

Heinrich Buschmann, Vorsitzender des MMB im Gespräch:

„Wir bauen auf Verständnis“

Heinrich Buschmann hat den MMB 2001 gegründet und ist sein 1. Vorsitzender. Der 54-Jährige ist aufgrund von Muskelschwund seit 35 Jahren auf den Rollstuhl angewiesen und fährt sein Auto heute im Elektrorollstuhl selbst. Neben seinem ehrenamtlichen Engagement ist er als Computerentwickler bei Siemens voll berufstätig.



Initiator: Helmut Buschmann

HANDICAP: Welche Rolle spielt das Auto für Menschen mit Behinderung?

Heinrich Buschmann: Es spielt eine maßgebliche Rolle, weil es größtmögliche Mobilität bietet und damit zur Erweiterung des Lebensraums deutlich beiträgt. Vor allem in ländlichen Regionen, in denen oft kein barrierefreier öffentlicher Personennahverkehr angeboten wird, ist das Auto für behinderte Menschen unverzichtbar.

Tun die Autohersteller heute schon genug für Menschen mit Handicap?

Zum Glück hat die Autoindustrie erkannt, dass es sich lohnt, die Fahrzeuge den Bedürfnissen behinderter und älterer Menschen anzupassen. Immer mehr Autohersteller bieten Zusatzpakete und spezielle Umrüstungen ab Werk an. Natürlich kann dies nur den Standardfall abdecken. Durch die Weiterentwicklung der Elektronik wird heute eine Vielzahl von unterstützenden Systemen wie Regen- und Lichtautomatik oder Tempomat mit Abstandsradar angeboten, die das Führen eines Fahrzeugs erleichtern. Dies kommt natürlich dem behinderten Autofahrer sehr entgegen.



Im Bereich von Umbauten für schwerstbehinderte Menschen, wo es auf jeden Zentimeter, auf jedes Newton ankommt, werden individuelle Anpassungen aber die Regel bleiben. Hier würden wir uns wünschen, dass die Autoindustrie zusammen mit den spezialisierten Fahrzeugumrüstern standardisierte Schnittstellen schafft, die eine einfache Adaption der Systeme an die bestehende Fahrzeug-Elektronik ermöglichen. Wichtig ist, dass wir hier zu einem Standard kommen, der das Austauschen der verschiedenen Komponenten erlaubt, um so einer Monopolstellung einzelner Hersteller zu entgehen, aber auch um die Wartung und Reparatur nicht zu zentralisieren.

Kann der Informationsfluss noch verbessert werden?

Der Informationsfluss von der Autoindustrie zu den Fahrzeugumrüstern ist sicherlich sehr gut und funktioniert. Es wäre aber zu begrüßen, wenn die Wünsche und Anforderungen der behinderten Autofahrer selbst noch mehr Gehör finden. Aus unserer Sicht sollte deshalb im Rahmen der alljährlich stattfindenden Reha-Messen ein Info-Forum installiert werden, wozu die Autoindustrie geladen wird, um gemeinsam die Problematik am runden Tisch zu erörtern. So könnten die Belange behinderter Menschen bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge noch besser berücksichtigt werden. **Technisch kann heute fast jede körperliche Behinderung kompensiert werden, ganz anders sieht es mit der Finanzierung des Autos und der Umbauten aus. Wie beurteilen Sie die Lage?**

Grundsätzlich wird Mobilität nur dann gefördert, wenn sie unabdingbar zur Ausübung einer erwerbsmäßigen Tätigkeit benötigt wird, und selbst dann ist die Förderung an straffe Bedingungen gebunden. Ein Trauer-



Unterstützung für Autofahrer mit HANDICAP

„Mobil mit Behinderung e.V.“ (MMB) wurde 2001 gegründet und hat sich seitdem als bundesweit tätiger Verein zur Unterstützung behinderter Menschen zum Erreichen und zum Erhalt der individuellen Mobilität etabliert. Zu den Schwerpunkten gehören die Hilfe

bei der Antragsstellung und den Gutachten zum Erwerb des Führerscheins. Der MMB berät seine Mitglieder bei der Finanzierung, der Beschaffung und beim Umbau eines geeigneten Fahrzeugs und verhandelt mit den Umbaufirmen. Hilfsmittel-Beratungen gehören ebenso zum Dienstleistungsangebot wie die Unterstützung von Forschungen zu neuen technischen Möglichkeiten rund ums behindertengerechte Auto. Ein Team von mehr als 20 Beratern steht den inzwischen 1.700 Mitgliedern zur Verfügung, die über ein eigenes Informations-Netzwerk miteinander kommunizieren können. Mittlerweile haben sich schon zahlreiche MMB-Regionalgruppen gebildet, die vor Ort die Sache der Mobilität diskutieren und vorantreiben. Mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen wie „Wir helfen gerne!“, an der sich jetzt die TOTAL-Tankstellen in Deutschland beteiligt haben, versucht der MMB auch im automobilen

