PARA*plegiker*

Das Magazin für den Querschnitt.



Themenschwerpunkt: Fahrzeugumrüstung

Lebenslust

„Fliegen ist leichter als Rollifahren“

Recht & Soziales

Das Familienprivileg

Herbst 2023

Fördergemeinschaft der Querschnittgelähmten in Deutschland e.V.

DMGP Deutschsprachige Medizinische Gesellschaft für Paraplegiologie

PubliCare

0800
7090490
KOSTENFREIE
SERVICENUMMER

Selbstbestimmt mit ISK – wir begleiten Sie!

Als Ihr zuverlässiger Versorger bei Blasenentleerungsstörungen bieten wir Ihnen eine einfühlsame und kompetente Beratung. Entdecken Sie hilfreiche Tipps und Antworten auf häufige Fragen zum selbstständigen Katheterisieren unter:

↗ www.publicare-gmbh.de/isk

Mobilitätswende mit Rollstuhl?

Liebe Leserin, lieber Leser,

Menschen mit Behinderung werden bei verkehrspolitischen Entscheidungen oder bei der Produktentwicklung nur selten mitgedacht. Der öffentliche Nah- und Fernverkehr, der Aufbau der Ladeinfrastruktur und fehlende Fahrzeugangebote im Bereich der Elektromobilität sind nur einige Beispiele.

Fehlende Kapazität

Bahn, Politik und Fahrgastverbände zeigen sich demonstrativ einig: Das Deutschlandticket sei ein Erfolg. Mehr Fahrgäste bedeuten aber vollere Züge. Doch die Infrastruktur der Bahn ist in die Jahre gekommen und lässt kaum Wachstum zu. Für Menschen mit Behinderung bedeutet das bei der Nutzung des Regionalverkehrs Stress pur. Alexander Ahrens, der für die Interessenvertretung Selbstbestimmt Leben in Deutschland e.V. (ISL) die Aktion „Mit Verspätung ist zu rechnen" am 5. Mai maßgeblich initiiert hat, spricht vom Prinzip „Survival of the Fittest", wenn Menschen mit Einschränkungen in überfüllten Züge das Nachsehen haben. Bei der Aktion anlässlich des Europäischen Protesttages Anfang Mai sind 50 Menschen zeitgleich aus verschiedenen Städten Deutschlands mit dem ICE nach Berlin gereist – mit vorab angemeldetem Mobilitätsservice. Das klappte im Großen und Ganzen recht gut. „Die Deutsche Bahn kann, wenn Sie will", bilanziert ISL-Sprecher Alexander Ahrens in seinem Kommentar auf der Seite 44.

Hoher Stellenwert

Für Menschen mit körperlichen Einschränkungen hat das Auto aus vielerlei Gründen einen besonders hohen Stellenwert berichtet unser Autor Werner Pohl auf den Seiten 20 bis 23. Demgegenüber steht der Wunsch und die Notwendigkeit, den Individualverkehr einzuschränken und auf nachhaltigere Verkehrslösungen zu setzen. Ursula Willimsky hat dieses Spannungsfeld in ihrer Glosse in unserer Rubrik „Das Allerletzte" auf Seite 55 sehr treffend beschrieben. Ich finde es gut, wenn jeder im Rahmen seiner Möglichkeiten einen Beitrag zum Umweltschutz erbringt. Oft fehlen dazu aber noch gut nutzbare Konzepte wie ein barrierefreies und gut getaktetes öffentliches Verkehrsnetz, ein inklusives Car-Sharing oder ein Uber-ähnlicher Service für Menschen mit Behinderung. Ein Leben ohne Auto könnten sich die beiden FGQ-Peers Thomas Stasch und Darius Pommer kaum vorstellen. Davon konnte sich unser neues Redaktionsmitglied, Maris Metz, im Gespräch überzeugen. Auf den Seiten 12 bis 14 stellt er ihre „Mobilitätslösungen" vor.



Foto: Vanessa Wunsch

Elisa Chirino eröffnet mit dem Editorial den PARAplegiker.

Nachhaltige Mobilität

Verbraucher mit und ohne Behinderungen sind verunsichert. Ist man aktuell vor die Wahl gestellt, welches Fahrzeug man sich kaufen soll, dann ist dies eine echte Herausforderung. Ist ein Diesel noch zukunftsfähig? Lohnt sich ein Hybrid oder ein Elektrofahrzeug? Wo gibt es die nächste barrierefreie Ladestation? Und schließlich: Was ist überhaupt erschwinglich? Tatsächlich gibt es kaum bezahlbare oder passende Elektrofahrzeuge. Vor allem deutsche Hersteller tun sich schwer und setzen statt bezahlbarer Kleinwagen oder für uns geeignete Kombilimousinen auf schwere und teure SUV-Fahrzeuge.

Hinzu kommt: Fördermöglichkeiten für einen PKW sind schwierig zu erhalten und in der Regel Berufstätigen vorbehalten. Vielleicht ein Anreiz für die berufliche Teilhabe? Ich persönlich finde, dass wir – wie alle anderen auch – eine Aufgabe benötigen. Schließlich sind wir nur körperlich betroffen, doch unser Kopf funktioniert. Vielleicht wäre ja ein Job-Speed-Dating etwas für Sie? Stephan Neumann, Mitarbeiter in der ARGE Recht und Soziales der FGQ, hat sich das Angebot des ISL auf den Seiten 46 und 47 einmal näher angesehen.

Ich habe das Glück, ein eigenes Auto zu besitzen, wenn es auch nicht ganz neu ist. Wie der Künstler Christof Kraus, den wir auf den Seiten 28 und 29 vorstellen, bin ich stolze Besitzerin eines nachhaltigen „Oldtimers". Die Klimabilanz unserer beiden Schätze kann sich sehen lassen!

Allzeit gute Fahrt wünscht Ihre Elisa Chirino

E Chirino

Inhalt



Foto: privat

Peers

Benzin im Blut

Thomas Stasch und Darius Pommer, Peers der FGQ, sehen Autofahren nicht bloß als Fortbewegung von einem Ort zum anderen – sie haben „Benzin im Blut“. Den Lesern berichten sie unter anderem, welche Autos sie fahren und an welche Erlebnisse sie sich besonders gern erinnern.



Foto: Touring Wheelers

Gesundheit

Die Risiken individuell betrachten

Eine Querschnittlähmung kann Auswirkungen auf das Herz-Kreislauf-System haben. Dies können unmittelbar nach der Rückenmarkverletzung entstandene Komplikationen sein. Es gibt aber auch langfristige Risiken. Welche das sind und wie man diesen vorbeugen kann, erläutert Dr. Assem Aweimer, Facharzt für Innere Medizin und Kardiologie.



Foto: Werner Pohl

Mobilität

Fast alles ist machbar

Ein eigenes Auto hat für viele Menschen mit körperlichen Einschränkungen einen hohen Stellenwert. Werner Pohl erklärt, welche technischen Möglichkeiten es bei der Fahrzeugumrüstung alles gibt, in welchen Bereichen die Technik große Fortschritte macht und wo Hürden liegen.



Mockup: Universitätsklinikum Ulm, freepik.com/einsatz kreativbüro

Therapie

Digitale Schmerzbewältigung

Chronische Schmerzen sind bei einer Querschnittlähmung oftmals schwer behandelbar. Die Klinik für Psychosomatische Medizin und Psychotherapie Ulm setzt in einer Studie vor allem auf digitale Ansätze. Der PARAplegiker stellt das psychosoziale Online-Training vor.



Foto: Saki Hinatsu

Lebenslust

Fahrzeugumbau hat viele Gesichter

So individuell die Auswirkungen einer Querschnittlähmung sind, so individuell können auch Autoumbauten sein. Acht Peers der FGQ geben Auskunft über die Fahrzeuge, die sie aktiv oder passiv fahren und was sie an ihnen besonders schätzen.



Arbeit

Job-Speed-Dating

Gerade für Menschen mit Beeinträchtigung ist es oftmals schwierig, (wieder) in Arbeit zu kommen. Ein Format, Bewerber und Unternehmen ins Gespräch zu bringen, ist das Job-Speed-Dating. Wie läuft solch eine Veranstaltung ab? Welche Vorteile bringt sie für beide Seiten? Und warum ist sie wirkungsvoller als zum Beispiel Job-Messen? Stephan Neumann klärt auf.



Foto: DK Verlag/Sandra Eckhardt

Ernährung

Gavurdağı Salatasi

Meze sind viele kleine orientalische Vorspeisen. Meze-Profi Ali Güngörmüs verrät das Rezept eines vegetarischen türkischen Löffelsalates: Gavurdağı Salatasi. Er ist super erfrischend und bringt Abwechslung in die Küche.



Foto: stock.adobe.com – Brad Pict, mates

FGQ NEWS
06 West-Östliche Grenzgänge
07 Fachtagung: Experten in eigener Sache
08 Bewegung in Theorie und Praxis | REHAB Karlsruhe
09 Einzelfallhilfe für Unfallopfer
10 ISK-Tag 2023

FAKTEN
11 Fahrzeugumrüstung

PEERS
12 Benzin im Blut: Mehr Mobilität dank eigenem Pkw

GESUNDHEIT
16 Die Risiken individuell betrachten: Herz-Kreislauf-Erkrankungen

MOBILITÄT
20 Fast alles ist machbar – Als Rollstuhlnutzer mit eigenem Auto mobil
24 Mehr Flexibilität im Fokus – Individuelle Kfz-Umrüstungen
27 Cartoon

MENSCHEN
28 Unvergängliches schaffen – der Künstler Christof Kraus

THERAPIE
30 Digitale Schmerzbewältigung – Erstes psychosoziales Online-Training
32 Gut gelandet bei „Rückenwind plus“

MEDIZIN & FORSCHUNG
34 Bewegung für mehr Teilhabe – NeuroMoves-Studie abgeschlossen

KOMMENTAR
38 DMGP-Jahrestagung 2023: Perfekt organisiert, aber noch zeitgemäß?

LEBENSLUST
39 Fahrzeugumbau hat viele Gesichter
42 „Fliegen ist leichter als Rollifahren“

KOMMENTAR
44 Auf die Züge, fertig, los!

ARBEIT
46 Job-Speed-Dating: Acht Minuten, die das Leben ändern können

RECHT & SOZIALES
48 Das Familienprivileg

ERNÄHRUNG
50 Gavurdağı Salatasi
51 Die Walnuss: Rundum gesunde Knabberei

SERVICE
52 Arbeitsgemeinschaften (ARGE) der FGQ
52 Autoren
54 Vorschau I Beirat I Impressum

DAS ALLERLETZTE
55 Zwischen Klimaschutz und selbstbestimmter Mobilität

Titelfoto: Verladelift Smart Lifter LP, Automobile Sodermanns, Ralf Sontag

Themenschwerpunkt: Fahrzeugumrüstung

Weitere interessante Beiträge finden Sie auch bei unserem Medienpartner **der-querschnitt.de.**

QR-Code scannen und direkt zur Webseite gelangen

West-Östliche Grenzgänge

Weitere Unterstützung für die AGAPE in der Ukraine

Nach dem großangelegten Evakuierungsprojekt für Menschen mit Querschnittlähmung aus der Ukraine im Jahr 2022 im Rahmen der ESCIF Help Alliance hat die FGQ weiterhin zu einem der wenigen spezialisierten Rehabilitationszentren für Querschnittlähmung in der Ukraine Kontakt und hilft, wo es möglich ist.



Zahlreiche Hilfsmittel konnten in die Ukraine gebracht werden.



Freudiges Wiedersehen nach einem Jahr: Felix Schulte, Geschäftsführer der FGQ (vorne links), mit Mitarbeitern des Querschnittzentrums AGAPE und des polnischen Malteserordens.

Fotos (2): FGQ

100 Kilometer hinter der polnisch-ukrainischen Grenze liegt die nordukrainische Stadt Lutsk, nicht weit von der Grenze nach Weißrussland entfernt. Dort steht das private Querschnittzentrum AGAPE. Das Lebenswerk von Natasha und Serhii Boychuck versorgt neu verletzte Menschen nach ihrer Erstversorgung mit einem Team aus Physio-, Sprach- und Ergotherapeuten. Über die 30 Betten hinaus fungiert die AGAPE aber weit über die Region hinaus als Anlaufstelle für querschnittgelähmte Menschen und versorgt auch gerade Betroffene im zerstörten Osten des Landes regelmäßig mit allem, was sie benötigen. Da bedingt durch den Krieg kaum Hilfe von staatlicher Seite zur Verfügung steht, ist die AGAPE vor allem auf Spenden, insbesondere Katheter und Wundversorgungsmaterial angewiesen. Im Winter, als die Stromversorgung knapp war, wurden an vielen Orten Wärmeplätze bereitgestellt bzw. Menschen mit hohen Lähmungen mit kleinen Wärmegeräten versorgt, um wenigstens ein Zimmer zu Hause bewohnbar zu erhalten. Am augenscheinlichsten waren bei unserem Besuch die jungen querschnittgelähmten Soldaten, die nun in steigender Zahl das Zentrum aufsuchen, sowie eine barrierefreie Bunkeranlage neben dem Haupthaus, welche nicht nur mit dem Rollstuhl, sondern bei einem Luftangriff auch mit liegenden Patienten samt Bett in Minutenschnelle erreicht werden kann.

Anfang August hat die FGQ zusammen mit der polnischen und deutschen Sektion des Malteserordens erneut eine Fahrt mit dringend benötigten Hilfsmitteln zur AGAPE durchgeführt. Von Frankfurt am Main wurden 1.500 Kilometer in zwei Tagen mit fünf Fahrern in zwei Transportern gemeistert. Neben Kathetern, Unterlagen und Wundversorgungsmaterial wurden Kleider, Rollstühle, Gehhilfen und Hygienemittel mitgeführt. Alles kam aus Spenden zusammen und auch für die Fahrtkosten konnte die FGQ einen Sponsor gewinnen. Für uns überraschend wurde die FGQ für ihr nachhaltiges Engagement für Menschen mit Querschnittlähmung in der Ukraine mit dem Verdienstorden „Honor et Gloria“ ausgezeichnet. Während der Verleihungszeremonie holte uns die Realität des Krieges durch laute Sirenen, die einen bevorstehenden Luftangriff ankündigten, allerdings wieder ein. Nach einer beklemmenden Wartezeit von ca. 10 Minuten erfolgte zum Glück die Entwarnung. Die russischen Drohnen oder Raketen konnten abgefangen werden. Die Mitarbeiter und Patienten berichteten, dass dies mehrmals die Woche vorkomme und dass man bisher Glück gehabt habe und es zu keinen größeren Zerstörungen gekommen sei.

Bei der FGQ steht die Verbesserung der Situation von Menschen mit Querschnittlähmung im Mittelpunkt ihres Engagements. Aus diesem Grunde ist es uns eine Freude, Sach- und zweckgebundene Geldspenden an unseren Partner in der Ukraine weiterzuleiten. Melden Sie sich gerne unter info@fgq.de, wenn Sie helfen möchten. An dieser Stelle sprechen wir nochmals ein herzliches Dankeschön an Frank Sodermanns für die Bereitstellung der Fahrzeuge aus.

Felix Schulte

Weitere Informationen über die AGAPE (in englischer Sprache)

Experten in eigener Sache

Dritte gemeinsame Fachtagung von Manfred-Sauer-Stiftung und FGQ

Querschnittgelähmte Menschen werden älter. Was zunächst nach einer Plattitüde klingt, hat eine durchaus vielschichtige Bedeutung. Zum einen altern Menschen mit einer Querschnittlähmung wie alle anderen Menschen auch, sehen sich aber bedingt durch ihre Einschränkungen ggf. neben grauen Haaren und Falten vor einige zusätzliche Herausforderungen gestellt. Zum anderen betrifft das Thema Querschnittlähmung infolge der demographischen Veränderungen in unserer Gesellschaft immer mehr ältere Menschen.

So ist das durchschnittliche Alter bei Eintritt der Querschnittlähmung in den vergangenen 25 Jahren von ca. 35 auf 62 Jahre geklettert. Schließlich ist bedingt durch die verbesserte Versorgung von Menschen mit einer Querschnittlähmung ihre Lebenserwartung seit den 1960er Jahren deutlich angestiegen.

Bei der diesjährigen Fachtagung mit dem Titel „Altern ist nichts für Feiglinge“ können sich Menschen mit Querschnittlähmung, Angehörige und Akteure im Gesundheitswesen über mögliche Veränderungen und Komplikationen im Alter sowie Strategien, um diesen entgegenzuwirken, informieren. Dazu berichten Fachpersonen aus Medizin, Pflege, Therapie und Sozialberatung sowie die beiden FGQ-Peers Brigitte Sensenschmidt und Albrecht Hung. Letztere sind typische Vertreter ihrer Zeit: Albrecht Hung verunfallte 1971 im Alter von 20 Jahren und blickt auf mehr als 50 Jahre Querschnitterfahrung zurück. Brigitte Sensenschmidt erlitt ihre Querschnittlähmung erst vor zwei Jahren im Alter von 79 Jahren.

Ein Thema soll zudem nicht vernachlässigt werden: Der Alterungsprozess betrifft nicht nur den querschnittgelähmten Menschen, sondern auch sein Umfeld. Angehörige und Freunde, die zur Hand gehen, und auch behandelnde Therapeuten, zu denen häufig ein langjähriger Kontakt besteht, altern ebenfalls oder kommen an Leistungsgrenzen. So ist das gesamte „Team“ vor Herausforderungen gestellt.

Die Manfred-Sauer-Stiftung und die FGQ haben ein gemeinsames Ziel: Menschen mit Querschnittlähmung und Angehörige zu unterstützen, Experten in eigener Sache zu werden.

Nutzen auch Sie die Gelegenheit am 7. Oktober!

Kevin Schultes

WAS?
Fachtagung **Altern ist nichts für Feiglinge**

WANN?
Samstag, 7. Oktober 2023, 11 bis 16 Uhr

WO?
Manfred-Sauer-Stiftung
Neurott 20, 74931 Lobbach

Anmeldung unter:



Bewegung in Theorie und Praxis

Am 8. Juli fand in der neurologischen Rehabilitationsklinik in Beelitz-Heilstetten ein Mobilitätstag statt. Durchgeführt wurde dieser von der ARGE Mobilität und Sport der FGQ zusammen mit dem Deutschen Rollstuhl-Sportverband (DRS).

