

Nur wer mobil ist, kann teilhaben

Sie sind ehrenamtlich in einem Kulturverein engagiert. Sie treffen Ihre Vereinskolleginnen und -kollegen zwei Mal im Monat zu einer Teambesprechung in einem Lokal im Nachbarort. Das Lokal wurde als regelmäßiger Treffpunkt ausgewählt, weil es das einzige weit und breit ist, in das Sie mit ihrem Elektrorollstuhl reinkommen. Sie schätzen an diesen Treffen sowohl den fachlichen Austausch als auch die Geselligkeit. Es ist Donnerstagabend. Um 19:24 Uhr fährt ein Niederflerbus unweit Ihrer Haustür(e weg) ab. Der Bus kommt. Aber es ist nicht der erwartete Niederflerbus. Der fährt heute nicht, warum weiß der Busfahrer auch nicht. Sie können nicht mitfahren. Ein Taxi oder einen PKW von einem ihrer Vereinskollegen können Sie mit dem E-Rolli nicht besteigen, einen Behindertenfahrdienst so kurzfristig nicht mehr organisieren. Das Sozialamt hat Ihnen ohnehin nur monatlich fünfzehn Fahrten mit einem Sonderfahrdienst bewilligt. Diese Fahrten sind bereits aufgebraucht für Behördengänge und alltägliche Erledigungen. Der nötige Friseurtermin muss schon auf den nächsten Monat verschoben werden. Einen Fahrdienst aus eigener Kasse zahlen – vollkommen unmöglich bei Bezug von Grundsicherung. Das war es dann mit der für die Ausübung des Ehrenamts unerlässlichen Teambesprechung.

Die Teilhabemöglichkeiten aller Menschen sind Dreh- und Angelpunkt einer inklusiven Gesellschaft. Wie die Beispielszene zeigt, ist die individuelle Mobilität eine grundlegende Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Gemeint ist mit individueller Mobilität in diesem Zusammenhang nicht die orthopädische Versorgung bei körperlichen Einschränkungen etwa in Form von Gehhilfen. Gemeint sind Ortswechsel, die zu Fuß oder im Rollstuhl nicht bewerkstelligt werden können. Die Rede ist von der Überwindung von Distanzen mithilfe von Verkehrsmitteln bzw. einem Fahrzeug, sei es ein Dreirad, die Bahn, ein Bus, ein Quad oder ein Auto. Theater, Kino, Ämter und Behörden, Freundinnen und Freunde, die Ausübung eines Ehrenamts, der Bäcker, politische Veranstaltungen, der Friseur, die Maniküre, das Schwimmbad – sie sind nicht alle fuß-/rollstuhlläufig von der eigenen Haustür aus erreichbar.

Individuelle Mobilität bedeutet von A nach B zu kommen. Individuelle Mobilität bedeutet aber auch, dass jeder Mensch persönliche Bedürfnisse und Bedarfe hat, wie er von A nach B kommt. Städterinnen und Städter, denen ein vernünftiges, barrierefreies öffentliches Verkehrsnetz zur Verfügung steht, können sich damit gut versorgt fühlen. Die Person im Beispiel bräuchte ein behindertengerechtes Fahrzeug mit einer Rampe und Umbauten. Eine andere Person wäre mit

einem Dreirad mobil und könnte damit unternehmen, was sie möchte. Aber sowohl ein Auto als auch ein Dreirad müssen in der Regel bei Ämtern und Krankenkassen schwer erkämpft werden. Die wenigsten können ein individuell angepasstes Transportmittel selbst bezahlen. Mitzudenken sind stets Partnerinnen und Partner, Geschwisterkinder, ganze Familien, die mit behinderter werden, wenn ein Mensch mit Handicap immobil ist.

Behinderte Menschen ohne Erwerbstätigkeit oder Ausbildungsplatz (wie im Beispiel) sowie Eltern behinderter Kinder erhalten in der Regel keine finanzielle Unterstützung vom Staat, wenn ein behindertengerechtes Fahrzeug absolute Voraussetzung für alle Wege außer Haus ist. Die Kosten für einen speziell umgebauten PKW können aber schon mal bis in einen sechsstelligen Euro-Bereich klettern. Menschen mit Handicap werden fast ausschließlich auf die öffentlichen Verkehrsmittel verwiesen. Diese werden (zumindest in der Theorie) mehr und mehr barrierefrei ausgebaut, sind relativ umweltfreundlich, im Grunde eine gute Sache.

