: Bei 74 Prozent barrierefreies E-Auto-Laden nicht möglich



Der Automobilclub ACE hat die Barrierefreiheit von deutschen Parkhäusern und -plätzen getestet. Ehrenamtliche haben dazu in den vergangenen Monaten Parkplätze für Menschen mit speziellen Anforderungen unter die Lupe genommen. In die Bewertung eingeflossen sind Kriterien wie die Grösse und Kennzeichnung der Parkflächen, aber auch die Erreichbarkeit der Kassenautomaten, die Möglichkeit zum barrierefreien E-Laden und die Beleuchtung der Parkplätze.

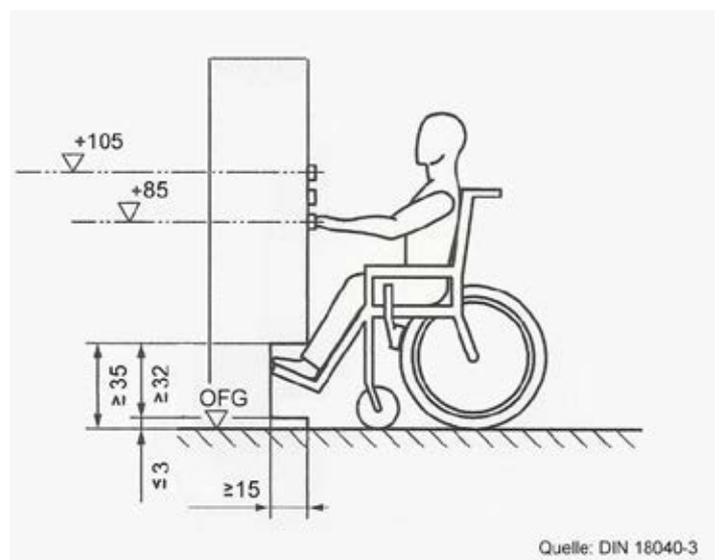
Wer auf Barrierefreiheit angewiesen ist und ein Elektroauto fährt und laden will, hat laut der Auswertung vor allem in Hamburg gute Karten: Dort verfügen alle untersuchten Parkhäuser auch über barrierefrei zugängliche Ladesäulen. In Niedersachsen wiesen immerhin noch 43 Prozent der getesteten Parkhäuser barrierefreie Ladeplätze für E-Autos auf, in Thüringen waren es 40 Prozent und in Sachsen 38 Prozent. In allen anderen Bundesländern offenbarte sich Nachholbedarf: Die Verfügbarkeit dieser speziellen Parkplätze rangiert in den übrigen Ländern zwischen 11 und 32 Prozent.

Deutschlandweit sind mit 36 Prozent über ein Drittel der untersuchten Parkplätze als nicht barrierefrei durchgefallen. Knapp 40 Prozent erhielten die Note gut, während 24 Prozent der getesteten Parkflächen mit sehr gut abschnitten. Spitzenreiter in Bezug auf die Barrierefreiheit ist Sachsen – hier wurden 62 Prozent der Parkplätze mit dem Testurteil «sehr gut» ausgezeichnet. In Hessen hingegen, wo mit 664 in Summe die

meisten Parkplätze getestet wurden, fielen mit 52 Prozent über die Hälfte in Sachen Barrierefreiheit durch. Bei den bundesweiten Parkplatzchecks wurden insgesamt über 2600 Parkflächen in 430 Parkhäusern untersucht.

«Mit unserer Aktion haben wir die alltäglichen Verkehrsräume für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ins Visier genommen, um wachzurütteln und wenn notwendig Barrieren zu beseitigen», so der ACE-Vorsitzende Stefan Heimlich.

«Wir freuen uns, dass unsere Parkplatz-Checks der überwiegenden Mehrheit der Parkhäuser die Barrierefreiheit bescheinigen konnten. Aber auch mit den Betreibern der Parkhäuser mit mangelnder Barrierefreiheit sind wir vor Ort in den Dialog getreten, um Nachbesserungen voranzutreiben. Barrierefreie Orte ermöglichen nicht nur Menschen im Rollstuhl, sondern auch Eltern mit Kinderwagen und Älteren mit Gehhilfen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Denn Menschen sind nie Barrieren, es sind die Orte, die Barrieren darstellen.»



Wie zugänglich sind Ladestationen für Elektroautos für mobilitätseingeschränkte Personen?

1) Sind die Ladestationen leicht zugänglich?

Um auch Menschen mit Behinderungen den Umstieg auf Elektroautos zu erleichtern, ist Barrierefreiheit an den Ladesäulen nötig. Aktuell stellen öffentliche Ladestationen teilweise ein grosses Hindernis für Menschen mit körperlichen Einschränkungen dar. So sind sie z.B. für Rollstuhlfahrer derzeit nicht ohne Weiteres zugänglich. Die gute Nachricht ist, dass die Regierung plant, die Situation zu verbessern, um mehr Autofahrern mit körperlichen Einschränkungen den Umstieg zu ermöglichen.



2) Was sind die Probleme?

Autofahrer mit Behinderungen stossen beim Laden ihres E-Autos aktuell noch auf verschiedene Barrieren: Zu hohe Bordsteine sind oft ein Problem, die Ladebuchten sind nicht immer breit genug für den Zugang mit dem Rollstuhl und die Kabel können zu schwer sein. Häufig sind Oberflächen rutschig, weil es keine Abdeckungen gibt. Ausserdem ist es schwierig, Informationen über die Zugänglichkeit öffentlicher Ladestationen zu finden, was es Autofahrern mit Behinderungen erschwert, ihre Fahrten zu planen. Es überrascht

nicht, dass dies einige Fahrer mit körperlichen Einschränkungen davon abhält, auf ein Elektroauto umzusteigen.



3) Und was wird sich ändern?

Die Regierung arbeitet mit Nachdruck daran, die Situation zu verbessern. Zunächst werden einheitliche Normen für die Zugänglichkeit entwickelt, damit öffentliche Ladestationen als vollständig, teilweise oder gar nicht zugänglich gekennzeichnet werden können, so wie es bei den U-Bahn-Stationen der Fall ist. Als Nächstes ist geplant, mit den Eigentümern der Ladestationen zusammenzuarbeiten, um die Standards für die nicht oder nur teilweise zugänglichen Ladestationen zu verbessern.“



Ford erprobt Ladesäule mit Roboter-Arm für Leute mit Behinderung

Lade-Roboter könnte auch fürs automatische Laden autonom fahrender E-Autos nützlich sein.



Ford entwickelt Ladesäule für Behinderte

Heutige Ladesäulen sind für Leute im Rollstuhl oft nicht nutzbar, weil zum Beispiel der Rüssel zu weit oben angebracht ist. Ford hat nun einen Roboterarm entwickelt, der die Bedienung erleichtern soll.

Bedient wird die Roboter-Ladestation über das eigene Smartphone. Nach der Aktivierung öffnet sich das Rollo an der Ladestation, und der Roboterarm fährt aus. Den Ladeanschluss am Auto findet er mit Hilfe einer winzigen Kamera und stellt den Kontakt her.

Der Ladevorgang kann auf dem eigenen Handy über die FordPass-App verfolgt werden. Wenn es sich um einen Schnelllader handelt, kann man also das Fahrzeug verlassen und zum Beispiel nebenan einen Kaffee trinken gehen. Nach dem Aufladen fährt der Arm wieder an seinen Platz in der Säule zurück. Eine solche Säule könnte an Behindertenparkplätzen, in Parkhäusern oder auch in privaten Garagen installiert werden.

Die Technik könnte jedoch auch über die Nutzung durch Behinderte hinaus nützlich sein – zum Beispiel für autonom fahrende Elektroautos, die dann ja auch autonom aufgeladen werden sollten. Ein solches autonomes Fahrzeug könnte man einfach zur Ladestation schicken, wo die Batterie automatisch geladen wird. Danach würde das Auto dann zu einem zurückkehren.