Theorie am Vormittag …

Vormittags informierten der Geschäftsführer Felix Schulte über die Arbeit der FGQ, der Leiter des Querschnittgelähmtenzentrums der Klinik Beelitz-Heilstätten Martin Kreutzträger und der dortige Funktionsoberarzt Dr. Peter Koßmehl über Wichtigkeit der Bewegung und des Sports mit Querschnittlähmung und die Ernährungsberaterin Jeannette Obereisenbuchner über ernährungsspezifische Besonderheiten bei Querschnittlähmung. Praktische Hinweise zum alltäglichen Umgang mit dem Rollstuhl gab der Referatsleiter Mobilität und Inklusion des BG Klinikums Hamburg und Mitarbeiter des DRS Peter Richarz.

… Praxis am Nachmittag

Diese Tipps konnten nach dem Mittagessen dann gleich unter fachlicher Anleitung ausprobiert werden. Dank spielerischen Übungen war die Atmosphäre sehr locker. Christiane Arendt, FGQ-Peer in Halle, begrüßte, dass auch die anwesenden Angehörigen mit einbezogen wurden: „Ich finde es immer sinnvoll, wenn sich Fußgänger auch mal in einen Rollstuhl setzen, um unsere Position einzunehmen." Auch die Möglichkeit, verschiedene Handbikes auszuprobieren, nutzte sie: „Mein aktuelles Handbike ist schon in die Jahre gekommen und deshalb war dieser Tag eine gute Gelegenheit, sich über neuere Modelle zu informieren."

Positive Tagesbilanz

Sowohl Jan Brachwitz, FGQ-Peer in Beelitz-Heilstätten, als auch Peter Richarz freuten sich über die große Resonanz. Weitere Aktionen sind in der Klinik schon geplant: „Im September findet ein Sommersymposium statt. Auch den Mobilitätstag wollen wir in Zukunft gerne wiederholen", kündigt Martin Kreutzträger an. „Der Peer-Arbeit gegenüber ist die Klinik sehr offen", begrüßt Jan Brachwitz die Zusammenarbeit zwischen Klinik und FGQ.

Maris Metz



Foto: privat

FGQ auf der REHAB Karlsruhe

Über das Konzept der Peer-Arbeit und das selbstbestimmte Leben mit Assistenzen konnten sich Besucher der 22. Europäischen Fachmesse für Rehabilitation, Therapie, Pflege und Inklusion REHAB in Karlsruhe informieren.

Am zweiten Tag der vom 15.-17. Juni 2023 stattfindenden Messe hielt Felix Schulte, Geschäftsführer der FGQ, einen Vortrag über die Peer-Arbeit als Herzstück der FGQ und informierte in Vertretung des erkrankten Peers Oliver Straub über die Option, sich durch Assistenz als Mensch mit Querschnittlähmung ein selbstbestimmtes Leben zu ermöglichen. Auch Maris Metz als neuer Mitarbeiter für Öffentlichkeitsarbeit wurde in diesem Rahmen vorgestellt.

Wirkungskreis erweitert

Im Verlauf der Vorträge konnten neue Interessenten für die Arbeit der FGQ gewonnen werden. Als neuer Mitarbeiter für die ARGE Recht und Soziales stellte Felix Schulte den Versicherungsexperten Steven Punt vor; das Querschnittzentrum der VAMED Klinik Kipfenberg kann sich auf einen neuen Peer-Interessenten freuen und der Kinderpflegeverband Rheinland-Pfalz erkundigte sich nach Fördermöglichkeiten für Kinder und Jugendliche mit Querschnittlähmung. Bezüglich des letzten Punktes versprach Felix Schulte, sich über Möglichkeiten zu informieren.

Maris Metz



Foto: privat

Einzelfallhilfe für Unfallopfer

Unterstützung durch die ADAC Stiftung

Im Rahmen der Online-Stammtische der FGQ am 22. Juni und 31. August 2023 stellten Andrea Dzaack und Matthias Müller die Einzelfallhilfe der ADAC Stiftung vor. Die Einzelfallhilfe ist ein wichtiger Förderschwerpunkt der 2016 gegründeten Stiftung. Einzelfallhilfe kann jede Person erhalten, die infolge eines Unfalls (z. B. im Verkehr, im Haushalt oder in der Freizeit) in der Mobilität eingeschränkt und im Sinne des § 53 der Abgabenordnung wirtschaftlich bedürftig ist. Die ADAC Stiftung berät professionell und gewährt finanzielle Zuschüsse für Sachleistungen und therapeutische Maßnahmen, sofern diese nicht von anderen Kostenträgern übernommen werden.

Die Hilfeleistungen sind vielfältig. So unterstützt die ADAC Stiftung behindertengerechte Umbauten an Kfz und Wohnungen. Sie fördert auch die Anschaffung behindertengerechter Fahrzeuge, diverser Mobilitätshilfen sowie Rehabilitationsmaßnahmen und Behandlungen. Das oberste Ziel ist die soziale Teilhabe mobilitätseingeschränkter Menschen. Ihr Alltag soll erleichtert und ihre persönliche Mobilität verbessert werden.

Maris Metz

Weitere Informationen über mildtätige Förderungen und Tipps zur Antragstellung unter:

Die ADAC Stiftung und FGQ arbeiten seit einigen Jahren im Rahmen ihrer Einzelfallhilfe zusammen. Durch die Zusammenarbeit beider Organisationen werden Synergien wirkungsvoll gebündelt und in unbürokratische Hilfsmaßnahmen für Betroffene in besonderen Notlagen umgesetzt. Die FGQ leitet entsprechende Anfragen mit Zustimmung der Betroffenen an die ADAC Stiftung weiter. Nach Prüfung der Unterlagen erhält der Antragsteller eine Rückmeldung der ADAC Stiftung und gegebenenfalls eine Förderzusage.

Um einen Förderantrag zu stellen, meldet man sich einfach online im Förderportal der ADAC Stiftung an, füllt den knapp gehaltenen Antrag vollständig aus und lädt notwendige Dokumente hoch. Die Unterlagen werden durch die ADAC Stiftung geprüft und das Beratungsteam meldet sich beim Antragsteller. Das Beratungsteam berät vorab gern telefonisch oder per E-Mail, um grundsätzliche Fragen vor Antragstellung zu klären.

Telefon: 0 89 76 76 34 50
E-Mail: einzelfallhilfe@stiftung.adac.de

hohenzollern apotheke

Ihr Fach-Experte für die Versorgung mit Fertigspritzen
zur Instillation von Arzneimitteln in die Blase



Die Herstellung der Fertigspritzen erfolgt auf ärztliche Verordnung **patientenindividuell** als Rezeptur.

Für die **sichere Anwendung** durch Patient:innen wird nur die von dem:r Ärzt:in verordnete Dosis sowie – falls erforderlich – **sterile Luft*** in die Spritze gegeben.

*Empfehlung zur Vermeidung von Unterdosierungen bei Instillation über einen ISK-Katheter.

Wir sind für Sie da:

- ☑ Schnelle Reaktion auf Therapieänderungen möglich
- ☑ Versand innerhalb kürzester Zeit an die gewünschte Adresse der:s Patient:in
- ☑ Erinnerungsservice, damit keine Versorgungslücken entstehen
- ☑ Fach-Expert:innen zu allen Darreichungsformen

Sie haben Fragen?

So erreichen Sie unser Kompetenzzentrum Blase und Darm:

Mo. – Do.:
08:00 Uhr – 18:00 Uhr
Fr.:
08:00 Uhr – 16:00 Uhr

Service-Telefon mit festen Ansprechpartner:innen:
0251 200 780-17
oder per E-Mail:
blasengesundheit@hza.de

Hohenzollern Apotheke | Eberwein & Plassmann OHG | Hohenzollernring 57 | 48145 Münster

Schauen Sie auch auf unserer Webseite vorbei!
www.hza.de





ISK-Tag 2023

Sicherer Umgang mit Situation und Material

Bei den meisten Menschen mit einer Querschnittlähmung geht auch eine neurogene Blasenfunktionsstörung mit dieser einher.

Betroffene und Angehörige sind oft verunsichert in Hinblick auf ihre neurogene Blase. Sie fragen sich, wie sie ihren Alltag zukünftig bewältigen sollen und wie das selbstständige Katheterisieren (ISK) funktioniert.

Die Entleerungstechnik ISK ist seit Jahren „Goldstandard" bei der Behandlung der neurogenen Blase. Sie muss jedoch sorgfältig angewendet werden, um auch über viele Jahre hinweg die Blase in ihrer Funktion als Speichermedium gesund zu erhalten und möglichen Komplikationen zu begegnen.

Am Samstag, den 21. Oktober 2023, veranstaltet die FGQ mit Unterstützung der Kooperationspartner Farco, Hollister und PubliCare erstmalig einen Informationstag zum Thema „selbstständiges Katheterisieren (ISK)". Diese findet in den Räumlichkeiten der Firma PubliCare in Köln statt, um ISK-Anwender und ihre Pflegepersonen umfassend zu informieren und Raum für Fragen zu bieten. Neben einer Einführung in das Thema Neurogene Blase decken weitere Vorträge von Fachpersonen und Anwendern das Thema breit ab: von möglichen Komplikationen und Therapieoptionen über Anforderungen an das Kathetermaterial und Zubehör bis hin zu praktischen Tricks und Kniffen für den Alltag mit einer Neurogenen Blase.

Interessierte Personen sind herzlich eingeladen, an dem kostenlosen ISK-Tag teilzunehmen.

Maris Metz

WAS?
Informationsveranstaltung
Intermittierender Selbstkatheterismus

WANN?
Samstag, 21. Oktober 2023, 11 bis 16 Uhr

WO?
PubliCare GmbH
Am Wassermann 20-22, 50829 Köln

Anmeldung unter:

Liebe Leserinnen und Leser,

aufgrund einer Panne bei der Bearbeitung des Adressverteilers haben viele von Ihnen die Sommerausgabe des PARAplegiker erst mit erheblicher Verspätung erhalten. Hierfür entschuldigen wir uns nachdrücklich. Wir haben Vorkehrungen getroffen, dass dies nicht erneut passieren kann.

Danke für Ihr Verständnis!

Fahrzeugumrüstung

Von der Minimal- bis zur Maximallösung:

Fast alles ist machbar – von der einfachen mechanischen Handbedienung bis zum hochkomplexen Komplettumbau eines Fahrzeugs, je nach Grad der Einschränkung.





Benzin im Blut

Mehr Mobilität dank eigenem Pkw



Die beiden seltenen Autos von Thomas Stasch: der Dodge Challenger und der Citroën C5 Kombi.

Bei dem Ausspruch „Benzin im Blut“ stellt sich wahrscheinlich als erstes die Vorstellung von Rennautos und von dem Kick der Geschwindigkeit ein. Doch diese Worte können sich auch auf Menschen beziehen, die Autofahrten nicht bloß als Fortbewegung von einem Ort zu einem anderen ansehen, sondern denen das Gefühl, auf der Straße unterwegs zu sein, mehr bedeutet.

Generell hat für mobilitätseingeschränkte Menschen ein eigenes Auto eine große Bedeutung, da es ein größeres Maß an Unabhängigkeit und Freiheit bedeutet. Schließlich ist die Barrierefreiheit des öffentlichen Personennahverkehrs noch ausbaufähig und Assistenten, die mobilitätseingeschränkte Menschen befördern wollen, brauchen ein geeignetes Fahrzeug, um gegebenenfalls den Rollstuhl und weitere Hilfsmittel mitzutransportieren. Darius Pommer, Peer im BG Klinikum Unfallkrankenhaus Berlin und Thomas Stasch, Peer in der Klinik Bavaria im sächsischen Kreischa, sind gute Beispiele dafür, wie vielfältig die Zuschreibung „Benzin im Blut“ interpretiert werden kann.

Neue Leidenschaft

Erst nach dem Eintritt seiner Querschnittlähmung – eine Folge einer Operation aufgrund eines Rückenmarktumors im Jahr 2002 – entdeckte Thomas Stasch seine Autoleidenschaft. Dass sich die inkomplette Querschnittlähmung in seinem Fall positiver entwickelte als zunächst erwartet, war ein Grund, der ihm ermöglichte, bald aktiv Auto fahren zu können. Wie seine Leidenschaft für ganz spezielle Autos entstand, kann er rückblickend gar nicht beantworten. Zu DDR-Zeiten fuhr der gebürtige Sachse einen Trabant, dann einen Seat Ibiza mit 72 PS, gefolgt von einem Citroën Santia mit 88 PS. Da bei diesem Fahrzeug Automatikbetrieb nicht möglich ist, stieg er auf einen Citroën C3 um. 2007 reichte dem mittlerweile geschwindigkeitsbegeisterten Thomas Stasch dessen Leistung nicht mehr aus. Infolgedessen kaufte er sich einen Citroën C5 Kombi mit einem speziellen, auf 1000 Exemplare limitierten Benzinmotor und 215 PS.

Amerikanischer Sportwagen als Schatz

2013 kam Thomas Stasch durch Zufall in den Besitz eines Dodge Challenger. Nachdem er erfahren hatte, dass ein auf US-amerikanische Wagen spezialisierter Autohändler in München ebensolche Autos verkauft, fuhr er mit einem Freund nach München, um sich einen neuen Dodge Challenger zu kaufen. Während seiner Besichtigung rollte ein anderes, seltenes Dogde-Challenger-SRT-Modell mit 431 PS auf den Hof und zur Präsentation in den Showroom. Thomas Stasch fragte, ob das Auto schon zu kaufen sei – und bestellte es sich direkt vor. Dieses Modell war auf 6.400 Fahrzeuge limitiert und wurde normalerweise nur in den USA, in Kanada und in Mexiko verkauft. Im Nachhinein ist er sehr glücklich, sich dafür entschieden zu haben: „Von diesem Auto, das eine Neuauflage eines 1971er Dodge Challangers ist, gibt es in Europa nur noch einige Exemplare, da viele Autos dieser Baureihe durch Unfälle schon kaputtgegangen sind“, erzählt er stolz. Das Modell wird häufig auch für Autorennen genutzt.

Dabei war die Möglichkeit, das Auto kaufen zu können, eigentlich reiner Zufall: „Der Voreigentümer war ein Italiener, der das Auto 2008 in München gekauft hat und 2013 bei diesem Autohändler in Zahlung gegeben hat. Und da ich an diesem Tag vor Ort war, konnte ich es mir sichern“, erklärt Thomas Stasch. Die Umrüstung auf Handgashebel und Lenkradknauf erfolgte in Dresden. Seitdem ist er im Sommer mit dem Dodge Challenger und im Winter mit dem Citroën C5 unterwegs. Von einem Muscle Car Coupé vom Anfang der 1970er Jahre träume er, jedoch sind diese in gutem Zustand sehr teuer, weshalb das wohl ein Traum bleiben wird, wie er erzählt.

Und sein größtes Highlight in Bezug auf seine Leidenschaft? „Das schönste Erlebnis war jede Hochgeschwindigkeitsfahrt auf der kurvenlosen A4 bei Jena“, sagt er. Bis zu 280 Stundenkilometer schnell sei er hier unterwegs gewesen. „Aber das mache ich nicht mehr, weil es mir mittlerweile zu gefährlich ist.“ Auch auf dem Nürburgring fährt er aus Sicherheitsgründen nicht mehr, wie er es früher getan hat. „Da ich beide Hände brauche, um verschiedene Funktionen zu steuern, war mir das Risiko eines Unfalls irgendwann zu groß“, begründet Stasch seine Entscheidung. Ist es für ihn tatsächlich der Reiz der Geschwindigkeit, geht es bei FGQ-Peer Darius Pommer gemütlicher zu – und trotzdem steckt auch bei ihm viel Herzblut in der Beziehung zu seinem fahrbaren Untersatz.



Thomas Stasch am Steuer seines Dodge Challenger

Unabhängigkeit wiedergewonnen

Der 31-jährige Darius Pommer aus Berlin fährt einen umgebauten VW Bus T6, mit dem er sehr gerne unterwegs ist. Schon vor dem Eintritt seiner Querschnittlähmung durch einen Badeunfall im Jahr 2014 war er ein begeisterter Autofahrer, der seinen Führerschein schon im Alter von 17 Jahren erwarb. Er bezeichnet sich nicht als Autofreak, aber er ist gern auf vier Rädern unterwegs. Das gilt für alltägliche Fahrten wie seinen Arbeitsweg, aber auch für das Erkunden anderer Länder im fahrbaren Untersatz. Den Bedürfnissen des auf Höhe C4-C5 gelähmten Tetraplegikers entsprechend, verfügt sein Auto über einen Kassettenlift und einen elektronisch rückfahrbaren, schwenkbaren und höhenverstellbaren Fahrersitz. Mit der linken Hand bedient er den Gas- und Bremshebel, während die rechte Hand das mit einem Dreizack ausgestattete Lenkrad kontrolliert. Da-

DIE EDAG-ROLLSTUHL-LADEHILFE

Passgenau für verschiedene Fahrzeugmarken und Modelle



Möchten Sie unser System einmal testen? Wir besuchen Sie gern **kostenlos und unverbindlich** mit einem unserer umgebauten Fahrzeuge. Rufen Sie uns an oder senden Sie eine E-Mail!

Besuchen Sie uns auf der REHACARE in Düsseldorf 13.-16. Sept.

EDAG
Werkzeug + Karosserie GmbH
Geschäftsbereich Ladehilfe
Weinbergstraße 1
99817 Eisenach (Germany)
T +49 171 5092504
rollstuhl-ladehilfe@edag-wk.com
www.edag-rollstuhl-ladehilfe.de

EDAG WERKZEUG+KAROSSERIE





Fotos (4): privat

Darius Pommer ist auch im Spreewald vielseitig mobil. Er genießt die Fahrten mit seinem VW-Bus T6.

bei müssen seine Hände an den Bedienelementen befestigt werden, da als Folge seiner Querschnittlähmung die Sensibilität seiner Finger verloren gegangen ist.

Schöne Erfahrung

Es ist sein erstes für ihn als Aktivfahrer umgebautes Auto. In der Zeit seines Unfalls hatte er einen nur mit einem Schwenksitz auf der Beifahrerseite ausgestattetes Auto, mit dem er passiv fuhr. Das aktive Fahren eines Autos war für ihn, in der unmittelbaren Zeit nach seinem Unfall, noch undenkbar; er rechnete, aufgrund seiner verloren gegangen Funktionen der Hände, nicht damit, je wieder ein Kraftfahrzeug sicher führen zu können. Eine Begegnung in einer Klinik änderte seine Haltung dazu: Ein anderer Patient mit Querschnittlähmung und gleicher Lähmungshöhe, der den Führerschein gemacht hat, brachte Darius Pommer auf den Gedanken, es auch auszuprobieren – und tatsächlich bestand er die Begutachtungsfahrt. „Es war für mich eine sehr schöne Erfahrung, dass ich das trotz geringer Arm- und Handfunktion geschafft habe“, sagt er rückblickend. Auf den Mitpatienten, der ihn hierzu ermutigte, hatte ihn das Pflegepersonal aufmerksam gemacht. Ein gutes Beispiel für funktionierende Peer-Arbeit, obwohl dieser Patient kein FGQ-Peer war. „Auch übers Handbike fahren habe ich von ihm einiges gelernt“, erzählt Darius Pommer.