Umfeld für Barrierefreiheit und mehr Hilfsbereitschaft zu werben. Politische Aktionen sollen auf Missstände hinweisen und dazu beitragen, dass der Mobilität behinderter Menschen grundsätzlich ein höherer Stellenwert eingeräumt wird.

Auf Initiative des rheinland-pfälzischen Ministerpräsidenten Kurt Beck, der Heinrich Buschmann zu Hause besuchte, entstand 2004 die angegliederte Stiftung zur Förderung der Integration durch Mobilität (IDM). Sie soll vor allem finanzielle Mittel einwerben und bereitstellen, um Eltern mit behinderten Kindern, behinderte Menschen ohne Beruf und Rentner mit Handicap, die keine gesetzliche Förderung erhalten, zu unterstützen. Vorsitzender der IDM-Stiftung ist mit Michael Eichhorn ebenfalls ein aktiver Rollstuhl- und Autofahrer.

Auskünfte: Mobil mit Behinderung e.V.
Orchideenstraße 9, 76271 Jockgrim,
Tel.: 07271/5050265, Fax: 07221/5050266,
E-Mail: info@mobil-mit-behinderung.de,
Internet: www.mobil-mit-behinderung.de,
www.idm-stiftung.de



Gemeinsam stark:
Mitglieder des MMB
bei einem regionalen Treffen



Mobilität: Heinrich Buschmann steuert sein Auto im Elektrorollstuhl selbst

spiel ist etwa die Situation bei Berufsanfängern: Gefördert wird nur, wer einen unbefristeten Arbeitsvertrag vorlegen kann, wenn gleichzeitig weitere Voraussetzungen wie die Entfernung zum Arbeitsplatz oder eine unregelmäßige Arbeitszeit gegeben sind. Dass ein junger Mensch mit Behinderung über ausreichende Mobilität verfügen muss, um sich zu bewerben oder seine Praktika zu absolvieren, wird nur extrem selten anerkannt.

Solange man im Erwerbsleben steht, hat man vergleichsweise noch gute Chancen, seine Mobilität mit Hilfe der Kostenträger sicherzustellen. Man erhält Zuschüsse zum Fahrzeug und für den Umbau, kann alle anfallenden Kfz-Kosten von der Steuer absetzen, und selbst die Instandhaltung der behindertengerechten Zusatzausstattung wird erstattet. Das Bild ändert sich jedoch schlagartig zu Ungunsten der behinderten Menschen, die nicht oder nicht mehr im Erwerbsleben stehen und deshalb auf keinerlei gesetzliche Grundlage zurückgreifen können, zum Beispiel behinderte Hausfrauen, Erwerbslose und Rentner.

Ganz schlimm trifft es besonders Familien mit behinderten Kindern?

Ja, gerade diese Familien, die allen Schutz und Unterstützung verdient hätten, lässt der Gesetzgeber im Stich. Eltern behinderter Kinder erhalten überhaupt keinen Zuschuss zur individuellen Mobilität. Entscheidet sich ein Elternpaar für die Versorgung ihres behinderten Kindes, wird es zusätzlich bestraft. Weder für den Hausumbau noch für die alltäglich notwendige Mobilität gibt es Zuschüsse – diese Familien leben in einem ständigen logistischen Chaos. Nicht selten zerbrechen die Familien an dieser Belastung und die allein erziehenden Mütter rutschen weiter in die soziale Isolation, ohne Aussicht auf eine Verbesserung.

Gibt die Familie das behinderte Kind jedoch in ein Heim, werden alle Kosten ohne Probleme übernommen. Je nach Schwere der Behinderung können das 40.000 bis 70.000 Euro im Jahr sein. Dass häusliche Pflege, elterliche Liebe und familiäre Geborgenheit die bestmögliche Förderung für das Kind bedeuten, spielt hier überhaupt keine Rolle. Wir empfinden das als soziale Katastrophe!