Doch: Manche Menschen können aufgrund ihrer Behinderung überhaupt nicht mit dem öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) fahren, ohne Assistenz schon gar nicht. Wenn die Fitness ausreicht, warten jede Menge Widrigkeiten, vor allem in ländlichen Regionen: Statt einem Niederflrbus kommt plötzlich einer mit Treppeneinstieg, Bahnhöfe und Haltestellen werden von klammen Kommunen nicht barrierefrei umgebaut, Aufzüge zu Bahnsteigen sind oft tagelang außer Betrieb. Eine Forderung von Behindertenverbänden und -organisationen war, ist und muss daher bleiben den ÖPNV, aber auch den Fernverkehr weiter barrierefrei auszubauen und instand zu halten. Alle Menschen sollten das einfordern, denn Barrierefreiheit kommt auch älteren Menschen und denjenigen zugute, die einen Kinderwagen oder ein Fahrrad schieben.

Behinderte Menschen haben neben der Nutzung der Öffentlichen die Möglichkeit, Beförderungsdienste in Anspruch zu nehmen. Diese müssen jedoch vorbestellt werden und meist wird nur eine bestimmte Anzahl Fahrten bewilligt. Spontane Einkäufe, andere Erledigungen, Ausflüge, Besuche, ehrenamtliches Engagement – sehr schwierig.

Bezüglich der Ausübung eines Ehrenamtes sind neben den Transportkosten auch die Kosten für eine begleitende Assistenzkraft zu nennen. Manche Menschen mit Handicap können nur ein Ehrenamt ausüben, wenn sie eine Assistenz haben. Für arbeitende Menschen mit Behinderung, ob sie nun ihren gesellschaftlichen Beitrag ehrenamtlich oder entlohnt leisten, muss bezüglich der Assistenz grundsätzlich eine einkommensunabhängige Lösung geschaffen werden.

Mobil sein mit eigenem Fahrzeug

Trotz des Inklusionsgrundsatzes in der UN-Behindertenrechtskonvention und des Benachteiligungsverbot im Grundgesetz erhalten behinderte Kinder, Jugendliche und Erwachsene in der Regel keine KFZ-Hilfe vom Staat, wenn sie keiner Ausbildung oder Beschäftigung nachgehen. Im Oktober des vergangenen Jahres entschied das Bundesverfassungsgericht, dass sich das Benachteiligungsverbot nicht in einer rechtlichen Gleichbehandlung erschöpfe. Vielmehr könne eine

Behinderung auch dann vorliegen, wenn durch gesetzliche Regelungen die Lebenssituation eines behinderten Menschen gegenüber einer vergleichbaren Lebenssituation eines nichtbehinderten Menschen verschlechtert werde. Entfaltungs- und Betätigungsmöglichkeiten dürften behinderten Menschen nicht vorenthalten werden, wenn sie Nichtbehinderten offen stünden.¹

Doch nichts tut sich. Weiterhin bewilligen Sozialhilfeträger in der Regel keine Kostenübernahme oder Zuschüsse zum Kauf und Umbau eines Fahrzeugs. Behinderte Menschen, die dringend auf einen PKW angewiesen sind, klagen sich jahrelang zermürend durch die gerichtlichen Instanzen und kämpfen gegen ihre häusliche Isolation an.

Damit möglichst niemand auf der Strecke bleibt, berät der Verein Mobil mit Behinderung e. V. (MMB) ehrenamtlich im Sinne der Hilfe zur Selbsthilfe bei der Finanzierung und Anschaffung eines behinderten- und bedarfsgerechten Fahrzeugs. Zahlreiche private Stiftungen springen für die staatlichen Versäumnisse und Fehleinschätzungen von Kostenübernahmeanträgen ein und unterstützen behinderte Menschen mit großzügigen Teilbeträgen. Dank des seit Vereinsgründung 2001 gewonnenen Know-hows und der vertrauensvollen Zusammenarbeit mit vielen Stiftungen gelingt es häufig, dass Betroffene letztlich ein Fahrzeug erwerben und bedarfsgerecht umbauen lassen können. Eine Garantie gibt es jedoch nicht.