Reisen als Ausdruck von Freiheit

Das schönste Erlebnis mit seinem Auto war eine zweiwöchige Reise durch Dänemark und Schweden mit einer Assistenz. Mit der Fähre ging es von Rostock über Kopenhagen nach Malmö. Dank seines geräumigen Fahrzeugs konnte er, nachdem er die Rückbank umgeklappt hatte, im Heckraum eine Matratze unterbringen und in seinem Auto übernachten, wofür er Campingplätze ansteuerte. Auch für zusätzliches Gepäck ist es aus diesem Grund gut geeignet. So konnte Darius Pommer neben dem notwendigen Rollstuhl auch sein Handbike mitnehmen und damit in Skandinavien unterwegs sein. Zugute kam ihm, dass durch das sogenannte Jedermannsrecht Wildcampen in Schweden erlaubt ist und er über eine App mögliche Stellplätze fand, auf denen er für eine oder mehrere Nächte bleiben konnte. „Dank der Hilfe dieser App konnte ich zum Beispiel auch einen See in Schweden ausmachen und eine Nacht in meinem Auto mit Seeblick genießen.“ Auch an der Küste der Normandie entlang führte ihn schon eine Tour, ebenfalls mit Zwischenstopps an verschiedenen Campingplätzen.

Nach seinen nächsten Zielen befragt, sagt er: „Ich möchte unbedingt noch die Küste der Balkanländer bereisen, besonders von Kroatien habe ich gehört, dass es an der Küste sehr schön sein soll“, spricht Darius Pommer von einem seiner Traumziele. „Am liebsten mit dem eigenen Wohnmobil, da das vor allem auf längeren Reisen durch seine Größe noch mehr Komfort zum Schlafen, Leben und mehr Platz für zusätzliche Hilfsmittel, wie beispielsweise einen Duschstuhl, bietet als mein Van. Außerdem wäre ich damit unabhängig von externen Toiletten und könnte mir vorstellen, dann auch von unterwegs zu arbeiten“, führt er seine Pläne weiter aus. „Mir geht es hauptsächlich um die Nützlichkeit des Autos. Wenn es dazu noch ansprechend aussieht, ist das ein angenehmer Nebeneffekt, aber andere Eigenschaften des Fahrzeugs sind für mich zweitrangig“, erläutert er sein Hauptaugenmerk. „Das Reisen im eigenen, geräumigen Auto gibt mir mehr Spontaneität und Flexibilität, da man durchfahren kann, bis man zu müde ist und dann einfach den nächsten Parkplatz anfahren und im Auto übernachten kann.“

Maris Metz, Zacharias Wittmann



Und das erwartet Sie

- Ursache und Diagnose: Was ist eine NDO?
- Welche Therapieziele sind realistisch – und welche Behandlungsoptionen gibt es?
- Was passiert bei einer Urodynamik?
- Welchen Herausforderungen begegnet man im Alltag – und wie meistert man sie?
- Checkliste: Wie bereitet man sich aufs Arztgespräch vor?
- NDO-Wegweiser: Wie findet man Experten in der Nähe?

leben-mit-ndo.de

Jetzt informieren und besser leben mit NDO!

FARCO PHARMA GmbH
Gereonsmühlengasse 1–11
50670 Köln
E-Mail —— info@farco-pharma.de
Web ——— www.farco.de

FARCO



Foto: stock.adobe.com – Svitlana

Die Risiken individuell betrachten

Herz-Kreislauf-Erkrankungen bei Menschen mit Rückenmarkverletzung

Wissenschaftliche Studien zeigen, dass die Sterblichkeit bei Rückenmarkverletzten doppelt bis fünffach höher liegt als bei der Normalbevölkerung. Andere Studien machen die Sterblichkeit von der Schwere der Rückenmarkverletzung abhängig: Am höchsten ist sie bei Tetraplegie.

Warum ist das so und was ist zu tun?

Als wäre es nicht schon schwierig genug, als Mensch mit Paraplegie den Alltag mit den bekannten und lästigen körperlichen Einschränkungen zu bewältigen, gibt es leider auch Auswirkungen auf das Herz-Kreislauf-System. Das sind die unmittelbar nach der Rückenmarkverletzung entstandenen Komplikationen am Herzen oder an den Gefäßen wie etwa eine tiefe Beinvenenthrombose (Gerinnselbildung in den Beingefäßen), eine Lungenarterienembolie (Gerinnselbildung in den Lungengefäßen) oder ein Herzstillstand mit Schrittmacherpflichtigkeit. Andererseits bestehen auch langfristige Risiken, die zu einer chronischen Gefäßerkrankung mit Kalkablagerungen führen – bis zum Herzinfarkt oder Schlaganfall.

In der Akutphase

Die wichtigste und unmittelbarste Komplikation nach einer Rückenmarkverletzung ist das komplett außer Kontrolle geratene autonome Nervensystem (reguliert unbewusst lebenswichtige Grundfunktionen), welches zu akuten lebensbedrohlichen Herzrhythmusstörungen mit einem verlangsamten Herzschlag bis hin zum Herzstillstand führen kann. Weiterhin kann die Blutdruckregulation so weit gestört sein, dass die Gefäße sich zu sehr erweitern – mit einem daraus resultierenden zu niedrigen Blutdruck. Diese Ausprägungen nach einem plötzlich entstandenen, unfallbedingten Schaden am Rückenmark fasst der Begriff „spinaler Schock“ zusammen. In der Regel hält dieser Zustand mehrere Stunden bis zu mehreren Tagen (oder auch Wochen) an. Hier gilt: Je höher die Läsion am Rückenmark lokalisiert ist, desto heftiger und langandauernder sind die oben genannten Ausprägungen. So ist es keine Seltenheit, dass Verletzte im Bereich der Halswirbelsäule häufiger einen Herzstillstand erfahren und mit einem Herzschrittmacher versorgt werden.

Neben der Einschränkung des autonomen Nervensystems ist in dieser Phase die Immobilisierung ein großer Risikofaktor für Komplikationen im Krankenhaus. Allein durch die reduzierte Mobilität von Rückenmarkverletzten besteht zusätzlich zur krankenhausbedingten Ruhigstellung von Extremitäten, etwa nach Operationen, ein erhöhtes Risiko für Gerinnselbildungen.

Beinvenenthrombosen

Thrombosen entstehen gerne an Stellen im Körper, an denen der Blutfluss reduziert ist. Um das in den Beingefäßen (Venen) befindliche Blut zurück in Richtung Herz zu transportieren, benötigen wir unsere Beinmuskulatur, die durch das Zusammenziehen Druck auf die Venen ausüben. Kommt es zu einem Ausfall dieser Muskel-Venen-Pumpe ist die Folge ein deutlich herabgesetzter Blutfluss mit der erhöhten Gefahr der Bildung von Thrombosen; und genau diese gefährliche Konstellation ist bei Rückenmarkverletzten gegeben. Denn durch Ausfall der motorischen Funktionen der unteren Extremitäten kommt es bei bis zur Hälfte aller Rückenmarkverletzten zu Beinvenenthrombosen. Ein Teil der Thrombosen bleibt oftmals unentdeckt. Da das Risiko einer Beinvenenthrombose grundsätzlich bei Rückenmarkverletzten im Krankenhaus erhöht ist, erhalten alle Patientinnen und Patienten eine sogenannte Thromboseprophylaxe (spezieller Blutverdünner in reduzierter Dosierung).

Die Beinvenenthrombose kann sehr gut durch spezielle Kompressionsstrümpfe und eine blutverdünnende Therapie behandelt werden. Oberstes Ziel ist es, ein Wachstum und vor allem ein Mobilwerden (Embolie) der Gerinnsel zu verhindern. Denn wenn es zu einer Embolie in den Lungengefäßen kommt (Lungenarterienembolie), kann sich ein lebensbedrohlicher Zustand entwickeln. Circa fünf Prozent aller Rückenmarkverletzten im Krankenhaus leiden daran.

Durch Ausfall der motorischen Funktionen der unteren Extremitäten kommt es bei bis zur Hälfte aller Rückenmarkverletzten zu Beinvenenthrombosen.

UROMED
PRODUKTE FÜR DIE UROLOGIE

UNABHÄNGIG BLEIBEN MIT
SIMPLYCATH



Selbst katheterisieren mit SIMPLYCATH

Die **Vorlaufspitze** des UROMED transurethralen Einmalkatheters und die **Folienummantelung** helfen, das Risiko von Harnwegsinfekten zu minimieren.

Einfach. Sicer. Diskret in der Anwendung.



Besuchen Sie uns auf der **REHACARE 2023** · Stand 5G17 in Halle 05 · **Wir freuen uns auf Sie!**



Herz und Gefäße

In der Regel vier bis sechs Wochen nach Schädigung des Rückenmarks kommt es zu einer Stabilisierung der Nervenleitungen des autonomen Nervensystems. Das bedeutet, dass es abhängig von der Lokalisation der Schädigung zu chronischen Einwirkungen auf Herz und Gefäße kommen kann. Hierbei wird eine Schädigung im Bereich der mittleren Brustwirbelsäule (Th7-12), wie sie bei Paraplegikern typischerweise vorkommt, häufig von dem Phänomen einer überschießenden herz- und gefäßaktivierenden Wirkung auf das autonome Nervensystem begleitet. Das führt zu einem beschleunigten Herzschlag sowie einer vornehmlich gefäßverengenden Wirkung der unteren Extremitäten; das Ergebnis sind Blutdruckentgleisungen mit zu hohem Blutdruck. In Ultraschalluntersuchungen der unteren Extremitäten konnte man sogar strukturelle Veränderungen der Arterien der Beine nachweisen. Die Arterien sind im Vergleich zu Normalbefunden deutlich enger und häufiger verkalkt. Die genaue Ursache hierfür ist nicht geklärt. Eine fehlende Erregung durch die gestörten Nervenleitungen einerseits und andererseits eine milde chronische Entzündung, die weitestgehend unbemerkt verläuft, könnten vermutlich eine Rolle spielen.

Der Blutdruck

Bei Tetraplegie ist das weniger ausgeprägt, denn durch die höhere Lokalisation der Verletzung im Rückenmark kommt es auch – durch das veränderte autonome Nervensystem – eher zu niedrigeren Blutdrücken. Deshalb wundert es nicht, dass das Risiko, einen Bluthochdruck zu entwickeln, für Paraplegiker im Vergleich zu Tetraplegikern um das Vierfache erhöht ist. Und bekanntlich ist der Bluthochdruck neben dem Diabetes mellitus, dem Zigarettenrauchen und den Veränderungen des Fettstoffwechsels (inklusive der Fettleibigkeit) ein wichtiger Risikofaktor für die Entwicklung von Herzinfarkten oder Schlaganfällen.

Weitere Risikofaktoren

Der Bewegungsmangel, der eine Folge der Grunderkrankung ist, begünstigt einige der oben genannten Risikofaktoren. Körperliche Aktivität ist ein wichtiger Aspekt in der Vorbeugung. Es verwundert nicht, dass bei Rückenmarkverletzten ein erhöhtes Risiko für ein Diabetes mellitus besteht. Je nach Studie variiert das Risiko von 30 bis zu 50 Prozent im Vergleich zur Normalbevölkerung. Auffällig ist, dass Tetraplegiker stärker betroffen sind als Paraplegiker. Man vermutet die Ursache in einer reduzierten Insulinwirkung der Zellen vermittelt durch die Veränderungen des autonomen Nervensystems und die bessere Mobilisierung bei Paraplegie.

Körperliche Aktivität ist ein wichtiger Aspekt in der Vorbeugung der Risikofaktoren.

Bezogen auf den Risikofaktor Fettstoffwechsel zeigte sich in einer schwedischen Studie bei Rückenmarkverletzten im Alter über 50 Jahren, bei denen die Verletzung mindestens 10 Jahre zurücklag, bei Dreiviertel aller Betroffenen ein krankhaft veränderter Fettstoffwechsel mit erhöhten Cholesterin-Werten und bei Zweidrittel aller Betroffenen bestand ein Übergewicht.

Fazit: Menschen mit Rückenmarkverletzungen haben ein nicht unerhebliches Risiko für die Entwicklung von Herzkreislauferkrankungen, die am Ende leider zu einer erhöhten Sterblichkeit führen. Es ist wichtig, dass man die Risikofaktoren erkennt und sie früh und adäquat behandelt.

Eine umfassende Bewertung der Risikofaktoren für Herzkreislauferkrankungen sollte bei jedem Rückenmarkverletzten individuell erfolgen. Dann lassen sich passgenaue Strategien für körperliche Aktivitäten entwickeln. Eine individuelle Ernährungsberatung für Rückenmarkverletzte kann ebenfalls hilfreich sein, um das Körpergewicht und die Cholesterin-Werte besser in den Griff zu bekommen.

Dr. Assem Aweimer

Mein Wegbegleiter
Die praktische App

Handlich

Alle Inhalte sind auf dem Smartphone immer griffbereit und überall aufrufbar.

Individuell

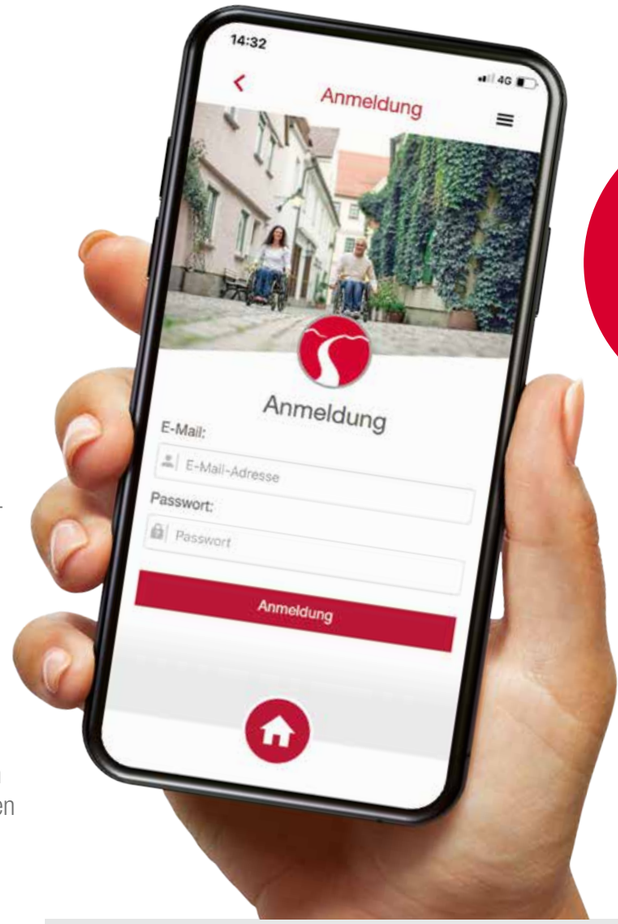
Wählen Sie Ihr Lieblingsthema nach eigenem Interesse und informieren Sie sich in Ihrem eigenen Tempo.

Interaktiv

Nutzen Sie die Kontaktmöglichkeit zu Betroffenen über die FGQ e.V. oder schreiben Sie unserem Wegbegleiter Team.

Aktuell

Die App erhält regelmäßig neue Inhalte und Informationen zu anstehenden Veranstaltungen und Treffen.



Besuchen Sie uns auf der RehaCare!
Halle 5
Stand 28

Mehr Informationen unter:
www.wegbegleiter-hollister.de/app

iOS
Laden im App Store
Kostenlos und ohne Werbung.
Jetzt herunterladen
und registrieren.
Android
JETZT BEI Google Play
Code einfach mit der Smartphone-Kamera scannen

Hollister und das Hollister Logo sind Warenzeichen von Hollister Incorporated. Alle andere Warenzeichen sind Eigentum der jeweiligen Inhaber.
© 2023 Hollister Incorporated.

Hollister
Kontinenzversorgung



Fotos (7): Werner Pohl

Als Rollstuhlnutzer mit eigenem Auto mobil

Fast alles ist machbar

Ein eigenes Auto zu besitzen und zu fahren, zählt für die Mehrzahl der Menschen in unserem Land zu den Selbstverständlichkeiten des Lebens. Für Menschen mit körperlichen Einschränkungen hat dieses Stück individuelle Freiheit aus vielerlei Gründen einen besonders hohen Stellenwert. Auf dem Weg dorthin gilt es allerdings einige Hürden zu überwinden.

Es ist noch gar nicht so lange her, da waren der Erwerb des Führerscheins und das erste Auto ganz selbstverständliche Etappen auf dem Weg ins Erwachsenendasein. Dieses Bild hat sich gewandelt. Das Auto als Statussymbol und Verkörperung individueller Freiheit ist längst nicht mehr so angesagt wie noch vor 20 oder 30 Jahren. Alternative Mobilitätsformen sind im Aufwind. Dazu zählen Carsharing-Konzepte, zunehmend besser ausgebaute Angebote des öffentlichen Nahverkehrs und vergleichsweise preisgünstig verfügbare Mietfahrzeuge. Und, nicht zu vergessen, natürlich allerlei elektrifizierte Zweiräder für kurze Distanzen.

Minderheit bleibt außen vor

Von all diesen Entwicklungen sind Menschen mit Mobilitätseinschränkung weitgehend ausgeschlossen. Anders als etwa in den USA sind auf Handbetrieb umgerüstete PKW bei deutschen Autoverleihern absolute Exoten und auch Carsharing-Anbieter ignorieren die Nachfrage nach solchen Angeboten. Es bleibt dabei: Für Menschen mit Mobilitätseinschränkung, vor allem Rollstuhlnutzerinnen und -nutzern, gibt es zum eigenen PKW praktisch keine Alternative. Dies auch vor dem Hintergrund, dass es um die barrierefreie Nutzbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel in unserem Land längst nicht so gut bestellt ist, wie Statements der Betreiber und politischen Entscheider gerne glauben machen wollen.