Besonders effizient wäre das für autonome Fahrzeugflotten oder für Parkhäuser mit autonomem Valet Parking, wie es Ford letztes Jahr auf der IAA in München demonstriert hat. Auch an solchen Roboter-Ladelösungen für das Automated Valet Parking forscht Ford.

Laderoboter von Tesla und Volkswagen schon vor Jahren erprobt



Bereits 2015 stellte Tesla einen Roboter vor, der das Ladekabel von ganz allein in die Ladebuchse des Autos steckt. Volkswagen unternahm ebenfalls 2015 einen Versuch mit dem Roboter Kuka LBR liwa, ein Ladekabel in ein Elektroauto einzustecken. Der Industrieroboter mit sieben Antriebsachsen und integrierten Drehmomentsensoren wurde aber nie bei Ladesäulen eingesetzt. Ende 2020 wurde von VW eine mobile Version vorgestellt. Der Laderoboter führt den Akku mit sich, der seinerseits auch wieder aufgeladen wird. Dies geschieht an der Basisstation.



Laderoboter-Arm beim Automated Valet Parking von Ford

Gebaut wurde die Ladesäule von der Universität Dortmund. Ob es sich bei dem Prototyp um einen Schnelllader handelt, teilt Ford nicht mit. Doch die Ladeleistung scheint nicht allzu hoch zu sein, denn Ford schreibt: «Die Technologie könnte auch ein leistungsstärkeres Laden unterstützen, um Fahrzeuge in viel kürzerer Zeit aufzuladen.»

Eine Säule mit mehr Leistung soll offenbar in einem Folgeprojekt entstehen, denn bei diesem arbeitet Ford mit dem Schnelllade-Anbieter «lonity» zusammen.



Stefan Leichsenring

Mini bietet Cooper SE für Menschen mit Behinderung an

Mini stattet den vollelektrischen Cooper SE auf Wunsch mit einem Umbau für Menschen mit körperlicher Behinderung aus. So funktioniert das System!



Innen wie aussen ist der graue Mini Cooper SE mit dem schwarzen Dach kaum von anderen Modellen zu unterscheiden. Doch wer die Tür öffnet, sieht das Lederlenkrad, das mit einem zusätzlichen Gasring ausgestattet wurde, damit der elektrische Cooper allein mit den Händen bewegt werden kann. Zudem gibt es einen leicht geänderten Fahrerarbeitsplatz mit einer handbedienten Bremse und eine abnehmbare Pedalabdeckung.



Der aufgesetzte Gasring am Lenkrad und der Bremshebel unterhalb des Blinkers ersetzen die Pedale.

Der geschlossene Gasring für elektrische Fahrzeuge sitzt im Innenkreis des Lenkrads und ermöglicht eine komfortable Handbedienung der Gasfunktion per einfachem Handdruck. Über einen speziellen Schalter ist der Ring deaktivierbar und kann durch seine kabellose Funktionsweise bei Bedarf abgenommen werden.

Durch ein spezielles Fahrprogramm lässt sich der Mini Cooper SE für Menschen mit Behinderung besonders leicht ein- oder ausparken. Hierfür gibt es eine Einstellung mit reduzierter Gas-Kennlinie, die das sanfte Anfahren vereinfacht. Gebremst wird mit überschaubarem Kraftaufwand per Handhebel.

BMW bietet Fahrertrainings für Menschen mit Behinderung

Seit 2021 bietet BMW in seinem Trainingszentrum in Maisach (Bayern) auch spezielle Fahrertrainings für Menschen mit Behinderung. Hinter dem Programm steht ebenso wie hinter dem ungewöhnlichen Mini-Projekt Tina Schmidt-Kiendl. Die umtriebige Instruktorin, seit 2003 gibt sie Interessierten Fahrטיפps und war in der Strategieplanung bei BMW tätig, sitzt selbst seit Jahren im Rollstuhl. *«Für mich war der Rollstuhl so weit entfernt wie der Mars»,* erzählt sie.



Tina Schmidt-Kiendl sitzt selbst seit Jahren im Rollstuhl. Die BMW-Mitarbeiterin hatte die Idee zum Mini-Umbau.

Die lebensfrohe Frau überlegte noch während des monatelangen Krankenhausaufenthalts, wie man das Beste aus der Situation machen könnte. *«Die Idee, ein Fahrertraining für Behinderte zu organisieren, ist noch im Krankenhaus gereift»,* erzählt Schmidt-Kiendl und fügt den Grund an, der für Menschen mit Behinderung eine tägliche Relevanz hat.

Behindertengerechter Umbau kostet 4000 bis 4500 Euro

«Glücklicherweise hat mich BMW bei diesem Vorhaben von der ersten Sekunde an unterstützt», erzählt die Instrukteurin während einer Proberunde in einem der Trainingsfahrzeuge. Das wichtigste Element ist der behindertengerechte Umbau, der 4'000 bis 4'500 Euro kostet.

Einfach mit dem Fuss Gas geben und Bremsen funktioniert nicht. Als Gaspedal fungiert eben jener Ring, der sich vor dem Lenkradkranz befindet. Sobald man diesen nach vorne schiebt, erhöht man die Geschwindigkeit.

Bekannt wurde dieses System durch den querschnittsgelähmten Rennfahrer Alex Zanardi verwendet. Ab sofort eben auch in einem Mini – und dann gleich elektrisch.

Patrick Solberg

Mehr Barrierefreiheit auf Netflix durch erweiterte Audiobeschreibungen

Der Streaminganbieter Netflix verkündete am „Weltweiten Aktionstag für digitale Barrierefreiheit“, im Mai 2022, dass er mit erweiterten Audiobeschreibungen für mehr Barrierefreiheit sorgen möchte.

Netflix erweitert sein Angebot an Audiobeschrei-

NETFLIX

bungen für blinde und sehbehinderte Menschen und Untertiteln für hörbehinderte Menschen.

Ab Mai 2022 bis 2023 sollen diese Funktionen für einen größeren Teil des Katalogs in mehreren Sprachen, einschließlich Deutsch, Spanisch und Französisch, eingeführt werden. In den letzten Jahrzehnten hing der Zugang zu Unterhaltungsangeboten davon ab, wo man lebte und welche Sprache man sprach.

Menschen, die auf Audiobeschreibungen oder Untertitelung für hörbehinderte oder gehörlose Menschen angewiesen waren, konnten Inhalte nur dann konsumieren, wenn sie in der Landessprache produziert wurden.

Die Audiobeschreibungen und Untertitel sollen in weiterer Folge in den Sprachen Japanisch, Südkoreanisch und anderen europäischen Sprachen erscheinen.

Diese Initiative wird von Heather Dowdy geleitet,

die bei Netflix für Barrierefreiheit verantwortlich ist. Ein Badge soll die Titel kennzeichnen, die Audiobeschreibungen anbieten. Der Grund für diese Innovation, so Netflix, sei der Wunsch, ein breiteres Publikum anzusprechen.

Das entsprechende Video von Heather Dowdy können Sie auf Youtube ansehen:

<https://www.youtube.com/watch?v=RJNngh-JpfrM&t=1s>

BIZEPS-INFO –Timea Rebstock



SWISS•TRAC®

Händler finden und Probefahren: www.swisstrac.ch







Uber muss wegen Diskriminierung behinderter Kund:innen Entschädigung zahlen

Kund:innen mussten einen Aufpreis zahlen, wenn sie länger als zwei Minuten zum Einsteigen benötigten. Uber muss nun zehntausenden Kund:innen mit Behinderung mehrere Millionen Dollar Entschädigung zahlen.

Im Juli 2022 haben sich das US-Justizministerium und der Fahrdienst-Vermittler «Uber Technologies Inc.» (Uber) in einem Rechtsstreit auf einen Vergleich geeinigt.

Dem Unternehmen war vorgeworfen worden, behinderte Kund:innen diskriminiert zu haben, die aufgrund ihrer Behinderung länger als zwei Minuten zum Einsteigen benötigten.