Wichtig ist den ehrenamtlichen Beraterinnen und Beratern die Wertschätzung ihrer Bemühungen und dass die Vorstellungen vom individuellen Mobil realistisch bleiben. Man kann auch mit einem guten Gebrauchtwagen mobil sein. Das ausgesuchte, in der Regel geräumige Fahrzeug (Kombi, Van, Bus) muss so ausgestattet werden, dass der behinderte Mensch selbst am Straßenverkehr teilnehmen kann. Dafür gibt es Einstiegshilfen (Schwenksitz, Umsetzhilfe, Lifter), technische Lenkhilfen (z. B. Joystick) bis hin zu elektronisch steuerbaren Lenksystemen. Rollstühle können auf vielfältige Weise im Auto verstaut werden (z. B. gefaltet hinter dem Fahrersitz oder im Kofferraum mithilfe eines Lifters). Sitze werden ausgebaut oder umgebaut, wenn sich ein Rollstuhlnutzender nicht umsetzen kann. Über eine Rampe positioniert er sich direkt dort, wo sonst der Fahrersitz ist. Durch individuell angepasste Drive-by-Wire-Bedienelemente können auch Menschen mit hohen Lähmungen (Tetraplegie), Muskelschwund oder Multiple Sklerose selbst ein Auto lenken. Hier gibt es ständig Neuerungen. Außerdem entwickelt die Automobilindustrie bereits fahrerlose PKW, die sich autonom im Straßenverkehr bewegen und in denen theoretisch auch Menschen mit Sehbeeinträchtigungen alleine von A nach B steuern könnten.

Der MMB mischt sich auch politisch ein. Er fordert, dass die Kraftfahrzeughilfe auf alle Menschen mit Handicap ausgeweitet wird. Sozialbehörden sollen mit KFZ-Anträgen so verfahren, dass der Inklusionsgrundsatz der UN-Behindertenrechtskonvention verwirklicht wird. Widerspruchsverfahren dürfen sich nicht über Jahre hinziehen – wertvolle Lebenszeit, in der, wenn es hart auf hart kommt,

¹ Urteile:

BVerfG, 1 BvR 856/13 vom 10.10.2014, Absatz-Nr. 1 - 14,
Sozialgericht Aurich, Urteil vom 26.02.2014 (Az.: S 13 SO 18/13)
LSG Baden-Württemberg, Urteil vom 26.09.2012 (Az.: L 2 SO 1378/11)

Menschen isoliert, weil nicht mobil sind. Der Verein unterstützt zudem gemeinsam mit zahlreichen anderen Organisationen und Verbänden die Kampagne „Für ein gutes Bundesteilhabegesetz“. Die bundesweit beratende und politische Arbeit des MMB wird durch Spenden ermöglicht.

Autorin:

Dörthe Krohn ist Diplom-Politologin, freiberufliche Texterin und Pressesprecherin des Vereins Mobil mit Behinderung. Nach ihrem Studium forschte sie über die Darstellung von behinderten Menschen in den Medien. Ihr journalistisches Handwerkszeug erwarb sie beim Frankfurter Medienzentrum "Informationsdienst" (ID). Sie arbeitete in der Redaktion des Wirtschafts- und Finanznachrichtendienstes Dow Jones Newswires und ist Mitherausgeberin des Onlinemagazins reinMein.info. Für Attac Deutschland war sie als Pressesprecherin tätig. Dörthe Krohn ist Mutter von zwei Kindern, eins mit angeborener Querschnittlähmung (Spina bifida), und hat mithilfe des MMB ein rollstuhlgerechtes, gebrauchtes Erdgasfahrzeug finanzieren können.

Kontakt: doerthe.krohn@mobil-mit-behinderung.de

Weitere Informationen: www.mobil-mit-behinderung.de

Redaktion:

BBE-Newsletter für Engagement und Partizipation in Deutschland
Bundesnetzwerk Bürgerschaftliches Engagement (BBE)
- Geschäftsstelle -
Michaelkirchstr. 17-18
10179 Berlin-Mitte

+49 (0) 30 6 29 80-11 5
[newsletter\(at\)b-b-e.de](mailto:newsletter(at)b-b-e.de)
www.b-b-e.de