So nimmt es nicht Wunder, dass sich eine florierende Industrie des Themas „Anpassung von Autos an die speziellen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung“ angenommen hat und diese Zielgruppe mit vielfältigen Angeboten umwirbt. Wer sich mit dieser Materie erstmals befasst, hat es nicht leicht, sich einen Überblick zu verschaffen.

Wer zahlt was?

Am Anfang aller Überlegungen steht die Ermittlung des konkreten Bedarfs. Ein Querschnittgelähmter mit uneingeschränkter Hand-, Arm- und Oberkörperfunktion braucht andere Fahrzeuganpassungen als ein Fahrzeuglenker, dem Gliedmaßen fehlen, ein Muskeldystrophiker andere Assistenzsysteme als ein Tetraplegiker. Technisch machbar ist vieles und im Einzelfall kann die Spannbreite zwischen einer Minimalumrüstung und der maximalen Komfortlösung groß sein. Wie überall im Leben spielen dabei natürlich die Finanzen eine große Rolle. Dabei geht es nicht allein um die aufzuwendenden Mittel für einen solchen Fahrzeugumbau an sich, sondern vor allem darum, wer diese Kosten trägt. Denn je nach Rechtslage kommen unterschiedliche Kostenträger für die Umrüstungen auf oder auch nicht. Diese Materie ist sehr komplex und in aller Regel ist fachkundige Unterstützung anzuraten, bevor das Werk in Angriff genommen wird. Dies auch vor dem Hintergrund, dass,

wenn ein Kostenträger einspringt, dieser auch mitbestimmt, welche Art von Anpassung durchgeführt werden muss, wofür die Kosten übernommen werden und wofür nicht.

Luxuriös oder sparsam?

Eine der am häufigsten vorgenommenen Modifikationen dürfte die Umrüstung eines Fahrzeugs auf reinen Handbetrieb sein, wie sie zum Beispiel Paraplegiker benötigen. Gas und Bremse werden per Hand bedienbar gemacht, unter Umständen müssen Bedienelemente für Licht, Blinker, Scheibenwischer etc. angepasst werden. Und natürlich bedarf es eines Fahrzeugs mit Automatikgetriebe.

Mit einer dergestalt Minimalumrüstung ist ein Fahrzeug fahrbar, die Rollstuhlverladung kann manuell erfolgen, indem nach dem Umsitzen hinters Lenkrad die Räder vom Rollstuhl abgenommen werden und das verbleibende Chassis des Rollstuhls zusammengefaltet und nach den Rädern entweder auf dem Beifahrersitz oder dahinter verstaut wird. Komfortabler ist natürlich ein elektrischer Einzug. Die am häufigsten zum Einsatz kommende Bauart besteht aus einem Greifer, in den der zusammengefaltete Rollstuhl eingehängt und sodann hinter den Fahrersitz eingezogen wird. Dafür wird die hintere Fahrzeugtür durch eine Schwenktür ersetzt. Der Preis für diesen Komfort ist der Verlust von mindestens zwei Sitzplätzen in der zweiten Reihe. Je nach System verringert sich auch das Kofferraumvolumen geringfügig. Eher exotisch sind Lösungen mit Greifarmen, die den Rollstuhl in den Kofferraum verfrachten oder in Dachboxen verstauen.

Mehr Platz – mehr Möglichkeiten

Deutlich aufwendiger sind Fahrzeugumbauten, die den Einstieg ins Auto per Rollstuhl über eine Rampe ermöglichen. Zum einen ist dafür ein entsprechend geräumiges Fahrzeug nötig, zum anderen ggf. eine Innenraummodifikation, die das Ansteuern des Fahrerplatzes oder – falls nicht selbst gefahren wird – des Beifahrerplatzes im eigenen Rollstuhl gestattet. Dies kommt in Betracht für Nutzer, die wegen geringer Körperkraft oder Beweglichkeit nicht vom Rollstuhl auf den Fahrersitz wechseln können. In der Regel werden bei diesem Lösungsansatz weitere Modifikationen erforderlich, zum Beispiel eine besonders leichtgängige Servolenkung in Kombination mit einem Drehknauf oder einer Gabel, die das Lenken auch bei eingeschränkter Handfunktion ermöglicht. Beliebte Fahrzeuge für solche Umbauten sind Vans und Busse, weil sie den nötigen Platz zur Verfügung stellen.

Allerdings bieten auch diese Fahrzeuge nicht immer die für eine solche Nutzung erforderliche Innenraumhöhe, sodass je nachdem der Fahrzeugboden noch tiefergelegt werden muss – eine sehr aufwendige Angelegenheit.



Typische Umrüstungen auf Handbetrieb: Gas- und Bremsbetätigung per neben der Konsole installiertem Handhebel, alternativ per ins Lenkrad integriertem Gasring in Kombination mit Handhebel für die Bremse.



MOWOOT bringt den Darm in Schwung.

Die Lösung für chronische Verstopfung.

Wirksam und schonend zugleich.

Genehmigungspflichtiges Hilfsmittel.
Mehr Informationen unter:
www.mowoot.com/de oder
mowoot@4mmed.de

MOWOOT



Elektrischer Rollstuhleinzug. Fahrzeuge, die von Haus aus mit Schiebetür ausgestattet sind, erleichtern diese Art der Umrüstung.

Komfort ab Werk

Ein Kapitel für sich ist die Handhabung der zahlreichen Zusatzfunktionen wie Licht, Feststellbremse, Blinker, Scheibenwischer, Hupe – kurz, aller Bedienvorgänge, die der Fahrsicherheit dienen und die jederzeit reibungslos und ohne Ablenkung vom Verkehrsgeschehen ausführbar sein müssen. Eine Option für die Lösung des Problems sind sogenannte Bediensatelliten. Integriert entweder in einen Knauf am Lenkrad oder in den Zieh- und Schiebegriff für die Gas-/Bremsenbetätigung ermöglichen diese die Ansteuerung dieser Funktionen auf Knopfdruck, ohne dass dafür die Hände vom Lenkrad bzw. Gashebel genommen werden müssen.

Auch hat die Technik der Spracherkennung in den zurückliegenden Jahren große Fortschritte gemacht, sodass inzwischen Sprachsteuerungssysteme existieren, die die Ausführung dieser Funktionen per gesprochenem Befehl ermöglichen, ohne dass der Fahrer dafür einen Finger rühren muss. Ein Trend, der sich immer mehr durchsetzt: Inzwischen bieten zahlreiche Hersteller Sprachsteuerungssysteme für ganz normale Fahrzeuge schon ab Werk an. Überhaupt wirkt sich der Trend zum autonomen Fahren für Menschen mit Handicap vorteilhaft aus. Unterdessen wird eine Vielzahl von Assistenzsystemen angeboten, die für Verkehrsteilnehmer mit Einschränkungen viele Vorteile mit sich bringen, etwa Funktionen wie Tempomat, Abstandsradar, Spurhalteassistent, Verkehrszeichenerkennung, automatische Fernlichtfunktion, sensorgesteuerte Scheibenwischer oder Standheizungen, die ein Freikratzen der Fahrzeugscheiben im Winter überflüssig machen. Viele Funktionen, die früher für teures Geld nachgerüstet werden mussten, gehören mehr und mehr zur Standardausstattung moderner Fahrzeuge.

Sogar die Handbedienbarkeit von Gas und Bremse ist nicht mehr notwendigerweise eine Aufgabe für Nachrüstbetriebe. Etliche Fahrzeuganbieter kooperieren mit Fachunternehmen und bieten einfache Modifikationen für die spezielle Klientel schon ab Werk im Neuwagen an.

Spezialistensache bleiben indes Ausrüstungen, die besondere Anforderungen erfüllen müssen und solche, die auf individuelle Vorlieben der Fahrzeuglenker eingehen. Dazu zählen sowohl so hochkomplexe Bediensysteme wie Joysticksteuerungen als auch zum Beispiel die Bedienung der Gaspedalfunktion per ins Lenkrad integriertem Gasring anstelle der weiter verbreiteten Hebellösung.

Vernunftlösung vs. Traumauto?

Anders als bei nicht eingeschränkten Kaufinteressenten steht bei Menschen mit Mobilitätseinschränkung bei der Wahl des Fahrzeugtyps dessen Eignung für den erforderlichen Umbau an erster Stelle. Das heißt zwar nicht, dass persönliche Vorlieben außen vor bleiben müssten. Aber es ist nun mal nicht von der Hand zu weisen, dass das Mitführen eines Rollstuhls einen gewissen zusätzlichen Platzbedarf mit sich bringt und dass genügend Bewegungsspielraum auch das Einsteigen in ein Fahrzeug erleichtert. Vor diesem Hintergrund erstaunt es nicht, dass viele Rollstuhlnutzer eher praktische als sportliche Fahrzeuge bevorzugen. Und nicht zu vergessen: Bei Fahrzeugen, die ab Werk mit Schiebetüren ausgerüstet sind, entfällt der technisch und wirtschaftlich aufwendige Austausch der hinteren Fahrzeugtür durch eine Schwenktür.





Klassische Rollstuhl-Verlademethode: Der Faltrollstuhl wird zusammengelegt und auf der Beifahrerseite verstaut. Hier übrigens demonstriert in einem Porsche 911. Sportwagen- und Rollstuhlnutzung schließen sich also nicht zwingend aus.

E-Mobilität wirft Probleme auf

Künftig werden solche Überlegungen noch deutlich mehr an Bedeutung gewinnen. Der fortschreitende Trend weg von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor hin zu Elektrofahrzeugen geht einher mit neuen Fahrzeugkonzepten, die Umrüster vor neue Herausforderungen stellen. Gerade in den bei Rollstuhlnutzerinnen und -nutzern beliebten Großraumlimousinen und Vans geht der Trend dahin, die voluminösen Batteriepakete im Unterboden zu verstauen. Damit entfällt für Umrüster die Möglichkeit, den Fahrzeugboden abzusenken, um so die nötige Innenraumhöhe erzielen zu können. Das könnte für die Zukunft bedeuten, dass die Zahl der in Frage kommenden Neufahrzeuge, die sich für eine Fahrzeugumrüstung eignen, verringert.

Ein weiteres Problem: Der für autonomes Fahren erforderliche Trend zu immer komplexeren elektronischen Systemen. Diese in Einklang mit den ebenfalls sehr komplexen elektronischen Nachrüstungen zu bringen, ist eine Herausforderung.

Last, but not least sollten auch noch ein paar ganz banale praktische Überlegungen bei der Wahl des Fahrzeugs Pate stehen. Zurzeit sind viele Elektrotankstellen noch nicht auf die Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkung eingerichtet (der PARAplegiker berichtete in Ausgabe 1/2022 über das Problem). In Kombination mit der im Vergleich zum Verbrenner immer noch relativ geringen Reichweite pro Tankvorgang bringt das für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer eine nicht zu unterschätzende Erschwernis der Fahrzeugnutzung mit sich.

Mit dem Autofahren verhält es sich für Menschen mit Handicap deshalb nicht anders als mit vielen anderen Lebensbereichen auch. Teilhabe ist möglich, erfordert aber sorgfältige Planung und intensive Beschäftigung mit der Materie.

Werner Pohl





Podcast BYTES ‘N’ BATTERIES

Ein Interview zum Thema Fahrzeugumrüstung mit Bernd Zawatzky, Geschäftsführer des gleichnamigen Mobilcenters, lässt sich im E-Mobility-Podcast **BYTES ‘N’ BATTERIES** abrufen.







Foto: Paravan GmbH

Mehr Flexibilität im Fokus

Der Rollstuhl kann beispielsweise mit Hilfe einer Einzugsmechanik verladen werden.

Individuelle Kfz-Umrüstungen für Menschen mit Behinderungen

Zum Schwerpunktthema Fahrzeugumbau der Herbstausgabe des PARAplegiker sprach die Redaktion mit Dirk Weber und Bert Pein, beide FGQ-Peers und Mitarbeiter der Arbeitsgemeinschaft Fahrzeugumbau der FGQ, die Dirk Weber koordiniert. Beide bieten umfassende Unterstützung für Menschen mit Querschnittlähmung und deren Angehörige.

Dirk Weber ist selbstständiger Inhaber einer Fahrschule und einer Kfz-Werkstatt, spezialisiert auf Fahrzeugumrüstungen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Zudem ist Dirk Weber zertifizierter Sachverständiger für Fahreignungsbegutachtung und Fahrzeugtechnik für mobilitätseingeschränkte Personen. Auch Bert Pein arbeitet als selbstständiger Mobilitätsberater. Er berät einen Fahrzeughersteller im Vertrieb sowie bei Umbaumaßnahmen und der Erprobung von Fahrzeugen für mobilitätseingeschränkte Menschen. Außerdem begleitet er sowohl die Fahrsicherheitstrainings umgebauter Fahrzeuge der Hersteller und auch das Fahrsicherheitstraining und das Offroadtraining beim ADAC und ist Markenbotschafter verschiedener Hersteller. Zudem ist Bert Pein ehrenamtlicher Mitarbeiter bei der Ergänzenden unabhängigen Teilhabeberatung (EUTB) im Landkreis Harburg. Beide Peers sind selbst betroffen. Der 59-Jährige Bert Pein, seit 1994 FGQ-Peer im BG Klinikum Hamburg ist seit einem Motorradunfall 1987 komplett auf Höhe TH 9/10 querschnittgelähmt, der 55-Jährige Dirk Weber ist seit 1990 aufgrund eines Sportunfalls auf Höhe C5/C6 komplett querschnittgelähmt.

Faszination für Fahrzeuge

Beide haben sich kurz nach dem Eintritt ihrer Querschnittlähmung auf das Thema Mobilität spezialisiert. Der in Weitenhagen-Helmshagen in Mecklenburg-Vorpommern ansässige Dirk Weber vermisste Mitte der 1990er Jahre einen Spezialisten für behindertengerechten Fahrzeugumbau im Norden Deutschlands. Kurzerhand schaffte er selbst Abhilfe für dieses Problem und gründete 1995 sein Unternehmen. Bert Pein war schon immer von Fahrzeugen fasziniert, vor allem für herausfordernde Umbauten.

Fahrzeugumbau im Wandel

Die Funktionsweise der Mobilitätshilfen hat sich in den letzten knapp 30 Jahren verändert. Funktionierte damals noch vieles mit einer Mischung aus Hydraulik (mit Hilfe von Flüssigkeiten erzeugter Druck wird in mechanische Energie umgewandelt), Pneumatik (Druck wird auf ein Gas ausgeübt und in mechanische Energie umgewandelt) und Elektronik, wird heute der Einfluss der Elektronik immer größer. Nicht immer ist dies zum Vorteil der mobilitätseingeschränkten Nutzer, weil sowohl ein elektrischer Antrieb als auch die immer mehr zunehmenden elektronischen Assistenzsysteme ab Werk die Kfz-Umbauer vor Herausforderungen stellen. Müssen an Elektrofahrzeugen behinderungsbedingte Umbauten vorgenommen werden, dürfen diese nur von Umbauern mit speziellen Qualifikationen durchgeführt werden. Das macht allein schon das Finden eines geeigneten Umrüsters zu einer Herausforderung. Dazu

kommt, dass bei Elektrofahrzeugen die Batterien in die Bodenplatte integriert sind, was wiederum dazu führt, dass im Bereich der Batterien nichts verändert werden darf, also der Fahrzeugboden nicht tiefergelegt werden kann. Dies kann dazu führen, dass der Fahrersitz eine ziemlich hohe Position hat und der Transfer vom Rollstuhl zum Problem werden kann. Auch das Verladen des Rollstuhls kann bei einer entsprechenden Fahrzeughöhe eine Herausforderung darstellen. So kann es vorkommen, dass ein Automodell in der elektronischen Variante nicht mehr als Fahrzeug für Rollstuhlfahrer in Frage kommt, obwohl es in der kraftstoffbetriebenen Version durchaus geeignet war. Auch das immer windschnittiger werdende Fahrzeugdesign wirkt sich aufgrund des niedrigen Fondbereiches (Bereich der Rückbank) negativ auf das Verladen des Rollstuhls aus, ebenso wie die immer geringer ausfallenden Türhöhen, welche die Einstiegshöhe in PKWs verringern und das Übersetzen sowie das manuelle Verladen des Rollstuhles komplizierter werden lassen.

Umrüster sollten offener werden

Die technischen Möglichkeiten für die Umrüstung eines Fahrzeuges sind nahezu unbegrenzt, so gibt es spezielle Lenksysteme, verschiedene Handgeräte zur Bedienung von Gas- und Bremse, Einstiegshilfen aber auch Liftsysteme, welche in Fahrzeugen eingebaut werden bei denen man mit dem Rollstuhl hineinfahren kann. Auch lassen sich Sekundärfunktionen wie Blinker, Wischer, Hupe usw. per Sprachbefehl steuern. „Lobenswert ist, dass die Umbauer sich bemühen, die Zusatzausstattung harmonisch in den Fahrzeuginnenraum zu integrieren. Wünschenswert wäre, dass die Automobilindustrie bezüglich Sonderwünsche der Kunden, wie zum Beispiel behindertengerechte Wohnmobile oder Nutzfahrzeuge, offener werden und schon ab Werk darauf eingehen könnten“, konstatiert Dirk Weber die aktuelle Situation.

Viele bürokratische Hürden

Der bürokratische Aufwand bei der Erlangung eines behindertengerecht umgebauten Fahrzeuges ist immer noch sehr hoch.



Foto: Automobile Sodermanns, Ralf Sontag

Der Einstieg ins Fahrzeug ist auch über eine Rampe möglich.