Die US-Behörde berief sich in ihrer Anklage im November 2021 auf das staatliche Anti-Diskriminierungsgesetz «Americans with Disabilities Act (ADA)».

Uber wird nun mehrere Millionen Dollar Entschädigung an behinderte Kund:innen zahlen, die durch die Wartezeit-Regelung des Unternehmens Diskriminierung erlitten.

Extrakosten für «zu langsames» Einsteigen

Der Klage zufolge begann Uber im April 2016 damit, Wartezeitgebühren von Fahrgästen zu verlangen. Ab zwei Minuten nach Ankunft des Uber-Fahrzeugs am Abholort wurden die Gebühren erhoben und stiegen bis zur tatsächlichen Abfahrt an.

Das US-Justizministerium befand, dass diese Preispolitik eine Diskriminierung darstellte, da Menschen, die aufgrund einer Behinderung länger als zwei Minuten zum Einsteigen brauchten, ebenfalls diese Gebühren bezahlen mussten.

Ein Anti-Diskriminierungs-Gesetz, das wirkt

Die Klage des US-Justizministeriums beruht auf Artikel 3 des staatlichen Anti-Diskriminierungsgesetzes ADA. Dieser verbietet Diskriminierung durch private Transportunternehmen wie Uber.

«Menschen mit Behinderungen sollten sich nicht als Bürger:innen zweiter Klasse fühlen oder wegen ihrer Behinderung bestraft werden [...]», kommentierte die stellvertretende Generalstaatsanwältin Kristen Clarke den Gerichtsprozess:

Diese Einigung ist ein deutliches Signal, dass Uber und andere Fahrdienst-Vermittlungs-Unternehmen rechtlich belangt werden, wenn ihre Dienste Menschen mit Behinderungen diskriminieren.

BREXIT: Problem Englische Behindertenplakette «Blue Badge»

Blaue Behindertenkarte: Grundlegende Würde für behinderte Menschen nach dem Brexit sollte kein «politisches Thema» sein, sagen Wohltätigkeitsorganisationen

Die Spannungen nach dem Brexit zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU haben die Bedürfnisse behinderter Urlauber zu einem «politischen Thema» gemacht, warnte eine Wohltätigkeitsorganisation, nachdem eine Vielzahl von Ländern sich geweigert hatte, zu bestätigen, ob sie Blue Badges in diesem Sommer anerkennen werden.

Elf Nationen, darunter Frankreich, Spanien und Portugal, bleiben «unentschieden», ob sie die britische Genehmigung akzeptieren werden, die es den Inhabern ermöglicht, so nah wie möglich an ihrem Ziel zu parken.

Derzeit gibt es allein in England rund 2,4 Millionen Blue Badge-Inhaber, viele weitere in ganz Grossbritannien. Die EU-Mitgliedstaaten haben sich seit 1998 darauf geeinigt, in allen EU-Län-

dern ausgestellte blaue Parkausweise eines gemeinsamen Formats anzuerkennen.

Aber seit dem Brexit scheinen einige Länder ihre Haltung zu den britischen Discs geändert zu haben. Auf der Website der britischen Regierung, auf der detailliert beschrieben wird, wo Genehmigungen akzeptiert werden, heisst es, dass «Verhandlungen über die Anerkennung und Verwendung von britischen Blue Badges in einigen europäischen Ländern stattfinden», und rät Inhabern, sich bei der Botschaft des Landes, in das sie reisen, um weitere Informationen zu erkundigen.

Die englische Automobilorganisation AA stellte jedoch fest, dass die Website, die zeigt, dass mehrere Länder «unentschieden» sind, ob sie britische Pässe akzeptieren sollen, seit letztem September nicht aktualisiert wurde.

Italien, Griechenland und Slowenien werden ebenfalls als «unentschieden» geführt, ebenso wie Luxemburg, Island, Rumänien, Litauen und Bulgarien.

«Es ist einfach inakzeptabel, die Benutzer von Blue Badge in der Schwebe zu halten», sagte Jack Cousens, Leiter der Strassenverkehrspolitik bei der AA. «Blaue Abzeichen werden aus bestimmten gesundheitlichen Gründen ausgestellt, und es ist einfach empörend, dass ihr Status zwei Jahre später nicht bestätigt wird.»





Er fügte hinzu: *«Anstatt ein Risiko einzugehen, würden wir die Benutzer der blauen Plakette ermutigen, nach Möglichkeit Abgabe- und Sammelzonen zu nutzen, während das Auto in einer nicht behindertengerechten Bucht geparkt ist. Obwohl es problematisch ist, verringert es das Risiko, dass ein Fahrzeug einen Strafzettel erhält oder abgeschleppt wird.»*

Blue Badges seien für viele Menschen mit Behinderungen *«ein unverzichtbares Werkzeug»*, sagte Phillip Anderson, Leiter der Politikabteilung der MS-Gesellschaft. *«Die Gewährleistung der grundlegenden Würde und des Respekts für behinderte Menschen sollte kein politisches Problem sein»*, sagte Herr Anderson. *«Wir fordern die britische Regierung und die Regierungen innerhalb der EU auf, die Situation so schnell wie möglich zu lösen.»*

Disabled Motoring UK, eine Wohltätigkeitsorganisation, die behinderte Fahrer, Passagiere und Inhaber von Blue Badges unterstützt, sagte,



sie habe sowohl die französische Botschaft in Grossbritannien als auch die britische Botschaft in Frankreich kontaktiert, in der Hoffnung, eine endgültige Antwort zu erhalten, die sie an die betroffene Öffentlichkeit weitergeben könne, sondern dass jede Botschaft Mitarbeiter einfach an die andere zurückverwies.

Heidi Turner, eine Sprecherin der Wohltätigkeitsorganisation, sagte, es sollte für EU-Länder ein *«Kinderspiel»* sein, *britische blaue Abzeichen zu akzeptieren, da ihre eigenen Bürger bei einem Besuch im Vereinigten Königreich von einem Abkommen profitieren würden»*.

«Zur Zeit fordert Sie auf, sich bei der Botschaft des jeweiligen Landes zu erkundigen ... Wenn wir dies untersucht haben, kann uns niemand eine endgültige Antwort auf die Anerkennung des Blue Badge geben», sagte Frau Turner.

Caroline Casey, eine Aktivistin für die Rechte von Menschen mit Behinderungen, beschrieb die Situation als *«Rückschritt für die Inklusion von Menschen mit Behinderungen»*.

«Die Zugänglichkeit sollte nicht durch Politik oder eine Grenze beeinträchtigt werden. Es ist schon schwer genug, eine Behinderung zu haben ... Ich hoffe aufrichtig, dass die Regierung dies zu einer Priorität in den laufenden Verhandlungen macht», sagte Frau Casey.

Das Verkehrsministerium sagte: *«Zwischen dem Vereinigten Königreich und einzelnen EU-Staaten laufen Verhandlungen über die Anerkennung der blauen Plakette, und Autofahrer sollten unsere Leitlinien überprüfen, um herauszufinden, wo die blaue Plakette in der EU anerkannt wird.»*

Nachrichten.de

Innovation: Dieser Rollstuhl kann Treppen steigen Mit dem Scewo BRO sind Treppen kein Hindernis mehr.



Ein Schweizer Start-Up stellt den weltweit ersten Rollstuhl her, der Treppen überwindet - aber nicht nur das. Er ermöglicht Betroffenen neue Freiheit.

Da staunten die Investoren bei «Die Höhle der Löwen» Deutschland nicht schlecht, als ein Schweizer Unternehmen namens Scewo sage und schreibe fünf Millionen Euro Investment forderte – die bis dato höchste Summe in der Geschichte der Start-Up-Show. Und obwohl die Löwen vom Produkt der jungen Leute begeistert waren, kam es zu keinem Deal.

Was die drei Gründer aber nicht daran hinderte, weiter an ihrer Vision zu arbeiten: «*Mit unserem Elektrorollstuhl «Screwö BRO» möchten wir ein Umdenken in der Gesellschaft und der Medtech-Branche erreichen*», meint Beni, CEO und Mitgründer.