Freier Fall durch die sozialen Netze: Familien mit behinderten Kindern

Welche Forderungen ergeben sich daraus?

In unseren Beratungsanfragen spiegelt sich ein immer dramatischer werdender Handlungsbedarf für die Politik wider. Wir sehen hier nur eine Alternative: Die Schaffung eines allgemeingültigen Mobilitätsfond! Die Neugestaltung der Förderbestimmungen wäre sicherlich der erste Schritt, aber wir sind der Auffassung, dass die gesamte Kfz-Hilfe losgelöst werden muss vom Grundsatz der Gleichstellung im Erwerbsleben. Die Förderung der Mobilität muss sich ausschließlich am Bedarf orientieren. Der junge behinderte Mensch, der seinen Platz in der Gesellschaft finden muss, die Familie, die ihr behindertes Kind versorgen möchte, die behinderte Hausfrau, die zur Erfüllung ihres Jobs, sprich Einkaufen gehen, ein Fahrzeug benötigt – alle müssen diese Möglichkeit erhalten. Mobilität ist im modernen Alltag nicht mehr wegzudenken und muss zu einem Grundrecht für behinderte Menschen werden.

Wie kann ein solcher Mobilitätsfond finanziell ausgestattet werden?

Gepeist werden sollte dieser Fond aus den bisherigen Aufwendungen der etablierten Kostenträger, zumindest für eine Übergangszeit, aus freiwilligen Beiträgen der Autoindustrie und zum Beispiel einer kleinen Gebühr auf die Zulassungen, TÜV-Gebühren, Kfz-Schilder. Wir halten eine sozialverträgliche Lösung für sehr wichtig. Wir sind der festen Überzeugung, dass



Spriffresser: Behindertengerechte Vans haben einen höheren Benzinverbrauch

diese Gebühr auf das Verständnis der Autofahrer stoßen wird. Die ersten Schritte sind getan, im Mai war eine Delegation des MMB zu Gesprächen im Grundsatzreferat der Deutschen Rentenversicherung in Berlin. Nach und nach werden wir mit allen Kostenträgern über die Möglichkeit der Umgestaltung sprechen, in der Hoffnung am Ende mit allen gemeinsam eine praktikable Lösung erarbeiten zu können.

Hinzu kommen als Belastung für behinderte Autofahrer jetzt auch noch die hohen Benzinpreise.

Tatsächlich belasten die heutigen Benzinpreise die schmalen Kassen von behinderten Menschen enorm. Das Fahrzeug ergänzt ja oft den Rollstuhl, und wer etwa einen elektrischen Rollstuhl zu transportieren hat, benötigt schon einen Van mit entsprechend hohem Benzinverbrauch. Behinderte Menschen haben keine Alternative zum Auto und müssen ohnehin schon

Anzeige

nicht unerhebliche Mehrkosten für Kleidung, Ernährung, Medikamente, Pflegekräfte usw. aufbringen. Die hohen Benzinpreise sorgen nun dafür, dass sie ihr Fahrzeug weniger nutzen können und ihren Lebensraum deutlich einschränken müssen. Wir fordern aus diesem Grund eine Mineralölsteuerbefreiung.

Welche Einflussmöglichkeiten gibt es für den MMB und die IDM-Stiftung?

Wir bauen auf Verständnis! Mit all unseren Projekten und Aktionen werben wir für das Verständnis der Notwendigkeit unserer Mobilität. Im verstärkten Maße wollen wir aber auch auf Missstände aufmerksam machen und versuchen eine breite Öffentlichkeit herzustellen, um politische Entscheidungsträger davon zu überzeugen, diese Missstände zu beseitigen. So haben wir eine Mobilitätsstudie entwickelt, mit der wir auf die Bedeutung und die Auswirkung fehlender Mobilität aufmerksam machen. Sie soll helfen, einen Umdenkprozess einzuleiten, damit der Begriff Mobilität gebührenden Stellenwert erhält und in der Gesetzgebung verankert wird. Mit dem Projekt „Mobilitätseuro“ hoffen wir darauf, möglichst viele Autohäuser zu gewinnen, die uns im Rahmen ihrer Möglichkeiten mit einer regelmäßigen Spende unterstützen. Im Gegenzug bieten wir unser Know-how an und beraten behinderte oder ältere Menschen, die sich an das Autohaus wenden, um dann gemeinsam eine passende Lösung zu finden.