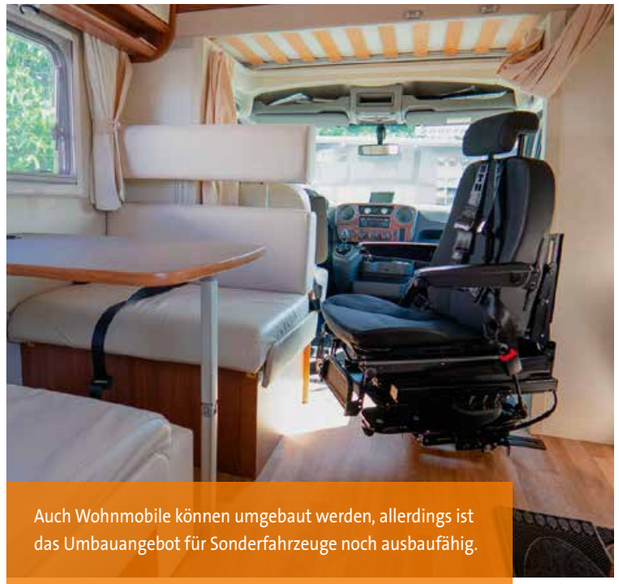
ROLLITEX BERLIN

Innovative und trendige Mode aus Berlin.
Designt und entwickelt
von Selbstbetroffenen.



fon: 030 77909152
www.rollitex.de

Beantragt werden kann ein Zuschuss zum Kauf eines Autos, die Kostenübernahme für den behindertengerechten Umbau des Fahrzeugs und/oder ein Zuschuss für die Kosten des Führerscheins. Der Kostenträger ist entweder die gesetzliche Rentenversicherung oder die Bundesagentur für Arbeit. Die Antragstellung nimmt viel Zeit in Anspruch. Der Antragsteller muss unter Umständen von mehreren verschiedenen Umbaufirmen Kostenvoranschläge einholen, die sich teilweise nicht in der Nähe des Wohnortes des Antragstellers befinden. Bei der Prüfung des Antrages spielen verschiedene Faktoren eine Rolle, beispielsweise der Grad der Behinderung und die Anzahl der Arbeitsstunden des Antragstellers. Außerdem muss die Notwendigkeit des Fahrzeuges nachgewiesen werden. Für nicht arbeitende Antragsteller ist es schwieriger, eine Genehmigung beziehungsweise einen Zuschuss zu erhalten. Rentner können über die Eingliederungshilfe einen Zuschuss beantragen.



Fotos: (3): Automobile Sodermanns, Ralf Sontag, privat

Auch Wohnmobile können umgebaut werden, allerdings ist das Umbauangebot für Sonderfahrzeuge noch ausbaufähig.



Gebrauchtwagenbörse der FGQ

Möchte sich eine Person mit Mobilitätseinschränkung ein neues Auto kaufen, hat sie seit 2020 die Möglichkeit, ihr altes Fahrzeug über die Gebrauchtwagenbörse der FGQ zu verkaufen. Diese Plattform soll vor allem Betroffenen mit begrenzten finanziellen Möglichkeiten die Option bieten, kostengünstig an ein gebrauchtes Fahrzeug zu kommen, das seinen bzw. ihren behinderungsbedingten Bedürfnissen entspricht. Der Verkäufer nimmt entweder über ein Online-Formular oder telefonisch Kontakt zur Geschäftsstelle der FGQ auf, Dirk Weber und Bert Pein prüfen das Alter und den Zustand des Wagens und den Wunschpreis des Verkäufers anhand von Informationen des Inserenten. Das wird an die Geschäftsstelle der FGQ weitergeleitet, die das Angebot dann in die Fahrzeugbörse einstellt. Anschließend können sich Interessenten bei der Verwaltung der FGQ melden und diese stellt den Kontakt zwischen Verkäufer und Kaufinteressenten her, welche die Rahmenbedingungen der Fahrzeugvermittlung untereinander klären. Damit ein Auto in die Fahrzeugbörse der FGQ aufgenommen werden kann, sollte es in einem gepflegten Zustand sein und keine größeren Mängel haben. „Wir hoffen, mobilitätseingeschränkten Personen bei der oftmals schwierigen Fahrzeugsuche helfen zu können“, begründen Dirk Weber und Bert Pein ihr Engagement.

Maris Metz

Kontakt
Gebrauchtwagenbörse der FGQ
Tel. **0 62 26 960 211**
Link zum Online-Formular
ARGE Fahrzeugumbau
E-Mail **dirk.weber@fgq-beratung.de**







Christof Kraus will mit seiner Kunst einen Erfahrungsraum schaffen, der als Ganzes wirkt.

Fotos (5): Lepkowski Studios Berlin, Courtesy the artist and KEWENIG, Berlin

Unvergängliches schaffen

In Berlin lebt und arbeitet der aus Erlangen stammende Künstler Christof Kraus. Was fasziniert den querschnittgelähmten Maler und Skulpteur an der Kunst und an seinem kreativen Schaffen?

Seine Faszination für die Kunst entdeckte der gelernte Landmaschinenmechaniker schon in seiner Jugend durch Museumsbesuche und die Lektüre von Büchern über Kunst. Im Alter von 22 Jahren erlitt er eine Rückenmarkverletzung, woraufhin er sich zum Uhrmacher umschulen ließ. Er arbeitete anschließend als Uhrmacher bei einem kleinstädtischen Juwelier und erfuhr von der Möglichkeit, ohne Abitur Kunst zu studieren. Nachdem er schon mit 15 Jahren seine erste Ausbildung begann und sich auch immer in festen Anstellungsverhältnissen befand, hatte er schon immer das Bedürfnis einer Tätigkeit nachzugehen, in der er sich absolut selbstbestimmt verwirklichen kann. Er fand es auch sehr interessant, durch den Besuch einer Kunstakademie in Kontakt mit etablierten Künstlern und Kunstwissenschaftlern zu treten. Seine Motivation, sich der Kunst zu widmen, war schlussendlich, etwas Dauerhaftes zu schaffen.

„Ich bin kein Freund von sofort Ersichtlichem.“

Preisgekrönte Arbeit

Christof Kraus studierte von 2009 bis 2012 an der Bauhaus Universität Weimar Bildende Kunst und von 2012 bis zu seinem Abschluss als Meisterschüler 2016 an der Universität der Künste in Berlin. 2013 besuchte er im Rahmen des Erasmusprogrammes für ein Gastsemester die „Chelsea School of Art“ in London. 2015 erhielt Kraus den Regina-Pistor-Preis, der an Studentinnen und Studenten der bildenden Kunst an der Universität der Künste Berlin vergeben wurde und mit Preisgeld sowie Katalogförderung dotiert war. 2017 wurde er für den Meisterschülerpreis des Präsidenten der Universität der Künste nominiert und erhielt die letzten Jahre mehrere Arbeitsstipendien für Bildende Kunst, unter anderem auch von der Kunststiftung Bonn und der Berliner Senatsverwaltung. Seine Werke befinden sich in institutionellen sowie privaten Sammlungen; er beteiligt sich jährlich national und auch international an mehreren Ausstellungen.

Herausforderung des Unbekannten

Einen Eindruck seiner Arbeit vermittelt ein Blick auf seine bisherigen Ausstellungen. Die örtlichen Gegebenheiten und die Thematik einer Ausstellung bestimmen dabei das vorherrschende künstlerische Medium, sei es Malerei, Zeichnung oder Skulptur. Ist es eine Einzelausstellung, kann Christof Kraus die Themenschwerpunkte selbst setzen. Dabei ist ihm wichtig, „einen Erfahrungsraum zu schaffen, der als Ganzes wirkt“, erklärt Christof Kraus. Ein besonderer Reiz sind die Abwechslung der Themen, unbekannte Ausstellungsräume und das Erkunden von künstlerischen Techniken, „da die Herausforderung, sich mit etwas Neuem zu beschäftigen, immer auch einen Erkenntnisgewinn bringt“. Neben Ölmalerei arbeitet er mit Siebdruck, Installationen und dem Zusammenspiel zwischen Gegenständen und ihrem zeichnerischen Abbild.

Jede Technik hat ihre eigene Faszination

Beim Zeichnen durch ein Siebdrucksieb beispielsweise entsteht eine indirekt geschaffene Linie, die ungeformt und fragmentarisch wirkt, aber eine nach außen hin verdichtete Linie darstellt. Einerseits wird bei dieser Technik skizziert und gezeichnet, andererseits wird das Dargestellte abstrahiert und verschlüsselt. Dies ermöglicht eine emotionalisierende Darstellung.

Christof Kraus hat ein sehr vielfältiges Oeuvre, das immer wieder aufs Neue Spannungsbögen erzeugt, und welches im jeweiligen künstlerischen Kontext Ausdruck finden.

Maris Metz



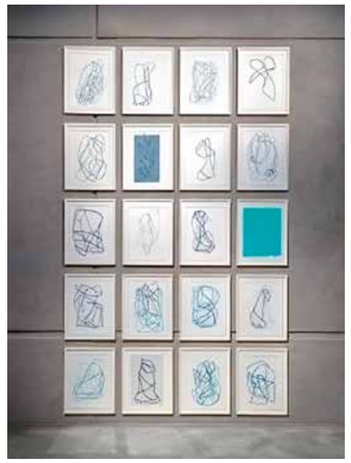
„childhood memories II“ (building space), 2021, Wand aus Strohballen, ca. 320 x 230 cm: Die Installationen von Christof Kraus beschäftigen sich beispielsweise mit den Erinnerungen an eine Kindheit im ländlichen Raum: Als Kind spielte er oft in Scheunen voller Strohballen. Die drei installierten Zeichnungen bilden Lager und Höhlen, ab die aus der Erinnerung heraus skizziert wurden.



„Tempel“ (Zeichnung)



Seine aktuellste Arbeit „Regale“ (Tempel II) ist ein Versuch, Gegenstände durch eigens angefertigte Regale in deren Präsenz und somit in ihrer Bedeutung zu erheben.



„drawings“ (emotional act), 2018-2019, Zeichnung durch Sieb, ca. 59 x 42 cm, gerahmt 60 x 50 cm

QR-Code scannen und zur Webseite gelangen

SCHWALBE

unplattbar®

MIT DEM ORIGINAL ROLLT'S BEI MIR.

- TAN CAGLAR -



MARATHON PLUS. 5 mm hochelastischer Naturkautschuk. Schützt wirksam vor Pannen.



MARATHON PLUS – UNSER MEISTVERKAUFTER ROLLSTUHLREIFEN. Unser Anspruch ist es, die besten Rollstuhlreifen der Welt zu entwickeln. Mit innovativen Technologien, kreativem Design und im ständigen Dialog mit der Rollstuhl-Community. Wir hören zu und entwickeln mit viel Herzblut wegweisende Innovationen wie den Schwalbe Marathon Plus – der einzige Rollstuhlreifen, der sich unplattbar® nennen darf. schwalbe.com

Digitale Schmerzbewältigung

Erstes psychosoziales Online-Training



Digitale Gesundheitsinterventionen haben den Vorteil, dass sie von fast überall durchführbar sind.

Trotz zahlreicher medikamentöser und operativer Ansätze sind chronische Schmerzen bei einer Querschnittlähmung nur schwer behandelbar. Die Klinik für Psychosomatische Medizin und Psychotherapie Ulm sucht nach neuen Möglichkeiten für einen erfolgreichen Umgang mit Schmerzen – und setzt hier vor allem auf digitale Ansätze. Gibt es bald digitale Interventionen, mit denen wir bequem von zu Hause unsere Lebensqualität verbessern können?

Chronische Schmerzen sind eine häufige und quälende Komplikation für querschnittgelähmte Patienten. Rund 90 Prozent von ihnen geben an, unter chronischen Schmerzen oder Dysästhesien zu leiden. Oftmals kommt die klassische medizinische Behandlung hier schnell an ihre Grenzen und Operationen und Medikamente helfen nur bedingt, die erhoffte Linderung zu verschaffen. Dies kann sehr frustrierend sein und mit einer erhöhten psychischen Belastung der Betroffenen einhergehen. Psychotherapie kann hier einen hilfreichen Ansatz darstellen, um einen besseren Umgang mit chronischen Schmerzen zu erlernen. Allerdings sind viele Praxen nicht barrierefrei und die Wartezeit auf einen Therapieplatz erstreckt sich oftmals über Monate.

Digitale Anwendungen als eine mögliche Alternative

Um auch querschnittgelähmten Patienten einen fairen Zugang zu einer Psychotherapie zu ermöglichen, könnten digitale Anwendungen eine sinnvolle Alternative zu der klassischen psychotherapeutischen Behandlung vor Ort darstellen. Hier werden den Patienten online über Texte und Videos Inhalte vermittelt und Aufgaben zur Bearbeitung bereitgestellt. Die Programme werden von ausgebildeten Psychotherapeuten begleitet, die regelmäßig Feedback zu den bearbeiteten Aufgaben geben und den Patienten bei Problemen zur Seite stehen.

Das Online-Training ACTonPain ist ein bekanntes digitales Schmerzprogramm, das auf der Akzeptanz- und Commitment-Therapie basiert. „Akzeptanz" beschreibt hier die Haltung, die aktuelle Situation so anzunehmen, wie sie ist, auch wenn sie für „nicht schön" befunden wird. „Commitment" meint, dass man seinen eigenen Werten folgt und so aus einer inneren Motivation heraus handelt. Ziel dieser Therapieform ist es also vor allem, einen besseren Umgang mit Schmerzen zu lernen. ACTonPain zeigt sich in einer groß angelegten Studie für Schmerzpatienten als sehr wirksam, so konnten durch die Intervention beispielsweise eine höhere Akzeptanz der Schmerzen und eine geringere Einschränkung durch sie erreicht werden.

Programm speziell für Querschnittgelähmte

Warum kann diese Intervention dann nicht auch einfach für querschnittgelähmte Patienten verwendet werden? Ein zentraler Punkt der Akzeptanz- und Commitment-Therapie ist ein achtsamer Umgang mit dem eigenen Körper. Darauf baut auch das originale ACTonPain-Online-Training auf. Leider sind die Körperübungen im Originalprogramm für Menschen mit einer Querschnittlähmung nicht uneingeschränkt durchführbar. Auch die Schmerzen und Lebensrealitäten unterscheiden sich bei Menschen mit Querschnittlähmung von Schmerzpatienten ohne Lähmungshintergrund. Aus diesem Grund sind andere „Beispielpatienten", mit denen Online-Interventionen häufig arbeiten, notwendig.



Endlich gibt es eine Online-Intervention speziell für Menschen mit Querschnittlähmung.

Eine kleine Forschergruppe aus Ulm hat sich deshalb vorgenommen, dieses Problem zu beheben. Mit viel Herzblut wurde die Online-Intervention mehrere Jahre überarbeitet und speziell für die Bedürfnisse querschnittgelähmter Patienten angepasst.

ACTonPain^{SCI}

Diese überarbeitete Intervention trägt den Namen ACTonPain^{SCI} und soll nun in einer Pilotstudie auf ihre Wirksamkeit überprüft werden. Sie ist für einen Zeitraum von zehn Wochen vorgesehen und besteht aus sieben Modulen, welche eine ungefähre Bearbeitungsdauer von einer Stunde pro Woche haben. Das Online-Training vermittelt wirksame Methoden, mit welchen das Ziel – das schrittweise Erlernen eines besseren Umgangs mit Schmerzen und damit verbunden die Steigerung von Lebensqualität – erreicht werden soll. Die Inhalte der Module bestehen aus Themen wie:

- theoretischen Inputs zum Thema Schmerz
- Aufgaben zur Selbstreflexion
- Übungen zum Umgang mit negativen Gedanken
- Reflexion über die eigenen Werte und Ziele im Leben und
- Achtsamkeitsübungen

Die Teilnehmer lernen hierbei unter anderem, im Alltag mehr Distanz zu ihren Schmerzen und negativen Wahrnehmungen aufzubauen, mehr Bewusstsein für Ihre Umgebung zu schaffen und trotz chronischer Schmerzen ihre Lebensziele zu verfolgen.

Studienteilnehmende gesucht

Das Ziel dieser Studie ist es, auch für querschnittgelähmte Menschen nach alternativen Behandlungsmethoden für chronische Schmerzen zu forschen. Umso wichtiger wäre es, wenn dieses Projekt ein Erfolg werden würde. Sie haben Lust dieses Vorhaben zu unterstützen? Sie sind querschnittgelähmt und leiden unter chronischen Schmerzen? Dann sind Sie herzlich eingeladen, an der Studie teilzunehmen!

Marina Müller, Katja Reichert

Ein Einblick in die Akzeptanz- und Commitment-Therapie

Denken Sie an Ihr Lieblingsdessert: eine traumhafte Torte, das leckere Lieblingseis oder ein frisches Tiramisu vom Lieblingsitaliener. Stellen Sie sich vor, wie dieses leckere Dessert vor Ihnen steht. Wie es aussieht, wie es duftet und wie es auf Ihrer Zunge schmeckt. Nehmen sie sich für die Vorstellung etwas Zeit.

Nehmen Sie sich nun, mit diesen Gedanken im Kopf, einen Apfel und nehmen einen Bissen davon. Wie schmeckt Ihnen der Apfel jetzt?

Was könnte diese Übung mit Ihrer Bewältigung der Schmerzen und Querschnittlähmung zu tun haben? Nehmen Sie teil an unserer Studie und machen Sie mit bei unserem (kostenlosen) Online-Training. Hier erfahren sie mehr dazu:

Kontakt:
act-on-pain-sci@uni-ulm.de

Fotos (2): Collage: Universitätsklinikum Ulm, einsatz kreativbüro, gesellschaftsbilder.de – Andi Weiland / Mockup: Universitätsklinikum Ulm, freepik.com, einsatz kreativbüro

ZENTRUM DER REHABILITATION
PHYSIOTHERAPIE • ERGOTHERAPIE • LOGOPÄDIE
LOKOMAT® • I.N.P.U.T. (INTENSIVTHERAPIE) • HIPPOTHERAPIE

PERSONALTRAINING NUN AUCH IN DER NEUROLOGISCHEN REHABILITATION

Das Zentrum der Rehabilitation R. Geerlofs begleitet neurologische Patienten **in allen Phasen** der Genesung individuell und kompetent.

Ein **persönliches Therapie- und funktionell motorisches Trainingsprogramm** wird über **mindestens 6 Stunden pro Tag** 1:1 oder 1:2 (Verhältnis Klient zu Therapeut) aufgestellt. Das Ziel ist der größtmögliche motorischen Gewinn für den Alltag mit aktiver Teilnahme am Leben.

Neueste **wissenschaftliche Erkenntnisse** und praktische Erfahrung haben dieses spezielle Konzept entstehen lassen.

Sie finden uns auf der Rehacare H6 Stand D03

Zentrum der Rehabilitation
I.N.P.U.T.®



R. GEERLOFS GMBH & Co. KG
Zentrum der Rehabilitation
Karolingerstraße 32 | 75177 Pforzheim
T +49 (0) 72 31 – 139 86 00
F +49 (0) 72 31 – 139 86 10
info@zentrum-der-rehabilitation.de
www.zentrum-der-rehabilitation.de

Gut gelandet bei „Rückenwind plus“

Ein Unfall mit Querschnittverletzung betrifft nicht nur den Körper. Auch die Seele leidet. Bei „Rückenwind plus“, der schweizweit ersten Krankenhausabteilung in einem Pflegezentrum in Bad Zurzach, hat Regina K. aus der Nähe von Stuttgart die psychologische Unterstützung bekommen, nach der sie lange gesucht hat.



Sabine Felber und Dr. Peter Lude haben mit „Rückenwind plus“ die erste Spitalabteilung in einem Pflegezentrum in der Schweiz ins Leben gerufen.