Weltweit einzigartig

Das Unternehmen stellt als weltweit einziges Unternehmen einen Elektrorollstuhl her, der auf zwei Rändern fährt und Treppen steigen kann. Im Jahr 2017 basierend auf einem ehemaligen Studentenprojekt der Eidgenössischen Technischen

Hochschule (ETH) und der Zürcher Hochschule der Künste (ZHdK) gegründet, ermöglicht Scewo RollstuhlfahrerInnen, Orte auf neuen Wegen zu entdecken. Für ihre Arbeit wurde Scewo bereits mehrfach ausgezeichnet.

Über Stock und Stein

Mit dem Elektrorollstuhl Scewo BRO ist man recht flott unterwegs. 30 Stufen pro Minute schafft der Rolli. Mithilfe von Sensoren misst BRO die Umgebung aus und erkennt so zum Beispiel das Ende einer Treppe ganz alleine. Aber nicht nur das.

Mit dem BRO kann man auf vielerlei Untergründen fahren; die Gefahr stecken zu bleiben wird durch die grossen Räder minimiert. Unebenheiten und Steigungen balanciert das Gerät aus. Hindernisse bis zu 5 Zentimeter überwindet der Elektrorolli mit links. Er passt den Sitz automatisch an, damit die Fahrt immer aufrecht sitzend vonstatten geht. Wird es mal steil, genügt ein Knopfdruck und schon übernehmen die verbauten Raupen die Fahrt. Damit meistert der Rolli bis zu 72 Prozent Steigung. Die Steuerung des Geräts läuft über die App oder Steuerungskonsole mit Joystick.

Dank des Höhenverstellmodus von BRO wächst man im Nu 20 Zentimeter über sich hinaus. Per Knopfdruck passt Du den Sitz stufenlos auf die jeweilige Situation an. So sind Supermarktregale oder ein Cocktail an der Bar kein Problem mehr.





Design und Technologie vereint

Äusserlich hat der Scewo BRO wenig mit herkömmlichen Rollstühlen gemeinsam, denn auch ein modernes Design spielt für die Gründer eine grosse Rolle. Aktuell gibt es das Modell in drei verschiedenen Farben. Aufgrund seines klugen Designs lässt er sich sogar zusammenklappen und ins Auto laden.



Optionales Zubehör sollen eine Gestaltung des BRO nach persönlichen Bedürfnissen ermöglichen: Kopfstütze, Pelotten für die seitliche Beinfreiheit, die Kofferraum-Rampe oder die schwenkbare Steuerkonsole zur Befestigung des Smartphones.

Für den Komfort eines Scewo BRO muss man allerdings tief in die Tasche greifen: Der aktuelle Verkaufspreis beträgt 36.000 Euro. Im individuellen Fall ist eine (Teil-)Kostenübernahme der Krankenkasse möglich. Scewo steht hier gerne helfend zur Seite, wie aus Kommentaren auf ihrer Facebook-Seite hervorgeht. Geliefert wird aktuell nach Deutschland, Österreich und in die Schweiz.

Weitere Infos:



Scewo AG, Technoparkstrasse 7, 8406 Winterthur
Tel +41 44 500 86 03 / info@scewo.ch
<https://www.scewo.com>



Die Frau im Rollstuhl, die den Teddybär erfand

Im Alter von eineinhalb Jahren erkrankte Margarete Steiff an Kinderlähmung. Doch mit ihrem ungebrochenen Optimismus schuf sie einen Weltkonzern.



Europa im März 1843. Astronomen beobachten am Himmel die ungewöhnlichste Kometenerscheinung der Geschichte. Den Schweif schätzen sie auf eine Länge von 300 Kilometern. Prediger erkennen darin ein göttliches Zeichen und kündigen (einmal mehr) das Ende der Welt an. Doch es kam schlimmer. Genau zwei Jahre später sank das Thermometer auf minus 22 Grad. Auf

den Feldern faulte die Saat, die Kartoffelernte blieb aus, die Getreidepreise schossen in die Höhe, Hungersnöte führten zu Aufständen und Millionen Toten. Die folgenden Jahre markierten die letzten grossen Hungersnöte der vorindustriellen Zeit. Grosse Teile der Bevölkerung verarmten, ernährten sich von Unkraut und Viehfutter.

Auch in der ehemaligen freien Reichsstadt Giengen im Osten Baden-Württembergs herrschte das Elend. Man schrieb das Jahr 1847, als Maria Steiff ihre dritte Tochter Margarete zur Welt brachte. Maria war bereits einmal verheiratet. Baumeister Johann Wurz, ihr erster Ehemann, war während der Arbeit tödlich verunglückt. Und auch ihre beiden Söhne starben.

Nach den damaligen Regeln der Zünfte musste die Witwe die Werkstatt abgeben. Nur durch eine weitere Heirat konnte sie diese Enteignung verhindern. In grösster Not heiratete Maria den ersten Gesellen ihres verstorbenen Mannes Friedrich Steiff. In der damaligen Zeit waren Eheschliessungen eher pragmatische Entscheidungen, private Joint Ventures. Man verbündete sich gemeinsam gegen die Widrigkeiten des Schicksals. Manchmal entstand im Laufe der Zeit Liebe, manchmal nicht.

Das Schicksal meinte es nicht gut mit Maria Steiff, es war hart und gnadenlos. Maria verlor die Freude am Leben, ihre fünf Kinder sagten später, sie sei oft schlecht gelaunt gewesen, man habe sie nie lachen sehen. Maria forderte viel von ihren Kindern, sie mussten arbeiten, fleissig sein und bei der Versorgung der Familie mithelfen. Ihre Tochter Margarete war dazu nicht imstande. Im Alter von eineinhalb Jahren erkrankte sie an Kinderlähmung und war fortan auf fremde Hilfe angewiesen, von frühmorgens bis spätabends.

Doktor mit Bärenfellmantel

Als die kleine Margarete den Grosseltern zur Pflege übergeben wird, blüht sie förmlich auf. Die Kinder der Nachbarschaft fahren sie in einem Leiterwagen durch die Gassen. Sie erfindet für sie Spiele, erzählt die Geschichten, die ihr die Grossmutter abends erzählt. Spielzeuge besitzen nur Kinder reicher Eltern. Dort, wo Margarete lebt, spielt man mit dem, was die Natur hergibt: Steine, Äste, Knöpfe und Fantasie.

Ihre Eltern geben die Hoffnung nicht auf, dass sie eines Tages laufen kann. Immer wieder bringen sie ihre Tochter zu neuen Ärzten. 1856 wird die Neunjährige von einem Dr. Werner in Ludwigsburg untersucht. Er leitet eine von ihm gegründete Nervenheilanstalt und lässt den Kindern viele Freiheiten. Er trägt einen Mantel mit einem Futter aus Bärenfell. Manchmal trägt er ihn verkehrt herum, dann sieht er aus wie ein Bär, und die Kinder dürfen auf seinem Rücken reiten.

Margarete lebt in einem Haushalt voller Bücher. Sie begeistert sich für Zoologie, lernt Englisch und entwickelt sich zu einem selbstbewussten und unternehmungslustigen Teenager, der es versteht, mit seiner eingeschränkten Mobilität umzugehen. Nach dem Ende der Schulzeit kehrt Margarete zu ihren leiblichen Eltern zurück.

Ihre Schwestern werden allesamt Dienstmädchen, sie arbeiten hart und ernten wenig Anerkennung. Nur eine Heirat kann sie erlösen. Bei ihrer Patentante Apollonia lernt Margarete das Nähen. Ihr Hunger nach neuem Wissen ist kaum zu stillen, ihr Leistungswille ungebrochen. Mit neunzehn näht sie die Aussteuer ihrer Schwestern. Sie selbst wird nie heiraten. Eine Ehefrau, die nicht kochen, putzen, waschen und auf die Kinder aufpassen kann, ist für junge Männer ohne Wert.