Im Rahmen der Aktion „Wir helfen gerne!“ haben Sie jetzt eine spektakuläre Kooperation mit den TOTAL-Tankstellen in Deutschland abgeschlossen. Was versprechen Sie sich davon?

Auch hier war der Leitgedanke wieder die Kommunikation. Egal in welcher Lage sich der behinderte Mensch befindet, ob an der weit entfernten Zapfsäule auf der Autobahn-Tankstelle oder im engen Bereich der normalen Tankstelle, aber auch am Ticketautomaten in der Tiefgarage oder einfach vor der Stufe des Tante-Emma-Ladens um die Ecke: Wenn er es schafft, mit dem Personal zu kommunizieren, hat er eine Chance, Hilfe zu erhalten. So wurde die Idee „Wir helfen gerne!“ geboren. Ein einfacher Aufkleber mit einem eindeutigen Symbol und der Telefon-Nummer, mit der man das Personal via Handy erreichen kann – das ist die Lösung.

TOTAL Deutschland wird als erste Mineralölgesellschaft ihre mehr als 1.000 Tankstationen flächendeckend mit 8.000 Aufkleber ausrüsten. Wir hoffen darauf, dass dies zu einer Initialzündung führen wird und der Einzelhandel und weitere Gesellschaften folgen werden. Der Erlös aus dieser Aktion fließt übrigens der Förderung behindertengerechter Fahrzeuge durch die IDM-Stiftung zu.

Qualitätssicherung ist ein weiteres wichtiges Thema für den MMB. Wie sicher sind die von behinderten Menschen eingesetzten Fahrhilfen?

Für die Sicherheit der Fahrhilfen sorgen TÜV-Gutachten und Sachverständige, aber letztendlich gibt es immer ein Restrisiko, dessen man sich als Führer eines solchen Systems bewusst sein muss. Es sind nun mal keine Fahrzeuge von der Stange, sondern Einzelanfertigungen, behaftet mit allen Stärken und Schwächen menschlicher Arbeit. Dennoch sind wir der Ansicht, dass Fahrhilfen sicher sind. Seit gut 10 Jahren sind die elektronischen Fahrhilfen auf unseren Straßen unterwegs und es ist uns bis heute kein schwerwiegender Unfall bekannt. Wir haben in diesem Zusammenhang begonnen, alle Reparaturen und Unfälle in einer Datenbank zu registrieren. So wie der ADAC jährlich seine



Startschuss:
Teilnehmer der Aktion „Wir helfen gerne!“ am 22. September in Berlin



Pannenstatistik veröffentlicht, wollen wir ein Werkzeug schaffen, mit dem Fahrzeugumrüster

verglichen werden können. Es geht uns dabei nicht darum, einzelne Fahrzeugumrüster an den Pranger zu stellen, sondern Schwachstellen der Systeme aufzudecken, um präventiv eingreifen zu können. Über unser Netzwerk können so die Mitglieder des MMB, aktuell über 1.700, schnell informiert werden.

Der Transport von rollstuhlgebundenen Personen gilt unter Experten als Sicherheitsrisiko. Sehen Sie das ebenso?

Für den immer größer werdenden Markt der Behindertenfahrdienste gibt es so gut wie keine verbindlichen Richtlinien. Da werden Hilfskräfte kurz in die Fahrzeugtechnik eingewiesen und fahren dann eine hochsensible Fracht von A nach B. Sie kennen weder die Besonderheiten des Krankheitsbilds noch sind sie sonst wie medizinisch geschult. Seit Jahren gibt es die Kraftknotenbestimmung, die aber weitgehend ignoriert wird. Ich bin aktuell in ambulanter Reha – in keinem der großen Transporter sind Kopfstützen angebracht. Transportiert werden „normale“ Rollstühle, die einem Crash niemals standhalten würden. Niemand stört sich daran. Wir sind der Meinung, dass die Fahrer solcher Fahrzeuge sich qualifizieren und damit gesondert geschult werden müssten. Um Aufmerksamkeit im Verkehr zu erhalten, sollten sich diese Fahrzeuge deutlich von der Masse unterscheiden, zum Beispiel durch eine spezielle Lackierung, Tempolimits etc. Der Handlungsbedarf steht außer Zweifel, aber wie in vielen Fällen wird wohl erst ein großer Unfall entsprechende Änderungen bewirken.

Herr Buschmann, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.

Das Gespräch führte Gunther Belitz, Fotos: MMB, Total