„Es war ein völliges Ankommen“, so fasst Regina K. ihren Aufenthalt bei „Rückenwind plus“ zusammen. Im Mai 2023 verbrachte sie zwölf Tage auf der Station, die spezialisierte Pflege mit medizinischen Dienstleistungen anbietet. Zwölf Tage, die bei der Finanzbuchhalterin vieles in Bewegung gebracht haben. Seit fünf Jahren versucht die 56-Jährige, in ihrem neuen Leben anzukommen. 2018 verunglückte die begeisterte und erfahrene Privatpilotin mit einem Segelflugzeug, als sie ungeplant auf einem Feld landen musste. Beim Aufprall erlitt sie einen inkompletten lumbalen Querschnitt, es folgten lange Monate des Ringens und des harten Trainings. „Man wird darauf getrimmt, möglichst schnell wieder selbstständig zu sein und zu funktionieren“, stellt Regina rückblickend fest. Und weil sie eine Kämpferin ist, macht sie in der Reha gute Fortschritte, lernt sogar, mit Stöcken zu stehen und einige Schritte zu laufen.

Auch die Seele leidet

Doch ein halbes Jahr nach ihrem Unfall merkt Regina, dass nicht nur ihr Körper Schaden genommen hat. Auch ihre Seele ist traumatisiert. Sie leidet unter immer wiederkehrenden Flashbacks, kann kaum schlafen und weint täglich. Manchmal fällt sie in tranceartige Zustände, dann wieder kommt der Schwindel: „Ich fühlte mich wie in einer Waschmaschine beim Schleudergang“, erinnert sie sich an diese verstörende Zeit. Weil sie nicht versteht, was mit ihr los ist, fragt sie die Psychologin in der Erstreha. „Ach, Sie wollen doch nur wieder Aufmerksamkeit!“, bekommt sie zu hören. Regina fühlt sich alleingelassen von Ärzten und Therapeuten.

> *„Man lebt durch seine Stärken, nicht durch sein Trauma.“*
>
> **Dr. Peter Lude**

Erst Monate später, als sie wieder zuhause ist, googelt sie die Symptome. Sie stößt auf PTBS – Posttraumatische Belastungsstörung, eine seelische Reaktion auf schwere traumatische Erlebnisse. Die Symptome passen. Regina beginnt, in ihrer Umgebung nach einem Therapeuten zu suchen. Doch die Suche gestaltet sich als schwierig. Ausgebuchte Therapeuten, lange Wartelisten, nicht barrierefreie Praxen, zu spezielle Problematik – überall stößt sie auf unüberwindliche Hürden: „Ich bekam 22 Absagen.“ Gleichzeitig spürt sie, dass sie immer dringender Hilfe braucht.

Ein Glücksfall

In dieser Zeit nimmt Regina an einem Workshop der Manfred-Sauer-Stiftung teil. Dort kommt sie mit einer Teilnehmerin aus der Schweiz ins Gespräch, dabei fällt der Name Peter Lude. Regina hatte sein Buch „Querschnittlähmung – Schritte der Bewältigung. Die Kraft der Psyche“ gelesen. Sie beschließt, mit ihm Kontakt aufzunehmen. Dr. Peter Lude, Psychologe, Psychotherapeut und Tetraplegiker, hat in Bad Zurzach gemeinsam mit Sabine Felber, Pflegefachfrau und stellvertretende CEO eines großen Pflegezentrums, die spezielle Institution „Rückenwind plus“ ins Leben gerufen (s. PARAplegiker 1/2022). Seit August 2021 stehen hier 24 Betten für Menschen mit Querschnittlähmung oder neurologischen Erkrankungen wie Amyotrophe Lateralsklerose (ALS), Parkinson oder Multiple Sklerose zur Verfügung, die dringend und kurzfristig ein optimales Pflegesetting mit medizinischen Dienstleistungen benötigen, zum Beispiel nach einer Operation oder wenn pflegende Angehörige plötzlich ausfallen. Die Patienten erhalten hier eine „punktgenaue Pflege“, die genau auf die Bedürfnisse des Einzelnen zugeschnitten ist. „So verhindern wir, dass Komplikationen entstehen und ein längerer



Fotos (2): Anuschka Meier, privat

Regina K. hat bei „Rückenwind plus“ die psychologische Unterstützung erhalten, nach der sie lange gesucht hat.

Aufenthalt in einer Spezialklinik nötig wird“, erklärt Dr. Peter Lude den Sinn der Einrichtung.

In einer Pflegenotsituation befindet sich Regina zwar nicht. Doch auch mit ihrem Anliegen nach psychologischer Unterstützung stößt sie bei „Rückenwind plus“ auf offene Ohren – was zeigt, wie sehr man in der Einrichtung auf die individuelle Situation der Patienten eingehen kann. Was passiert, als Regina K. per E-Mail mit Peter Lude Kontakt aufnimmt, überrascht sie: „Am Samstag habe ich die Mail geschickt, am Sonntagmorgen kam die Antwort, am Sonntagabend haben wir telefoniert.“ Peter Lude hat Erfahrung in der Behandlung von Menschen mit Traumata. Er weiß: Eine PTBS muss man schnell und gezielt behandeln. Für Regina ist das Zusammentreffen mit ihm ein „Glücksfall“. Er bestätigt ihre Selbstdiagnose – „Ich habe mich sofort aufgehoben gefühlt“, sagt sie.

In sicherer Umgebung neue Kraft tanken

Da die PTBS bereits chronisch geworden ist, lädt Peter Lude Regina zu einem Aufenthalt bei „Rückenwind plus“ ein. Regina genießt die zwölf Tage in Bad Zurzach. Sie spürt, dass die Therapiegespräche und die Sicherheit bietende Umgebung etwas in ihr verändern. „Ich konnte mich total entspannen, alle waren so nett und locker und fürsorglich.“ Sie ist viel draußen mit dem Rollstuhl unterwegs – ein großer Schritt für sie. „Zuhause habe ich mich im Rollstuhl nicht rausgetraut. Es war mir peinlich. Ich habe immer mühsam versucht zu laufen.“ Auch die chronischen Nervenschmerzen, die Regina seit dem Unfall plagen, werden deutlich weniger.

In den Gesprächen betont Peter Lude Reginas starke Überlebensreaktionen während des Unfalls und danach. Im Fokus stehen ihre bisherigen Stärken, die sie auch als Pilotin gezeigt hat. „Die Kompetenzen, die man vor dem Unfall hatte, sind auch danach noch da und können ausgebaut werden“, sagt er. „Regina hat hervorragende Fähigkeiten, an die sie anknüpfen kann. Man lebt durch seine Stärken, nicht durch sein Trauma.“ So findet auch eine Annäherung an den Unfall statt. Ein Thema, das für Regina sehr schwierig ist. Und dennoch spürt sie, dass es ihr guttut, darüber zu sprechen und zu verstehen, dass sie auch bei dem Unfall intuitiv alles richtig gemacht hat. Ihr Fazit: „Mit ‚Rückenwind plus‘ habe ich endlich einen Ort gefunden, an dem ich immer wieder gut landen kann!“

Eva Mündlein

Infos und Kontakt:
Rückenwind plus

GRENZENLOS MOBIL.

DAS ERSTE INTELLIGENTE ROLLSTUHL VERLADESYSTEM
• erkennt automatisch alle Rollstühle

Prüfen Sie Ihr Wunschfahrzeug und Ihren Rollstuhl auf www.elive.de

FeLiTEC
Fahrzeugtechnik die Menschen bewegt

Baierecker Str. 60
73614 Schorndorf
Tel. +49 (0) 7181/4 58 32
www.felitec.de
service@felitec.de

25 Jahre FeLiTEC

Vielfach preisgekrönt





Foto: Andi Weiland | Sozialhelden e.V.

Die Studie NeuroMoves untersucht den Mobilitätsstatus nach dem Übergang in das häusliche Umfeld.

Bewegung für mehr Teilhabe

NeuroMoves-Studie abgeschlossen

Wenn wir an die Forschung im Bereich Querschnittlähmung denken, dann kommen uns zunächst meist Labore, Stammzellen oder medikamentöse Therapien zur Rückenmarkregeneration in den Sinn. Doch der Wunsch nach einer Heilung der Querschnittlähmung steht im Widerspruch zur aktuellen Situation, in der weltweit keine zielführende Behandlung verfügbar ist. Einen gänzlich anderen Ansatz verfolgt die weniger bekannte Versorgungsforschung, die gesundheitsrelevante Dienstleistungen und Produkte unter Alltagsbedingungen erforscht. Im Rahmen der Studie NeuroMoves wurde mit Unterstützung von acht Kliniken und verschiedenen Fachgesellschaften die Heil- und Hilfsmittelversorgung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in den acht Monaten nach der Entlassung aus der stationären Erstbehandlung untersucht. Nun liegen erste Ergebnisse vor.

Allgemeine Ziele der Versorgungsforschung sind die Beantwortung von klinischen, sozialmedizinischen und gesundheitsökonomischen Fragestellungen sowie die Analyse von Behandlungskonzepten. Wegen der klar umrissenen und gut zugänglichen Zielgruppe werden dabei in den vergangenen Jahren zunehmend Menschen mit einer Querschnittlähmung als „Modellgruppe“ herangezogen. Im Speziellen können die Ergebnisse aus den Fragestellungen bzgl. der Situation von querschnittgelähmten Menschen zu einer Reduzierung querschnittspezifischer Komplikationen, zu einem verbesserten Behandlungsergebnis sowie zu geringeren Behandlungskosten führen und ggf. auf andere Bereiche übertragen werden. Aber auch für die Erforschung neuer Heilungsmethoden stellt die Versorgungsforschung einen wesentlichen Pfeiler für die Überführung von Forschungserkenntnissen aus dem Labor in die klinische Anwendung dar.

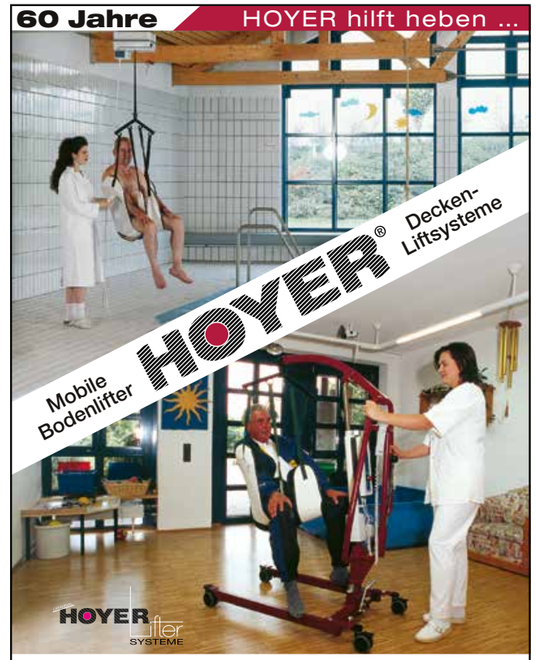
Versorgungsforschung im Bereich Querschnittlähmung

Ein zentrales Ziel der stationären Rehabilitationsbehandlung von neurologischen Patienten mit Lähmungssyndromen nach zentraler Nervenschädigungen (z. B. infolge einer Querschnittlähmung oder eines Schlaganfalls) ist die bestmögliche Wiederherstellung der Mobilität als Rollstuhlfahrer oder Fußgänger. Doch wie sich die Versorgungs- und Lebenssituation von zum Beispiel querschnittgelähmten Menschen in Deutschland im nachstationären Zeitraum entwickelt, ist bislang wenig bekannt. Es fehlen Daten dazu, wie sich der erreichte Mobilitätsstatus nach dem Übergang in das häusliche Umfeld weiterentwickelt. Ziel der NeuroMoves-Studie war daher, die Auswirkungen der in Anspruch genommenen ambulanten Therapien und der verfügbaren Mobilitätshilfen sowie die heil- und hilfsmittelbezogenen Faktoren zu identifizieren, welche mit einer Veränderung der Mobilität im nachstationären Setting verbunden sind.

„Die NeuroMoves-Studie versetzt uns in die Lage, systematische und umfassende Erkenntnisse über die Versorgungssituation von Menschen mit Querschnittlähmung im Hinblick auf die objektiv gemessene Alltagsmobilität zu gewinnen.“

Prof. Dr. Norbert Weidner

An der Studie nahmen insgesamt 169 Betroffene mit neu aufgetretenen mobilitätseinschränkenden Lähmungssyndromen infolge einer Querschnittlähmung oder eines Schlaganfalls teil. Die Probanden wurden am Ende der stationären Behandlung mit einem speziellen Activity-Tracker ausgestattet und über einen Zeitraum von acht Monaten im ambulanten Umfeld nachbeobachtet. Diese Tracker zeichneten dabei die täglich zurückgelegte Geh- oder Rollstuhlfahrstrecke auf. An drei Zeitpunkten (am Ende des stationären Aufenthaltes sowie vier und acht Monate danach) wurden mittels standardisierten Aktivitätstests und mittels Fragebogen Informationen erhoben. Darüber hinaus wurden über den achtmonatigen



HOYER GmbH · Industriepark HOYER
Elsa-Brandström-Straße 7 · 35510 Butzbach
Tel. 06033 9652-0 · Fax 965252 · www.hoyer-lifter.com



MEDIZIN & FORSCHUNG



Foto: Andi Weiland | ohrenkommern.de

Beobachtungszeitraum die Mobilitäts- und Teilhabeziele und deren Erreichung sowohl von den Studienteilnehmern als auch von ihren Therapeuten durch eine App erfasst.

Erste Ergebnisse von NeuroMoves

Der Zeitraum der Rekrutierung für die NeuroMoves Studie fiel mitten in die COVID-19-Pandemie, so dass der Einschluss von Menschen mit Lähmungssyndromen eine große Herausforderung darstellte. Die Unsicherheit zum Ende der Erstbehandlung, wie es gerade unter Pandemiebedingungen zu Hause weitergehen wird, hat viele potenziell Interessierte von einer Studienteilnahme abgehalten. Dennoch haben sich in drei Jahren 169 Menschen dafür entschieden, über acht Monate ihre Aktivitätsdaten aufzuzeichnen und an der regelmäßigen App-Befragung teilzunehmen. Von 61 Teilnehmenden nach Schlaganfall und der erstaunlich hohen Zahl von 65 mit Querschnittlähmung liegen vollständig auswertbare Datensätze vor, was für ein hohes Engagement der Betroffenen und ihrer Angehörigen spricht. Erste Auswertungen der Daten zeigen eine hohe Bandbreite der Bewegungsaktivität, die von einer Mobilität hauptsächlich im häuslichen Umfeld bis hin zu Geh- bzw. Rollstuhlstrecken von über 10 km an ausgewählten Tagen reicht.

Wichtige Momentaufnahme

Die mit der NeuroMoves-Studie durch Unterstützung des Innovationsfonds des G-BA erhobenen Daten, die nun im offiziellen Abschlussbericht im Oktober veröffentlicht werden, stellen eine wichtige Momentaufnahme dar. Aus diesem tiefen Einblick in die ambulante Versorgung mit Heil- und Hilfsmitteln können zukünftig mögliche Zusammenhänge zwischen Art und Umfang der Heil- und Hilfsmittelversorgung auf die Teilhabe abgeleitet werden. Die weitere Auswertung der Ergebnisse von NeuroMoves wird dazu beitragen, die tatsächliche Verordnungs- und Versorgungspraxis für Heil- und Hilfsmittel im Hinblick auf eine bestmögliche selbstständige Mobilität zu betrachten und damit Hinweise für eine verbesserte und effizientere Anwendung von Heil- und Hilfsmitteln zu gewinnen.

„Die Daten der NeuroMoves-Studie werden Verbesserungpotenziale bei der ambulanten Versorgung aufzeigen.“

Prof. Dr. Ing. Rüdiger Rupp

NeuroMoves zeigte aber auch auf, dass eine verstärkte Unterstützung durch die Selbstbetroffenenverbände notwendig und sinnvoll ist, um relevante Daten zu erheben, die als Argumentationsgrundlage für eine verbesserte Versorgung mit Heil- und Hilfsmitteln dienen können. Menschen mit einer Paraplegie sowie professionell Versorgende sollten in Zukunft mit ihrer Erfahrung und praktischen Kenntnissen stärker zu einer patientenorientierten und versorgungsrelevanten Forschung beitragen.

Kevin Schultes



Foto: Universitätsklinikum Heidelberg

Mittels eines Activity-Trackers wurde die Aktivität der Studienteilnehmer gemessen.

NeuroMoves ist eine vom Innovationsfond des Gemeinsamen Bundesauschuss (G-BA) unter dem Förderkennzeichen 01VSF18032 geförderte multizentrische Studie mit zwei Schwerpunktregionen in Deutschland (Rhein-Neckar-Raum und Schleswig-Holstein). Neben der Klinik für Paraplegiologie des Universitätsklinikums Heidelberg sind folgende Spezialzentren zur Behandlung/Rehabilitation von Querschnittgelähmten und Patienten nach Schlaganfall beteiligt:

- Kliniken Schmieder, Heidelberg
- Heinrich-Sommer-Klinik, Bad Wildbad
- Sankt-Rochus-Kliniken, Bad Schönborn
- Segeberger Kliniken, Bad Segeberg
- August-Bier-Klinik, Bad Malente
- Klinikum Bad Bramstedt, Bad Bramstedt
- BG Klinikum Hamburg

Weitere Partner sind:

- Universitätsklinikum Heidelberg Abteilung Allgemeinmedizin und Versorgungsforschung
- Medical Valley, Digital Health Application Center GmbH (dmac)
- Fördergemeinschaft der Querschnittgelähmten in Deutschland e.V. (FGQ)
- Schlaganfall-Ring Schleswig-Holstein
- Physio-Akademie des Deutschen Verbandes für Physiotherapie
- Deutsche Gesellschaft für interprofessionelle Hilfsmittelversorgung e.V.

QR-Code scannen und direkt zur Webseite gelangen

trivida® – das erste teilbare Rollstuhlrad

Für mehr Sicherheit beim Transfer

Der Transfer aus dem Rollstuhl bereitet Ihnen Probleme? Das teilbare Rollstuhlrad trivida® würde Ihren Alltag erleichtern? Sie könnten wieder selbstständiger sein, doch die Krankenkasse hat eine Kostenübernahme abgelehnt?

Wir überwinden mit Ihnen jedes Hindernis!

Unser Fachanwalt für Vergaberecht kümmert sich um Ihren Widerspruch bei der Krankenkasse.
Kostenlos, unkompliziert und schnell.