Die Nähmaschine bringt den Durchbruch

Wenn Gleichaltrige abends tanzen gehen, um

Bekanntschaften zu machen, arbeitet Margarete in ihrer neueröffneten Damenschneiderei. Sie will Geld verdienen, für sich und die Familie, so viel Geld wie nur möglich, denn ohne Geld lebt man im Elend. 1868 kauft sie mit ihren beiden Schwestern eine Nähmaschine. Ein Traum geht in Erfüllung. Ihre neue Maschine schafft 300 Stiche in der Minute, eine Näherin 50. Jetzt können sie zu Hause preiswerte Kleider herstellen. Margarete hat ein ausgesprochenes Flair für Mode, sie selbst trägt jedoch nur noch Schwarz. Sie wird dies ihr Leben lang tun.



1873 gewinnt der Berliner Joseph Priesner an der Wiener Weltausstellung die Goldmedaille für seine revolutionäre Pelznähmaschine. Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts ist die Epoche der Beschleunigung und der bahnbrechenden Erfindungen wie Grammophon, Dynamit, Telefon, Glühbirne und Repetiergewehr. In New York wird Bartholdis Freiheitsstatue eingeweiht, die Goldgräber in Klondike telegrafieren nach Hause, es entstehen die ersten grossen Industriedynastien.

Margarete schneidert nun Kleider auf Vorrat, das ist neu in jener Zeit. Bisher wurde nur genäht, wenn eine Bestellung vorlag, «on demand». Das Geschäft läuft so gut, dass Margarete Näherinnen einstellen kann. Sie ist eine begnadete Networkerin, charismatisch und von ansteckendem Optimismus. Sie entwickelt sich zur erfolgreichen und allseits geachteten Unternehmerin. Nun hat sie endlich Geld und will die Welt sehen, sie besucht Verwandte in anderen Städten und immer wieder zoologische Gärten. Für die Kinder der Umgebung näht sie kleine Elefanten aus Filz und stopft diese mit Wolle aus. Sie liebt Kinder über alles. Eigene wird sie nie haben.

Filzspielzeug für Kinder

Ihr Geschäft nimmt immer grössere Formen an. In ihrem Produktkatalog finden sich nun auch Affen, Kamele und andere Tiere. Einige montiert sie auf Gestellen. Sie haben Räder wie ihr Rollstuhl und bewegen Arme und Beine, wie sie es nie vermochte. 1888 verkauft sie bereits mehrere tausend Filztiere. Die Firma platzt aus allen Nähten. Ihr Vater finanziert ihr eine Filz-Spielwaren-Fabrik. Im oberen Stock richtet er Margarete eine rollstuhlgängige Wohnung mit Zugangsrampe ein. Der Katalog von 1892 zeigt neue Stoffe wie Samt und Wolle. Doch mittlerweile dominieren die Filztiere. Margarete verkauft bereits tausend Exemplare pro Woche. Ihre Schwester Pauline wird Witwe und tritt in die «Margarete Steiff Filzspielwarenfabrik, Giengen/Brenz» ein. Die Ausstellung an der Leipziger Spielwarenmesse 1894 bedeutet für die 47-jährige Gründerin den internationalen Durchbruch. Ihre Geschwister, Schwäger, Enkel und Nichten arbeiten nun allesamt für ihr rasch expandierendes Unternehmen.

Es ist ihr zeichnerisch begabter Neffe Richard Steiff, der die Aufgabe übernimmt, neue Tiere zu entwerfen, sein Bruder ist für die Qualitätssicherung verantwortlich, ein weiterer Bruder kauft die



Stoffe ein. Sie sind die Ersten in Giengen, die sich ein Auto leisten können. Die Firma platzt erneut aus allen Nähten.

Wahrscheinlich inspiriert vom Eisenmagier Gustave Eiffel, der für den Pariser Malletier Louis Vuitton das Eisengerüst für das erste Ladengeschäft an der 4, rue Neuve des Capucines erstellt hat, designt Richard Steiff ein lichtdurchflutetes Gebäude aus Glas und Stahl, die dazumal modernste Fabrik Deutschlands. Margaretes Neffen bauen ihrer bewunderten Tante ein Motorrad mit Seitenwagen. Gemeinsam rasen sie über die staubigen Strassen. Margarete liebt den Geschwindigkeitsrausch. Sie kauft den Mädchen der Grossfamilie Fahrräder, obwohl radelnde Frauen damals verpönt sind.

Spielzeug für Roosevelts Tochter

Das Jahr 1907 geht als «Bärenjahr» in die Firmengeschichte ein, Margarete beschäftigt bereits über 2.000 Mitarbeiterinnen und Arbeiter und verkauft jährlich rund 400.000 Plüschbären, die meisten in die USA. Das mag auch der Grund sein, wieso Amerika eine eigene Entstehungsgeschichte erzählt. Die geht so: Der Sekretär von US-Präsident Theodore «Teddy» Roosevelt ent-

deckt in einem Schaufenster einen Plüschbären unbekanntes Ursprungs. Da sein Chef ein passionierter Bärenjäger ist, kauft er das Spielzeug für Roosevelts Tochter. Sie nennt ihn «Teddy», das ist der Kosename, den die engsten Freunde des Präsidenten benutzten in Anspielung auf sein Faible für die Bärenjagd. Der 9. September wird seitdem in den USA als Teddy Bear Day gefeiert. Welche Story ist wahr, welche nicht? Es ist nicht ungewöhnlich, dass zwei Menschen auf zwei verschiedenen Kontinenten unabhängig voneinander zur gleichen Zeit etwa die gleiche Idee haben. Der Zeitgeist gebiert ähnliche Ideen. Entscheidend sind stets Wille und Ausdauer.

Als Margarete Steiff 1909 62-jährig an einer Lungenentzündung stirbt, ergeht es ihr wie vielen Berühmtheiten nach dem Tod. Sie wird mehr geehrt als zu Lebzeiten, als sei der Tod eine ganz besondere Leistung. Ausgerechnet einer der ersten neuen Intercity-Express-Züge (ICE 4), die mit einer Geschwindigkeit von bis zu 250 Kilometern von Hamburg-Altona über Basel, Zürich nach Chur fahren, wird 2017 nach der schwarz gekleideten Frau im Rollstuhl benannt.

Die Geschichte von Margarete Steiff ist nicht nur



die Geschichte einer aussergewöhnlichen Frau, sondern auch ein Mutmacher für all jene, die mit einem Handicap ins Leben starten: Never give up.

Weltwoche - Claude Cueni

Wie sicher sind Elektro-Rollstühle eigentlich? Sicherheit steht für viele Betroffene, die auf einen Elektro-Rollstuhl angewiesen sind, im Vordergrund.

Doch welche Elektro-Rollstühle erfüllen diese Kriterien? Auf welche Funktionen muss beim Kauf geachtet werden, um Betroffenen umfangreichen Schutz zu gewährleisten?

Das erste Zeichen für Qualität und Sicherheit ist eine Hilfsmittelnummer.

Denn alle Modelle, die eine Hilfsmittelnummer für den deutschen Markt erhalten, müssen vorab umfangreiche Sicherheitstests absolvieren.



Bei Berlin Cert, einem unabhängigen Prüfungsinstitut, werden die Elektro-Rollstühle genau unter die Lupe genommen.

Help-24, der österreichische Hersteller der faltbaren Elektro-Rollstühle «immer-mobil», hat zwei neue Modelle für die Hilfsmittelnummer eingereicht. Junior-Chefin Bettina Haberl durfte beim Testcenter einen Blick hinter die Kulissen werfen.

Im Prüfungsinstitut Berlin Cert werden Elektro-Rollstühle und andere Hilfsmittel nach genauen Vorgaben überprüft und getestet. Bei der Einreichung für eine Hilfsmittelnummer müssen unter anderem eine Multirollenprüfung sowie ein Test aus freiem Fall bestanden werden. Auf Herz und Nieren wird so unter anderem die Festigkeit und die Bremswirkung überprüft. Alle Tests müssen mit demselben Modell durchgeführt werden.