Kontaktieren Sie uns unter
Tel: 07633 920 39 39 oder per Mail unter: welcome@trivida-info.com

Gemeinsam schaffen wir das.

GERMAN INNOVATION AWARD '22 GOLD

Mehr Info unter:
www.trivida-info.com

Sie bekommen:

- **zwei teilbare Räder, die an die meisten Rollstühle passen**
- **Mobilität und Unabhängigkeit**
- **Mehr Lebensqualität**
- **Entlastung für Betroffene, Pflegekräfte und Angehörige**
- **kostenlosen, schnellen Widerspruch-Service**

Das starke Rollstuhlrad aus drei Teilen für barrierefreie und sichere Transfers.

Hilfsmittelnummer: 18.99.99.0010



trivida®
So geht barrierefrei.



Foto: Conventus Congressmanagement & Marketing GmbH

DMGP-Jahrestagung 2023

Perfekt organisiert, aber noch zeitgemäß?

Die diesjährige DMGP-Jahrestagung fand vom 19. bis 22. April im schweizerischen Nottwil statt. Die FGQ war personell durch ihr Mitglied Maria-Cristina Hallwachs, die Vorstandsmitglieder PD Dr. Rainer Abel und Dirk Weber sowie den Geschäftsführer der FGQ, Felix Schulte, vertreten.

Zum Tagungsthema „Komplexität einer Querschnittlähmung“ wurden in hoher Qualität und in gewohntem Umfang viele Vorträge gehalten, Diskussionen geführt und Arbeitskreise zusammengeführt. Unter anderem moderierte Rainer Abel eine Reihe von Podien und besonders die Vorträge zum Thema Schmerz wurden gerade von uns, als Fachorganisation der Querschnittgelähmten in Deutschland, als wichtig und sehr hilfreich empfunden.

Gleichzeitig war auffällig, dass die Tagung wie auch die Industrieausstellung weniger gut besucht waren als in der Vergangenheit. Aus den Querschnittgelähmtenzentren war bereits im Vorfeld zu hören, dass aufgrund der hohen Kosten viele Fachkräfte, die sonst teilnehmen, wegblieben. Natürlich zeigen die zwei Coronajahre ihre Spuren, aber es stellt sich gleichzeitig die Frage, ob diese Tagung sowie die vielen anderen aktuellen Veranstaltungen und Kongresse, in der gegenwärtig praktizierten Form noch zeitgemäß sind.

Interesse und Begeisterung wecken

Es gilt, die jungen Mitarbeiter aus den Querschnittgelähmtenzentren und auch Selbstbetroffene mitzunehmen. Wir müssen die Generation „Social Media“ für Präsenztreffen begeistern, wir müssen auf der Jahrestagung Angebote machen, die so unwiderstehlich sind, dass keiner zu Hause bleiben kann, wenn er/sie nichts verpassen will! Vielleicht müssen wir alle gemeinsam die Tagung neu denken und altbewährte Verfahren überarbeiten.

Ebenfalls muss es für die Industrie wieder interessanter (preiswertere Standmieten und zeitlich flexibler) werden, damit die Vielfalt der Hilfsmittel, Ausstellungsstücke und Unterstützungsmöglichkeiten deutlich wird und auch das Netzwerken mit allen Professionen wieder integraler Bestandteil dieses Kongresses wird.

Wenn die Teilnahme zu aufwendig und zu teuer ist und damit die relevanten Gruppen nur noch durch die leitenden Mitarbeiter der einzelnen Kliniken vor Ort vertreten werden können, ist das Ziel der Veranstaltung verfehlt, ein interdisziplinäres Forum für alle am Thema interessierten Gruppen zu bieten.

Vertreter in eigener Sache

Als Vertreterin der Menschen mit einer Querschnittlähmung ist es der FGQ besonders wichtig, als Experten in eigener Sache in den Gremien der DMGP breit vertreten zu sein. Dies scheitert bereits wie in diesem Jahr an den o. g. Kosten, aber auch daran, dass Teilnehmer, die besonders auf eine räumlich nahe Anbindung angewiesen sind, weite Strecken zurücklegen mussten, da nicht ausreichend Zimmerkontingente für Menschen mit Behinderung reserviert wurden.

Dies in Kombination mit den hohen Preisen regt zum Nachdenken an. Nachdenken darüber, wie man eine wirksamere und effizientere Veranstaltungsform entwickeln kann, um, wie auf früheren DMGP-Jahrestagungen auch, die ausreichende Masse und Pluralität an Teilnehmern zu gewährleisten, damit das Ziel des interdisziplinären Forums, nämlich allen mit dem Thema Querschnittlähmung befassten Personenkreisen die Teilnahme und Teilhabe zu ermöglichen, wieder Wirklichkeit wird.

Maria-Cristina Hallwachs



Fahrzeugumbau hat viele Gesichter

Die Möglichkeiten des behindertengerechten Fahrzeugumbaus sind heutzutage vielfältig. Sowohl beim Verladen des Rollstuhls, beim Einstieg ins Auto als auch bei Bedienung von Gas und Bremse hat der Kunde verschiedene Optionen. Je nach Lähmungshöhe und individueller Auswirkung der Querschnittlähmung, haben die FGQ-Peers auch in Bezug auf ihre Fahrzeuge unterschiedliche Bedürfnisse. Diese haben Auswirkungen auf die behinderungsbedingt notwendige Zusatzausstattung der Kraftfahrzeuge. Acht Peers der FGQ geben Auskunft über die Fahrzeuge, die sie aktiv oder passiv fahren, und geben damit einen Einblick in die Möglichkeiten des Fahrzeugumbaus.



Mercedes E-Klasse

„Die Mercedes E-Klasse bietet als Kombi viel Stauraum. Den Rollstuhl hebe ich vom Fahrersitz aus hinter den Beifahrersitz. Zur Handbedienung nutze ich ein Veigel-Gerät. Der behördliche Genehmigungsprozess für den Einbau der Handbedienung in mein Fahrzeug war recht aufwendig. In Hessen muss zusätzlich der Landrat des Landkreises Marburg-Biedenkopf die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug erteilen. Für die entstandenen Kosten muss der Antragsteller aufkommen. Weiterhin wurden die Anforderungen für die Handbedienung erhöht. Ob man davon betroffen ist, sieht man, wenn im Führerschein eine ‚Schlüsselzahl 35‘ eingetragen ist. Viele Rollstuhlfahrer wissen dies nicht und nutzen noch die nicht angepassten Geräte, was zulassungs- und versicherungstechnische Folgen haben kann.“

Peter Schön

Ford S-Max



„Bei diesem Modell, das ein Van ist, hat uns die Größe des Kofferraums überzeugt. Außerdem sind die Eingangstüren groß, was ein Einsteigen erleichtert. Ein Umbau ist ohne großen technischen Aufwand möglich. Da Marion zum Zeitpunkt ihres Unfalls noch berufstätig war, hat die Berufsgenossenschaft die Umbaukosten übernommen, die Fahrzeugkosten nur anteilig. Marion benutzt einen Lenkradknauf zur Handbedienung.“

Marion Bender, Werner Zimmer

Fotos (9): privat, stock.adobe.com – A4+W



VW Caddy

„Ich bin schon zeitlebens VW-Kunde und der Caddy bietet viel Stauraum. Für den Handbetrieb nutze ich einen Gasring. Eine Umlenkrolle mit Seilzug ermöglicht das Verladen des Rollstuhls per Hand.“

Werner Pohl



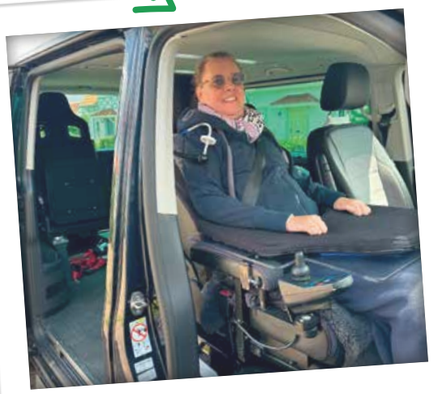
Mercedes Benz W115 Baujahr 1975

„Das klassische 1970er-Jahre Design dieses Wagens hat eine ansprechende Formengestaltung. Daneben ist das Fahrzeug robust, zuverlässig und technisch absolut auf der Höhe seiner Zeit. Die Ersatzteilversorgung ist unproblematisch und ich kann fast alles selbst reparieren. Eine Vorrichtung zur Handbedienung habe ich mir vorher gekauft und selbst montiert. Leider sind die Kfz-Umrüstungsfirmen meist unflexibel und sehr teuer bei solchen Umbauten. Auch die Eintragung der Handbedienung bei der Kfz-Prüfstelle hat keine Probleme bereitet.“

Christof Kraus

„Ich bin Passivfahrerin und schätze den großen Innenraum an meinem Fahrzeug. Über einen Kassettenlift kann ich mit meinem elektrischen Rollstuhl sicher ins Auto fahren und diesen entweder über eine Dockingstation an der Beifahrersitzposition oder hinten an Rasterschienen befestigen. Für zusätzliche Sicherheit sorgt ein Schultergurt. Eine Bodenbegradigung musste ebenfalls vorgenommen werden, damit ich genug Kopffreiheit (Platz bis zum Autodach) und der E-Rollstuhl Platz vorn im Auto hat. Für weitere Fahrgäste sind hinten schwenkbare Sitze.“

Anika Zinken



VW Multivan T6

„Ich hatte das Glück, den VW-Bus gebraucht kaufen zu können. Der Umbau mit einem Kassettenlift war also schon vorhanden. Über eine Bluetooth-Verbindung ist es mir möglich, selbstständig ein- und auszusteigen. Da der Fahrersitz elektrisch zurückfährt, kann ich vom Rollstuhl auf den Fahrersitz umsetzen. Ein paar Fahrstunden für das Fahren mit Handgas habe ich beim TÜV gemacht.“

Brigitte Loos



VW Bully T6

„Als Passivfahrerin wollte ich vorne sitzen und habe mich daher für dieses Auto entschieden. In meinem Fall waren einige Umbauten notwendig. Ins Fahrzeug gelange ich durch einen seitlichen Kassettenlift. Der Rollstuhl kann an der Stelle des Beifahrersitzes befestigt werden. Als zusätzliche Sicherheit dienen eine Rückenlehne und eine Kopfstütze. Falls ich mich ausruhen muss, kann im großräumigen Fahrzeugheck eine Liege platziert werden. Da ich keine feste Arbeit habe, bekam ich keinen Zuschuss.“

Maria-Cristina Hallwachs



Mercedes Sprinter



Mini Clubman

„Ich fahre einen Mini Clubman, da ich kein großes Auto möchte. Trotz seiner Kompaktheit verfügt er über eine große Tür und der Kofferraum lässt sich durch Flügeltüren seitlich öffnen. Den Rollstuhl verlade ich per Hand entweder auf dem Beifahrersitz oder, wenn mehrere Passagiere an Bord sind, im Kofferraum. Zur Handbedienung nutze ich einen Gasring der Firma Kempf. Der Mini musste zuerst auf seine Tauglichkeit für einen Umbau geprüft werden, aber dann beim Umbau oder auch bei der Antragstellung gab es keine Probleme.“

Tatjana Wolfram

UNSER ANTRIEB:
DASS AUTOFAHREN SPASS MACHT.

Bei PARAVAN geben wir täglich alles, um unsere Kunden barrierefrei mobil zu machen. Wir kümmern uns um alles, damit Du schnell und einfach Deine Mobilität genießen kannst… z.B. mit unserem neuen Multifunktionslenkradknauf MultiMote. Und vielleicht am Wichtigsten: Dass Du so viel Freude wie möglich am Autofahren hast!

Mehr auf **www.paravan.de**

PARAVAN
MOBILITÄT FÜR DEIN LEBEN



„Fliegen ist leichter als Rollifahren“

Jürgen Becher verbringt gerne viel Zeit in der Natur, seit nunmehr 18 Jahren fährt er nach Sankt Peter in den Hochschwarzwald zur Erholung und zum Abspannen. Dort beobachtet er gerne die vielen Sportler. Beim Anblick der Paragleiter stellte sich für ihn die Frage: „Geht das für mich auch?“

Nach Recherchen fand Jürgen Becher die Flugschule und den Verein Wheels4flying in Mayrhofen/Tirol. Dieser bietet nach einer Probephase im Jahr 2022 nun Gleitschirm-Tandemflüge auf professionaler Basis mit einem eigens dafür entworfenem und gebauten dreirädigen Rollstuhl an. Nach einer ersten Kontaktaufnahme und nach direkter Sympathie mit Lucio Pelz vom Verein Wheels4flying ging es im Frühjahr 2023 für Jürgen Becher nach Mayrhofen. Die Bilder und Zitate von Jürgen Becher sprechen für sich.



„Wenn du im Rolli angeschnallt, zehn Meter vor der Abflugkante stehst, geht die Herdplatte ganz kurz von Stufe zehn auf fünf herunter, aber bevor ich das merkte, schwebten wir bereits in der Luft und der Aufwind tat seinen Job. Die Thermik war – wie vorausgesagt – fantastisch und wir flogen zunächst nach links zu einem langen hohen Berghang über Wald und Wiesen. Als mein Pilot fragte, wie es mir geht, sprudelte spontan ‚Die Welt braucht Engel wie Lucio‘ heraus, denn es ging mir fantastisch. Ein Italiener fliegt in Österreich mit einem Deutschen, wie schön kann die Welt sein!“

„Dann ging es an einer Felswand entlang und über das Tal. Als Lucio mir dann die Lenkseile übergab und mich zum Co-Piloten machte und sich erneut nach meinem Wohlbefinden erkundigte, sagte ich: ‚Fliegen ist leichter als Rollstuhl fahren.‘ Ein tolles Gefühl. Gleitschirmfliegen ist steuerbarer und dauert einfach länger und daher mit einem Tandem-Fallschirmsprung wenig vergleichbar.“





„Nach gut 20 Minuten steuerten wir langsam den Landeplatz an und dann stand ich im Dreirädrigen auf der Wiese, die Landung war kaum merkbar, völlig sanft.“



„Hurra, es war einfach grandios. Ich bezeichne mich nun als rollenden Flieger!“

Fotos (5): privat



„Es hat sich wieder gezeigt, dass Menschen mit Beeinträchtigung für Aktivitäten wie Gleitschirmfliegen Hilfe und Unterstützung von Tüftlern und Enthusiasten, die oft selbst ein Handicap haben, brauchen. Am Ende nehmen aber immer beide Seiten etwas Positives mit und es entstehen Freundschaften. Solche Erlebnisse brennen sich tief ein und können letztlich von niemandem wieder genommen werden.“

Mein Fazit:

Nie die Neugier verlieren, geduldig bleiben und nicht aufgeben! Natürlich spielen immer die finanziellen und körperlichen Voraussetzungen eine wesentliche Rolle und das Umfeld muss stimmen. Aber oft geht mehr, als man denkt.

Übrigens:

Lucio arbeitet an der Erlaubnis, es Menschen mit Beeinträchtigung zu ermöglichen, den Flugschein zu absolvieren, sicher mit Starthilfe. ‚Kommst du nächstes Jahr und wir machen den Flugschein‘ waren seine Worte zum Abschied.





Foto: Moritz Heck

Auf die Züge, fertig, los!

Der Frust bei den Betroffenen steigt – Verbesserungen bei der Bahn müssen endlich spürbar werden!

Der 5. Mai ist als Europäischer Protesttag zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen immer ein guter Anlass, um auf die Probleme von Menschen mit Behinderungen aufmerksam zu machen. Die letzten drei Jahre fand der Protesttag pandemiebedingt nicht auf Demonstrationen, sondern im digitalen Bereich statt. Umso größer war die Freude, in diesem Jahr in der „Draußenwelt" wieder sichtbarer zu werden. Deutschlandweit riefen viele Verbände und Initiativen aus der Szene der behinderten Menschen zu Protestkundgebungen auf.

An einer Kundgebung teilnehmen zu wollen, ist ja schön und gut. Nur: Wie dorthin kommen? Mit der Bahn wäre doch eine gute Idee! Doch barrierefrei ist die noch lange nicht. Komplizierte Anmeldungen, fehlende barrierefreie Bahnhöfe, dünne Personaldecke, zu wenig Rollstuhlstellplätze und Stufen in den Zügen – keine Chance also, ohne fremde Hilfe selbstbestimmt mit der Bahn fahren zu können. Und dann auch nicht immer preiswert, wenn man mit dem Fernverkehr unterwegs ist.

Also dachten wir uns: Bahnfahren als Protest. Bahnfahren als Mittel zur Wahl, um zu einer Demo zu fahren. Bahnfahren, um sichtbarer zu werden. Bahnfahren als Stresstest für das nicht barrierefreie System Bahn – und das am besten mit so vielen behinderten Menschen wie möglich. Mit einer finanziellen Förderung der Aktion Mensch war dies möglich. Durch die Erstattung der Ticketkosten konnten viele Menschen kostenlos mit der Bahn zu den zahlreichen bundesweiten Aktivitäten gelangen. Das klappte sehr gut. Rund 50 Anmeldungen bekamen wir. Das heißt auch: 50 mal mehr Hublifteinsätze, 50 Mal mehr Ein- und Ausstiegshilfe als sonst. Beim Personal der Bahn hatte sich die Aktion schnell herumgesprochen. So war man auf diesen Tag gut vorbereitet. Man beförderte Reisende im Rollstuhl sogar spontan. Erstaunlicher Weise nahm man auch Verspätungen in Kauf, um den fahrzeuggebundenen Hublift des ICE 4 zu nutzen. Der ICE 4 fährt seit 2017 als „Flaggschiff" – so die vollmundige Bewertung der Deutschen Bahn. Der interne Hublift sollte uns spontanes und zeitenunabhängiges Reisen ermöglichen. Aber statt diesen zu benutzen, gammelt dieser Hublift in der Regel den nigelnagelneuen Fernverkehrszügen vor sich hin.

Viele Bahnfahrende mit Behinderungen haben uns von ihren Erlebnissen in den sozialen Medien berichtet. Unter dem Hashtag #BarrierefreieBahn sind viele Berichte und Eindrücke veröffentlicht. Einige der Teilnehmenden sind auch sprichwörtlich auf der Strecke geblieben: Defekte Aufzüge verhinderten das Erreichen des Bahnsteigs. Defekte Türen am Rollstuhlabteil blockierten die Einstiege. Aber irgendwie kamen dann doch die meisten an ihr Ziel: Berlin, Hamburg oder München. Die Deutsche Bahn kann, wenn sie will. Das hat sie am 5. Mai bewiesen. Aber das Jahr hat noch 364 weitere Tage, an denen wir zu oft stehen gelassen werden, eine Reise abgelehnt bekommen und an denen uns das Leben nur unnötig schwergemacht wird.