Multirollenprüfung

Bei dieser Überprüfung muss ein Elektro-Rollstuhl 200'000 Mal über 12 mm hohe Schwellen fahren, voll beladen mit dem maximalen Nut-



zergewicht und einer Geschwindigkeit von 3,6 km/h. Wenn der getestete Rollstuhl nach dieser Überprüfung keinerlei Mängel aufweist, ist die Multirollenprüfung bestanden. Natürlich haben alle immer-mobil-Modelle diesen Test mit Bravour bestanden.

6.666 Mal im freien Fall

Auch einen Falltest muss ein Elektro-Rollstuhl bestehen. Dabei wird er mit dem höchstzulässigen Nutzergewicht beladen und 6.666 Mal aus einer Höhe von 50 mm fallen gelassen. Hierbei wird überprüft, wie stabil das Model ist. Der faltbare Elektro-Rollstuhl immer-mobil absolvierte diese Überprüfung vorbildlich ohne jegliche Beschädigungen.

Bettina Haberl, Junior Chefin der Help-24 GmbH: *«Wir haben selbstverständlich nichts anderes erwartet, sind aber dennoch begeistert, welche Top-Qualität wir unseren Kunden anbieten können. Für viele Nutzer ist es von höchster Priorität, dass Sie sich auf ihren Elektro-Rollstuhl zu hundert Prozent verlassen können. Mit den immer-mobil-Modellen sind Sie auf der sicheren Seite.»*

Weitere Qualitäts- und Sicherheitsfaktoren

Bei der Herstellung des faltbaren Elektro-Rollstuhls immer-mobil wurden aber noch mehr Sicherheitsfaktoren berücksichtigt: *«Da wir schon*

seit Jahren Erfahrung im Bereich der Elektro-Rollstühle sammeln konnten, wissen wir, auf welche Details unsere Kunden achten und welche für den Kauf entscheidend sind. So erweitern wir das Zubehör laufend und passen dieses genau an die Wünsche unserer Nutzer an», erklärt Haberl.

So verfügen zum Beispiel alle immer-mobil-Modelle serienmässig über Anti-Kipp-Räder. Dadurch wird verhindert, dass der Nutzer nach hinten kippen oder gar stürzen kann. Ein sehr wichtiges Detail, um etwaige Unfälle gar nicht erst geschehen zu lassen. Je nach Modell ist auch die vorgeschriebene Beleuchtung für den Außenbereich im Lieferumfang enthalten.

Ein weiteres wichtiges Zubehör, über welches der immer-mobil verfügt, ist die Pflegesteuerung. Meist können Betroffene den Elektro-Rollstuhl allein steuern. Wenn nach einiger Zeit aber vielleicht doch die Kraft oder Konzentration ausgeht, müssen sie nicht auf den Fahrspass verzichten. Durch die Pflegesteuerung ist es möglich, dass eine Begleitperson den Elektro-Rollstuhl steuert. Dadurch wird das Fahrvergnügen nicht unterbrochen und die Sicherheit ist ebenfalls weiter gewährleistet.



RESOLUTION

10 FORDERUNGEN für eine angemessene Gesundheitsversorgung für Menschen mit Behinderungen – jetzt!

Menschen mit Behinderungen werden im schweizer Gesundheitssystem klar benachteiligt. Es besteht dringender Handlungsbedarf.

Der Verein VBMB hat deshalb in einer Resolution 10 FORDERUNGEN formuliert. Er verlangt deren sofortige Umsetzung.



Wie steht es um die Versorgung von Menschen mit Behinderungen im Schweizer Gesundheitssystem?

Diese Frage hat der «Verein bedürfnisgerechte medizinische Versorgung für Menschen mit geistiger oder mehrfacher Behinderung» (VBMB) anhand von 5 Aspekten untersucht. Er stützte sich dabei auf die Artikel 25 (Gesundheit) und Artikel 26 (Habilitation und Rehabilitation) der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK). In vertiefenden Workshops kamen auch Menschen mit Behinderungen, Angehörige, Unterstützungspersonen in Institutionen und Sozialdiensten sowie Fachpersonen aus dem Gesundheitsbereich zu Wort. Der VBMB zieht nach dieser Untersuchung folgendes Fazit:

- Die Gesundheitsversorgung von Menschen mit Behinderungen ist unbefriedigend.
- Es besteht dringender Handlungsbedarf: Die Situation muss jetzt verbessert werden.

5 ASPEKTE – 10 FORDERUNGEN

Mit seinen zehn Forderungen will der VBMB eine öffentliche Diskussion darüber lancieren, wie

eine angemessene Gesundheitsversorgung für Menschen mit Behinderungen aussieht, wer für den heutigen Zustand (Mit-)Verantwortung trägt und welche Massnahmen als Erstes umzusetzen sind.

A) ACCEPTABILITY (Akzeptanz/Annehmbarkeit)

Fazit: Patientinnen und Patienten mit Behinderungen fühlen sich von Fachpersonen oft übergangen und nicht gleichberechtigt oder auf Augenhöhe einbezogen. Sie vermissen zudem eine verständliche, adressatengerechte Ansprache.

1. Einbezug der Menschen mit Behinderungen.

Medizinische Massnahmen benötigen eine informierte Einwilligung. Die Fachpersonen beziehen Menschen mit Behinderungen (und auf ihren Wunsch auch nahestehende Personen) aktiv und auf Augenhöhe ein.

2. Kompetenter und respektvoller Umgang.

Die Fachpersonen kennen die Rechte, Bedürfnisse und Lebensrealitäten ihrer Patientinnen und Patienten mit Behinderungen. Sie zeigen Verständnis für ihre Situation – jenseits von stereotypen Vorstellungen oder Vorurteilen. Sie kommunizieren so, dass ihr Gegenüber sie versteht.



B) AVAILABILITY (Verfügbarkeit von Ressourcen)

Fazit: Den Fachpersonen sind die Wechselwirkungen zwischen Behinderung und Krankheit oft wenig bekannt. Für die adäquate Gesundheitsversorgung von Menschen mit Behinderungen fehlt das spezifische Fach- und Erfahrungswissen.

3. Aus- und Weiterbildung der Gesundheitsfachpersonen.

Bund, Kantone und Verbände sorgen dafür, dass die Gesundheitsversorgung der Menschen mit Behinderungen als Querschnittsthema in die Aus- und Weiterbildung aller beteiligten Berufsgruppen einfließt. Ein spezielles Augenmerk liegt auf den Schnittstellen zwischen kinder-, haus- und spezialärztlicher Betreuung. Die Verankerung der Thematik wird durch die Gründung von Lehrstühlen bzw. spezialisierten Abteilungen für «Behinderung und Gesundheitsversorgung» sichergestellt.

4. Bündelung von Ressourcen.

Die Kantone prüfen in der Gesundheitsdirektorenkonferenz (GDK) die Einrichtung von Kompetenzzentren für spezifische Krankheitsbilder und/oder Behinderungsformen; alle involvierten Disziplinen weisen einen hohen Praxisbezug auf. Zu ihrem Auftrag gehören:

- die Entwicklung von Behandlungen und interdisziplinären Vorgehensweisen,
- Aus- und Weiterbildungsangebote sowie
- die Beratung für behandelnde Fachpersonen und Menschen mit Behinderungen bzw. ihre Angehörigen.

C) AFFORDABILITY (Erschwinglichkeit)

Fazit: Medizinische Leistungen für Menschen mit Behinderungen sind mit einem höheren Aufwand verbunden als Leistungen für Menschen ohne Behinderungen. Die dafür vorgesehenen zeitlichen und finanziellen Ressourcen reichen nicht aus.

5. Koordination der Versicherer.

Die Leistungen der verschiedenen Versicherungen (IV, Kranken- und/oder Unfallversicherung) berücksichtigen die Situationen von Menschen mit Behinderungen. Die Versicherer koordinieren sich entsprechend.

6. Finanzierung von behinderungsbedingten Mehrkosten.

Die obligatorische Krankenpflegeversicherung deckt die behinderungsbedingten Mehrkosten. Gemäss TARMED bzw. TARDOC wird der zusätzliche Zeitaufwand vergütet, wenn Ärztinnen und Ärzte die Abläufe ihrer Arbeit den individuellen Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen anpassen müssen.

Zwei Beispiele

- Bei Untersuchungen werden die verfügbare Zeit und die vergütete Anzahl aufeinanderfolgender Massnahmen dem realen Bedarf der Menschen mit Behinderungen angepasst.
- Die Versicherer übernehmen die Kosten für unverzichtbare Begleitpersonen sowie für ein Doppelzimmer, wenn die dauernde Anwesenheit einer Begleitperson oder Assistenz erforderlich ist. Dolmetscherinnen und Dolmetscher (z.B. für Gebärdensprache) werden vergütet.



D) ACCESSIBILITY (Zugänglichkeit der Dienstleistung / Gesundheitseinrichtung)

Fazit: Menschen mit Behinderungen sind mit Barrieren im baulich-technischen, digitalen und administrativen Bereich sowie in der Kommunikation konfrontiert. Die Covid-19-Pandemie hat zudem mit aller Schärfe gezeigt, wie wichtig es ist, die gesamte Bevölkerung adressatengerecht und einfach verständlich zu informieren.

7. Barrierefreiheit.

Die Kantone stellen sicher, dass Institutionen des Gesundheitswesens auch für Menschen mit Behinderungen jeglichen Alters in allen Bereichen zugänglich sind. Dazu gehören geeignete Aufnahme-, Untersuchungs- und Behandlungsprozesse, Orientierungshilfen, klare Signalisation, Informationen auf verschiedenen Kommunikationskanälen, barrierefreie Websites, die Anbindung an den öffentlichen Verkehr etc. Fachpersonen und Fachstellen sind in der Lage, adressatengerecht Erklärungen zu den Medikamenten abzugeben.

**8. Zugang zu Informationskampagnen.**

Bund und Kantone gewährleisten den Zugang für alle Menschen zu Gesundheits- und Präventionskampagnen über ihre Informationskanäle (z.B. via Leichte Sprache oder Videos in Gebärdensprache).

E ACCOMMODATION (Anpassung der Dienstleistung an die individuellen Bedürfnisse der Betroffenen)

Fazit: Medizinische Leistungen für Menschen mit Behinderungen werden den speziellen Umständen und den individuellen Bedürfnissen der Betroffenen oft nicht gerecht.

9. Verantwortung und Expertise vor Ort.

Die Kantone sind dafür besorgt, dass in Spitälern und anderen Pflegeeinrichtungen Beauftragte für das Thema «Behinderung» ernannt und ausgebildet werden. Sie erhalten in den Gremien der oberen Leitungsebene Einsitz. Die Beauftragten fungieren als Ansprech- und Auskunftsperson für Menschen mit Behinderungen, ihre Angehörigen und das betreuende Personal (Vermittlerfunktion).

10. Expertise und Zusammenarbeit.

Fachpersonen berücksichtigen die Kenntnisse und Erfahrungen der Menschen mit Behinderungen und/oder ihrer nahestehenden Personen in den geplanten Massnahmen. Sie holen das spezifische Wissen von Fach- und Beratungsstellen der Behindertenorganisationen ein. Ein besonderes Gewicht messen sie den Übergängen im Lebenslauf (inklusive Lebensende) bei, welche intensive koordinierte Massnahmen erfordern.

Bern, März 2022

Diese Resolution wurde erarbeitet durch:
Vereinigung Cerebral Schweiz, Insieme, INSOS, SZH, vahs, Christina Affentranger, Heidi Lauper, Florian Suter

Ich bin behindert: Holt mich hier raus! Wie britische Flughäfen total in Sachen Barrierefreiheit versagen

Diskriminierende Vorfälle auf Flügen zeigen: Die britischen Fluggesellschaften und Verkehrsbetriebe müssen dringend etwas dazulernen, wenn es um den Umgang mit Menschen mit Behinderungen geht.

Der Sicherheitskorrespondent der BBC, Frank Gardner, musste auf seinem Rückflug von Madrid allein im Flugzeug festsitzen, weil das Personal, das ihm helfen sollte, das Flugzeug zu verlassen, nicht erschienen war.

«In vier Jahren bin ich fünfmal in einem Flugzeug gestrandet und musste in einem leeren Flugzeug warten, schon lange nachdem die anderen Passagiere aussteigen konnten. Das ist schlichtweg diskriminierend», so der Rollstuhlfahrer und BBC-Sicherheitskorrespondent Frank Gardner gegenüber «The Mail+».

Kein Einzelfall

Gardner ist nicht allein, wenn es um diskriminierende Vorfälle auf Flügen geht. Die Paralympics-Sportlerin Tanni Grey Thompson startete eine Kampagne gegen die Diskriminierungen, denen Menschen mit Behinderungen auf Reisen ausgesetzt sind.

Auf einem Flug war die Goldmedaillengewinnerin z.B. gezwungen gewesen, zur Toilette zu kriechen, nachdem man ihr nicht helfen wollte. Bei einem anderen Flug verlor man ihren Rollstuhl für 3 Monate. Sie forderte daraufhin die Regierung und die Fluggesellschaften auf, Massnahmen zu ergreifen, Fluggäste mit Behinderungen mit Würde und Respekt zu behandeln. Auch die Geschichte von Thompson ist leider kein Einzelfall.

So schildern einige Fluggäste mit Behinderungen ihre Reisealpträume.

Eine behinderte junge Frau musste die Toilette bei offener Türe benutzen. Einer anderen demenzkranken Frau wurde Unterstützung beim Transport vom Sitzplatz zur Toilette verweigert.

Keiner fühlt sich zuständig

Die Reaktion auf diese sehr diskriminierenden Vorfälle von Seiten der britischen Fluggesellschaften war kaum nennenswert. Auch die zuständigen Minister geben das Problem an andere Stellen weiter. Thompson sagte in einem Gespräch mit den Medien: *«Die Menschen sind besorgt, wenn es um das Thema Reisen geht. Die Branche kann sich nicht verstecken und es müssen Massnahmen ergriffen werden.»*

Auch James Taylor, Direktor einer Behindertenhilfsorganisation, ist frustriert: *«Unser Transportsystem lässt behinderte Menschen im Stich. Es ist Zeit, dass die Regierung, die Verkehrsunternehmen und die Regulierungsbehörden Verantwortung übernehmen.»*

Zahlen aus 2019 belegen, dass in den Jahren 2015 bis 2018 rund 700 Menschen mit Behinderungen ihre Flüge verpassten, weil keine angemessene Hilfe zur Verfügung stand. Solche Vorfälle seien entwürdigend, stressig und Angst auslösend.

Sie hielten behinderte Menschen davon ab, überhaupt zu reisen, erklärt Taylor. *«Kein behinderter Passagier sollte in einem Flugzeug oder in einem Zug festsitzen, sei es aufgrund von Personalmangel, Verspätungen, oder Missverständnissen.»*

Bizeps-Info - Katharina Müllebnner







Die vergessene Kundschaft

Wer nicht alleine Zug und Bus fahren kann, ist auf Taxi-Fahrdienste angewiesen. Doch wie eine Studie zeigt, erschweren die Bedingungen häufig eine gleichberechtigte Teilhabe an der Gesellschaft.

Bis vor drei Jahren etwa war Mari-Teres Steiner noch mobil. Heute kann sie nicht mehr alleine Tram, Bus und Zug fahren. Die 59-Jährige hat bereits im Alter von 25 Jahren einen Hirnschlag erlitten. In letzter Zeit hat sich ihr Zustand verschlechtert. Für Therapien, den Einkauf oder einen Besuch beim Coiffeur braucht sie deshalb einen Taxidienst.

Jeden Monat stehen ihr 14 vergünstigte Fahrten zu. Doch selbst bei kurzen Strecken summieren sich Hin- und Rückweg schnell einmal auf rund 20 Franken. «Finanziell ist das eine Belastung», sagt Steiner. Wenn immer möglich organisiert sie sich deshalb eine Begleitperson, mit der sie den öffentlichen Verkehr benutzen kann. «Ich fahre sowieso lieber Tram», lacht die Baslerin. «So komme ich ein wenig an die frische Luft und bin unter den Leuten.»

Mari-Teres Steiner hat an einer Studie über ÖV-ergänzende Fahrdienste teilgenommen, welche die ZHAW im Auftrag des Eidgenössischen Büros für Gleichstellung von Menschen mit Behinderung sowie der Stiftung Behindertentransport Kanton Bern durchführt. Sie geht der Frage nach, ob Menschen mit Mobilitätseinschränkungen genügend Möglichkeiten haben, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen.

Kaum Möglichkeiten auf dem Land

Fahrdienste werden am häufigsten für medizini-

sche Termine genutzt, aber auch für Einkäufe und Freizeitaktivitäten.

2021 hat das Projektteam in fünf Fokusgruppen insgesamt 31 Personen aus verschiedenen Regionen der Deutschschweiz zu ihren Erfahrungen befragt. «Es zeigte sich, dass die Fahrdienste am häufigsten für medizinische Termine genutzt werden, aber auch für Einkäufe und Freizeitaktivitäten», sagt Projektleiterin Brigitte Gantschning, Leiterin der Forschungsstelle Ergotherapie. Während Städte und Agglomerationen in der Regel über ein gutes Angebot verfügen, sei die Situation in vielen ländlichen Gebieten unzureichend. Schwierig werde es zudem, wenn längere Fahrten über Kantons Grenzen hinweg anfallen: «Das kann zu extrem hohen Tarifen führen. Die kleinräumigen Strukturen und der Kantönliche Geist sind ein Problem.»

«Einen Tag im Voraus zu buchen, geht bei einem Notfall nicht und verunmöglicht spontane Freizeitaktivitäten.»

Selina Egger, Institut für Ergotherapie

ÖV-ergänzende Fahrdienste werden häufig von gewöhnlichen Taxi-Unternehmen angeboten, aber auch von Organisationen, die ehrenamtlich tätige Menschen beschäftigen – in Zürich etwa Tixi. In der Regel können normale Autos eingesetzt werden. Einige Personen benötigen jedoch rollstuhlgängige Fahrzeuge. Davon stehen tendenziell zu wenige zur Verfügung.

Wenig Spontanität möglich

Das Angebot in der Schweiz sei unübersichtlich und nicht überall zufriedenstellend, sagt Doktorandin Selina Egger, die an der Studie mitarbeitet. Vielerorts müssten Transporte mindestens einen Tag im Voraus gebucht werden. «Das geht bei einem Notfall nicht und verunmöglicht spontane Freizeitaktivitäten.» Kompliziert ist auch die Finanzierung. Je nach Möglichkeiten der Person

und nach Zweck zahlt der Nutzende selbst, die Krankenkasse, die Unfallversicherung oder die IV, erklärt Egger. Oder die Fahrdienste werden über Spendengelder finanziert. «Die Befragten wünschen sich eine bessere Koordination und weniger Aufwand.»

Kompliziert wird es bei Fahrten über Kantons- grenzen hinweg und durch die unterschiedliche Finanzierung.

Diese unbefriedigende Situation reduziere die Aktivitäten für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, bedauert Brigitte Gantschnig. Die Schweiz sei jedoch gesetzlich verpflichtet, Menschen mit Behinderung die Teilhabe an allen gesellschaftlichen Bereichen zu ermöglichen.

«Es ist nicht klar, wo die Fahrdienste organisatorisch hingehören: zum ÖV oder zu den Taxis?»
Ronald Liechti, Geschäftsführer der Stiftung Behindertentransporte Kanton Bern

«Es gibt viele Baustellen in diesem Bereich», bestätigt Ronald Liechti, Geschäftsführer der Stiftung Behindertentransporte Kanton Bern, der rund 60 Transportdienste angeschlossen sind. Die Behindertenverbände kümmern sich hauptsächlich um die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Die Fahrdienste dagegen seien kaum auf ihrem Radar. «Es handelt sich um eine vergessene Kundschaft.» Dabei gebe es mit der alternden Bevölkerung immer mehr Menschen, die den ÖV nicht selbstständig benutzen könnten.

Liechti vermisst in der Schweiz eine einheitliche Rechtsgrundlage. «Es ist nicht klar, wo die Fahrdienste organisatorisch hingehören: zum ÖV oder zu den Taxis?» Zudem sei das Angebot bis anhin nicht auf den Bedarf ausgerichtet, sondern die Kontingente würden von der Politik relativ willkürlich festgelegt. Auch Liechti ist klar, dass

Fahrdienste teuer sind. «Es ist wohl lediglich eine Vision, dass Personen mit Mobilitätseinschränkung jederzeit und zu gleichen Kosten ein Fahrzeug zur Verfügung haben wie nicht behinderte Personen den ÖV oder ihr eigenes Auto.»

Bundesrat wartet auf Resultate

Im Frühling 2022 startete das Projektteam nun eine quantifizierte Umfrage unter weiteren Nutzenden, auch in der französisch- und italienischsprachigen Schweiz. Zudem wird Zentrum für Sozialrecht der ZHAW prüfen, inwiefern die aktuelle Situation mit dem Behindertengleichstellungsgesetz kompatibel und mit dem Angebot in anderen Ländern zu vergleichen ist.

Die Publikation der Studienergebnisse ist Anfang 2023 vorgesehen. Darauf wartet auch der Bundesrat: Sobald die Ergebnisse vorliegen, will er ein Postulat der Solothurner SP-Nationalrätin Franziska Roth zum Thema beantworten und bei allfälligem Handlungsbedarf Optimierungen in die Wege leiten.

IMPACT zhaw



TERMINKALENDER 2022 / 2023

27. November 2022	IVB Sondervorstellung im Kulturhaus Hübse
18. Dezember 2022	IVB Weihnachtsfeier im Kronenmattsaal Binningen
<hr/>	
20. Januar 2023	Museumsnacht mit IVB-Shuttle-Bussen
05. Februar 2023	IVB Lottonnachmittag im Kronenmattsaal Binningen
27. und 29. Februar 2023	Basler Fasnacht mit Grillstand und geschützten Platz
28. Februar 2023	«Fasnacht zem aalänge»
30. April 2023	Unterhaltungsnachmittag im Kronenmattsaal Binningen
18. Juni 2023	91. IVB Generalversammlung
18. August 2023	39. «Em Bebbi sy Jazz» mit IVB-Grillstand
03. September 2023	IVB Schweizerreise
September 2023	Auto-Mobil-Basel mit IVB-Infostand

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 3'000 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



**Selbstbestimmtes
und behinderten-
gerechtes Wohnen**

Unser Wohnangebot für Menschen mit Behinderung:

- **Moderne und helle Wohnplätze**
- **Aussenwohnungen**
- **Servicewohnungen**

Gesamtes Angebot mit individuellen Begleit- und Pflegeleistungen!



Wohn- und Bürozentrum
für Körperbehinderte
www.wbz.ch
+41 61 755 77 77



Adressberichtigung bitte an IVB, Postfach, 4002 Basel



Basler Orthopädie
www.rene-ruepp.ch

Ihre Mobilität - unsere Passion



Basler Orthopädie
René Ruepp AG

Austrasse 109
4051 Basel

info@rene-ruepp.ch
www.rene-ruepp.ch

DRUCK
PLAKATE
PLÄNE
BROSCHÜREN
TEXTIL DRUCK
BESCHRIFTUNGEN
GESTALTUNG
WEBDESIGN



ettermedia.swiss
Ein Familienunternehmen

Birsigalstrasse 5
CH-4153 Reinach

T. +41 61 711 16 90
F. +41 61 713 23 44

www.ettermedia.swiss
info@ettermedia.swiss

powered in
switzerland