Alexander Ahrens

ReWalk™
Das erstattungsfähige Exoskelett für den Alltag
Besuchen Sie uns auf der REHACARE 2023
Halle 4 / Stand A03
rewalk.com/de
REHACARE INTERNATIONAL



Foto: Gesellschaftsbilder.de – Andi Weiland

Acht Minuten, die das Leben ändern können

Mit Job-Speed-Datings gegen den Fachkräftemangel

Der große Fachkräftemangel in vielen Branchen ist für den bundesdeutschen Arbeitsmarkt ein immer größer werdendes Problem. Fast jeder Berufszweig ist betroffen. Was bedeutet das für Menschen mit einer Behinderung? Im Februar 2022 waren laut der Bundesagentur für Arbeit 163.507 schwerbehinderte Menschen ohne Beschäftigung. Das sind 6,8 Prozent aller Arbeitslosen. Gerade Menschen mit einer Beeinträchtigung erleben, wie schwierig es ist, (wieder) in Arbeit zu kommen. Bewerbende und Unternehmen erst einmal ins Gespräch zu bringen, ist der Ansatz eines Veranstaltungsformats, das die Interessenvertretung Selbstbestimmt Leben in Deutschland e.V. (ISL) mit den Berliner Jobcentern und der Bundesagentur für Arbeit seit 2017 umsetzt: das Job-Speed-Dating.

Die Arbeitslosigkeit von Menschen mit Behinderung kann unterschiedliche Gründe haben. Sei es, weil die Arbeitgebenden die teilweise hohen bürokratischen Hürden scheuen oder sie schlechte Erfahrungen mit schwerbehinderten Beschäftigten gemacht haben. Vielleicht sind sie auch der Meinung, dass schwerbehinderte Arbeitnehmende in ihrem Unternehmen aufgrund des Tätigkeitsfeldes in der Firma nicht beschäftigt werden können. Um solche und andere Hürden abzubauen, gibt es viele Veranstaltungen wie etwa Jobmessen und Jobbörsen.

Das Job-Speed-Dating wurde entwickelt, weil Menschen mit Behinderung nur selten zu Bewerbungsgesprächen eingeladen werden. Das Job-Speed-Dating bringt die Bewerbenden in direkten Kontakt mit den potenziellen, zukünftigen Arbeitgebenden und gibt ihnen die Chance, diese unmittelbar von ihren Potentialen zu überzeugen. Nicht selten wird bereits während der Veranstaltung ein konkretes Arbeitsangebot unterbreitet. Damit ist dieses Format zur Mitarbeiterakquise sehr viel wirkungsvoller als etwa Jobmessen oder ein Tag der offenen Tür eines Unternehmens.

Wie läuft das Job-Speed-Dating ab?

In der Vorbereitung informieren die Jobcenter bzw. die ISL als Ausrichter die in Frage kommenden Bewerbenden über den Termin der Veranstaltung. Wer Interesse hat, erhält – auf Wunsch – auch ein Coaching: Das kann die Unterstützung beim Erstellen eines Lebenslaufes sein oder aber ein Training, wie man sich gegenüber einem potentiell neuen Arbeitgebenden präsentiert.

„Das Job-Speed-Dating ist ein Bewerbungsgespräch in komprimierter Form und eine Chance für alle Beteiligten.“

Das Job-Speed-Dating ist keine Massenveranstaltung wie etwa eine Jobmesse. Die Anzahl der Bewerbenden wird meist auf zehn bis 20 Personen begrenzt. Diese überschaubare Anzahl an Bewerbende ist sinnvoll, um auf die individuellen Anforderungen und Bedürfnisse im Vorfeld und am Tag der Veranstaltung eingehen zu können. Die Bewerbenden haben neben der individuellen Biografie meist auch unterschiedliche Behinderungsarten und bringen damit verschiedene Voraussetzungen für einen Job mit.

Das Veranstaltungskonzept sieht vor, das die Teilnehmenden beim Job-Speed-Dating immer paarweise mit einem Unternehmen ins Gespräch über Qualifikationen, Anforderungsprofile und Rahmenbedingungen kommen. Für jedes Gespräch sind maximal 16 Minuten vorgesehen, also acht Minuten für jeden Bewerbenden. Alle Gespräche finden zeitgleich in einem Raum statt. Das Job-Speed-Dating ist ein Bewerbungsgespräch in sehr komprimierter Form.

Vorteile für beide Seiten

Die Teilnahme an einer solchen Veranstaltung ist für viele Menschen sehr anstrengend, aber sie ist auch sehr interessant und lehrreich. Für die Bewerbenden bietet sich die Möglichkeit, innerhalb einer sehr kurzen Zeit an einem Ort viele unterschiedliche Arbeitsfelder und Unternehmen kennenzulernen. Auch für die Unternehmen ist die Veranstaltung sehr effizient: Sie lernen viele verschiedene Bewerbende mit den unterschiedlichsten Qualifikationen und Kenntnissen kennen. Das kann die Organisation eines eigenen Auswahlverfahrens, in welchem in der Regel nur für einen Bereich eine Stelle ausgeschrieben wird, überflüssig machen. Es ist also möglich, bei Bedarf gleich mehrere offene Stellen zu besetzen.

Fazit

Das Job-Speed-Dating ist ein besonderes Format der Arbeitsvermittlung für Menschen mit einer Schwerbehinderung, welche von der Interessenvertretung Selbstbestimmt Leben in Deutschland e.V. seit 2017 organisiert wird und eine große Chance für alle Beteiligten ist. Es bedarf viel Überzeugungsarbeit im Vorfeld, sei es bei den für die Arbeitsvermittlung zuständigen Behörden, den Unternehmen oder bei den arbeitssuchenden Bewerbenden selbst. Letztere haben oftmals Angst vor der Situation eines Bewerbungsgespräches, weil sie schlechte Erfahrungen gemacht haben. Doch die Erfahrung zeigt, dass diese nicht zuletzt wegen der zwanglosen Atmosphäre der Veranstaltung unbegründet ist.

Stephan Neumann

Der Verein Phönix e.V. plant Job-Speed-Datings in Stuttgart (4. Oktober 2023) und Kiel, weitere sollen bundesweit folgen.

QR-Code scannen und direkt zur Webseite der Veranstalter gelangen

Qufora®

Qufora® IrriSedo MiniGo

Irrigation mit geringer Wassermenge neu gedacht!

Die Darmirrigation mit geringer Wassermenge ist eine moderne, unkomplizierte und hygienische Alternative, um die Lebensqualität von Menschen mit neurogenen Darmfunktionsstörungen spürbar zu verbessern.

Anwenderrückmeldungen zeigen, dass häufig ein Stimulus im Enddarmbereich ausreichend ist, um die Darmentleerung zu unterstützen und die Kontrolle über den Darm zurück zu gewinnen.

Nehmen Sie gerne Kontakt mit uns auf, wenn Sie mehr über die rektale Irrigation mit den Qufora IrriSedo Produkten erfahren möchten!





reddot winner 2021

Besuchen Sie www.qufora.de, senden Sie eine Email an info@qufora.de oder rufen Sie uns unter 06126 95 95 627 an.

Qufora® ist eine eingetragene Marke der Qufora A/S.
©05/2021. Alle Rechte vorbehalten.

Das Familienprivileg

Schadensersatzansprüche auch in der Familie geltend machen – ohne finanzielle Nachteile

Unfallopfer haben auch innerhalb der Familie Schadensersatzansprüche und sollten sie unbedingt geltend machen. Die Furcht, dass der Angehörige und Unfallverursacher von Haftpflicht-, Kranken- oder Rentenversicherungen zu Rückzahlungen verpflichtet wird, ist unbegründet. Das Familienprivileg schützt innerhalb einer Familie Unfallopfer wie Unfallverursacher. Und: Es erlaubt den Geschädigten, Schadensersatz- und Schmerzensgeldansprüche geltend zu machen, auch wenn der Unfall schon Jahre oder Jahrzehnte zurückliegt.



Ein Beispiel aus der Praxis: Der Ehemann und Vater verursachte durch überhöhte Geschwindigkeit einen sehr schweren Verkehrsunfall, bei dem seine Kinder, insbesondere aber seine Ehefrau schwerstverletzt wurden. Die Frau ist seitdem querschnittgelähmt. Mutter und Kinder versäumten es drei Jahre lang, gegenüber der Haftpflichtversicherung des eigenen Fahrzeugs die ihnen gesetzlich zustehenden Schadensersatz- und Schmerzensgeldansprüche anzumelden. Normalerweise wären aufgrund der dreijährigen Verjährungsfrist sämtliche Ansprüche verjährt: Ist diese verstrichen, können Ansprüche – gleichgültig ob sie berechtigt sind oder nicht –, nicht mehr geltend gemacht werden.

Aber in diesem Fall gilt eine spezielle Regel, die besagt, dass die Ansprüche zwischen Ehepartnern nicht verfallen können – solange die Ehe besteht.

Ansprüche geltend machen

Viele mitfahrende Unfallopfer wissen nicht, dass sie bei einem von einem Familienmitglied verursachten Unfall die gleichen Ansprüche auf Schadensersatz und Schmerzensgeld gegenüber der Haftpflichtversicherung des eigenen Fahrzeugs haben, als wäre der Unfall von einem Dritten verursacht worden. Oder sie befürchten finanzielle Konsequenzen für den Angehörigen und damit für die gesamte Familie: Sie glauben fälschlicherweise, dass die Haftpflicht-, Kranken- oder Rentenversicherungen versuchen, die von ihnen geleisteten Zahlungen – etwa für Schmerzensgeld, Verdienstausfall und Pflege – beim schädigenden Familienmitglied einzufordern und die Familie dadurch selbst in finanzielle Not zu bringen.

Keine Angst vor Rückforderungen

Genau das alles hat der Gesetzgeber gesehen und eben nicht gewollt. Daher wurde das sogenannte „Familienprivileg“ geschaffen, welches für die geschädigten Menschen und ihre Familien erhebliche Vorteile und Vergünstigungen mit sich bringt.

Der Gesetzgeber wollte den Familienfrieden erhalten und die Familienkasse von einer Inanspruchnahme durch die Sozialversicherungsträger (wie zum Beispiel Krankenkasse und Rentenversicherung) schützen. Daher wurde § 116 Abs. 6 Sozialgesetzbuch (SGB) X geschaffen. Danach kann beispielsweise eine Kranken- oder Rentenkasse von dem schädigenden Familienmitglied nichts zurückfordern, wenn die geschädigte Person in einer häuslichen Gemeinschaft mit diesem lebt. Das gleiche Prinzip gilt auch gegenüber der eigenen privaten Haftpflichtversicherung. In der Krafthaftpflichtversicherung für den eigenen PKW oder das eigene Motorrad greift hier die Vorschrift des § 115 Versicherungsvertragsgesetz (VVG).

Zu den besonders geschützten Familienangehörigen gehören u. a. Ehegatten, Verwandte in auf- und absteigender Linie, Adoptiv- und Stiefkinder bzw. -eltern; ggf. auch deren Geschwister und Ehegatten sowie eingetragene Partner einer gleichgeschlechtlichen Lebensgemeinschaft. Sogar zu Gunsten von Partnern einer nichtehelichen Lebensgemeinschaft gilt unter bestimmten Voraussetzungen das Familienprivileg. Jedoch nicht für geschiedene Ehegatten und Verlobte.



Versicherungen dürfen gegenüber dem Familienmitglied, das den Unfall verursacht hat, geleistete Zahlungen nicht zurückfordern.

Fotos (2): stock.adobe.com – AKGK Studio, F16-ISO100

Das sind die Rechte der Geschädigten innerhalb der Familie:

1. Alle Angehörigen haben als Beifahrer einen direkten Anspruch gegenüber der Haftpflichtversicherung des eigenen Familienfahrzeugs. Dies gilt auch, wenn der Fahrer des Fahrzeugs ein Angehöriger ist und der Unfall schuldhaft vom Fahrer des Familienfahrzeugs verursacht wurde. Der Anspruch ist in keiner Weise gekürzt und mindestens genauso hoch wie gegenüber einem fremden Unfallverursacher und dessen Haftpflichtversicherung.
2. Gegenüber dem Familienmitglied, das den Unfall verursacht hat, dürfen Versicherungen geleistete Zahlungen nicht zurückfordern.
3. Zwischen Eheleuten unterliegen solche Ansprüche nicht der dreijährigen Verjährung. Denn hier gilt § 207 BGB, wonach die Verjährung von Ansprüchen zwischen Ehegatten gehemmt ist, solange die Ehe besteht.
4. Die geschädigten Angehörigen haben in Fällen, in denen der Unfall vor dem 01.01.2021 geschah, bisweilen sogar die Chance, einen deutlich höheren Schadensersatz von der Haftpflichtversicherung zu erhalten als andere Geschädigte.

Denn durch das bis zum 31.12.2020 bestehende Gesetz des Familienprivilegs nach § 116 Abs. 6 SGB X konnten Familienangehörige ihre Schadensersatzansprüche von der eigenen Haftpflichtversicherung nicht nur fordern, sie mussten sich die Leistungen (beispielsweise einer Rentenkasse) auch nicht anrechnen lassen.

Keine Kürzung durch die Rentenkasse

Die geschädigte Ehefrau war vor dem Unfall als angestellte Verkäuferin tätig und verdiente 1.500 € netto monatlich. Jetzt kann sie nicht mehr arbeiten. Von der Rentenkasse erhält sie einen Betrag von 750 €. Dieser würde normalerweise angerechnet werden, sodass die eigene PKW-Haftpflichtversicherung auch lediglich 750 € zahlen müsste, sodass sich aus dem Verdienstausfallschaden insgesamt eine monatliche Zahlung in Höhe von 1.500 € ergibt. Hier muss sich die Geschädigte die 750 € von der Rentenkasse aber eben nicht anrechnen lassen und kann die vollen 1.500 € Verdienstausfall von der eigenen Haftpflichtversicherung verlangen und zusätzlich die 750 € der Rentenkasse erhalten. Sie hat damit also einen Gesamtbetrag von 2.250 € zur Verfügung.

Diese quasi „doppelte“ Zahlung traf immer wieder auf Kritik, sodass das Gesetz zum 01.01.2021 geändert wurde. Aber sofern der Anspruch noch nicht verjährt ist (was bei Eheleuten nur im Falle einer Scheidung der Fall ist) und der Unfall vor dem 01.01.2021 stattgefunden hat, erfolgt nach wie vor keine Anrechnung von Rentenzahlungen.

Fazit

Das „Familienprivileg“ erlaubt den Geschädigten, weitergehende Schadensersatz- und Schmerzensgeldansprüche geltend zu machen, auch wenn der Unfall schon Jahre oder Jahrzehnte zurückliegt. Es ist daher wichtig zu wissen, dass die Angst, Familienangehörige damit zu schädigen, unbegründet ist.

Thomas Gfrörer

MOTOmed®

Jetzt motorbetrieben, motorunterstützt oder mit eigener Muskelkaft bewegen – in der Klinik oder zuhause.



Ihr Plus bei MOTOmed

+ Wissenschaftlich belegt und langjährig erprobt
+ Intuitive Bedienung
+ Krankenkassen erstattungsfähig
+ 7" Touch-Bildschirm
+ Einzigartige Höheneinstellung für Bein- und Armtrainer

MADE IN GERMANY SEIT 1972

www.motomed.de
07374 18-84

RECK

Gavurdağı Salatasi



Zutaten

Salat

1 rote Zwiebel
½ Salatgurke
3 Eiertomaten
1 rote Spitzpaprika
30 g Walnüsse
20 Blätter frische Nana-Minze

Marinade

1 Knoblauchzehe
Saft von 1 Zitrone
3 EL Granatapfel-Essig
3 EL Olivenöl
½ TL gemahlener Cumin (Kreuzkümmel)
Salz, Pfeffer, Cayennepfeffer

TIPP

Alle Zutaten müssen sehr klein gewürfelt oder geschnitten werden, damit auf jedem Löffel jede Zutat Platz findet.

Zubereitung

1. Die rote Zwiebel schälen, in feine Würfel schneiden und in eine große Schüssel geben. Die Salatgurke waschen und in 5 mm dicke Scheiben schneiden; diese Gurkenscheiben dann in 5 mm große Würfel schneiden. Tomaten und Spitzpaprika ebenfalls in 5 mm große Würfel schneiden. Gurke, Tomaten und Paprika zu der Zwiebel in die Schüssel geben. Die Walnüsse in eine Pfanne geben und bei mittlerer Hitze rösten. Die Minze waschen und in feine Streifen schneiden.
2. Den Knoblauch schälen und sehr fein hacken. Zitronensaft, Essig, Öl und Cumin zugeben, gut verrühren und mit Salz, Pfeffer und Cayennepfeffer abschmecken.
3. Die Marinade über die Gemüsewürfel geben. Die gerösteten Walnüsse grob hacken und mit der Minze zum „Löffelsalat“ geben. Vor dem Servieren etwa 30 Minuten durchziehen lassen.

„Der türkische Löffelsalat, Gavurdağı Salatasi, ist super erfrischend. Ein wichtiger Geschmacksgeber ist dabei der Granatapfel-Essig. Alternativ können ein fruchtiger Essig und frische Granatapfelkerne verwendet werden.“

Ali Güngörmüs



Ali Güngörmüs: Meze vegetarisch.
Kombinieren, teilen, genießen.
Dorling Kindersley Verlag 2022.
ISBN 978-3-8310-4357-6.
224 Seiten, 200 x 255 mm, Hardcover, 24,95 Euro.

Bei Meze geht es darum gemeinsam zu genießen, zu teilen und zu kombinieren. Fernsehkoch und Meze-Profi Ali Güngörmüs verrät in diesem Kochbuch seine raffiniertesten vegetarischen Gerichte aus der orientalischen Meze-Küche: vom selbst gebackenen Fladenbrot über wunderbare Aufstriche, Dips, Cremes und frische Salate bis hin zu lecker gefüllten Täschchen, köstlichen Gemüsegerichten und Desserts.

Fotos S. 50/51 (6): DK Verlag/Sandra Eckhardt, stock.adobe.com – Jan Engel, mates, Dorazett, quka



Rundum gesunde Knabberei



Die Walnuss (Juglans), die nicht, wie lange angenommen, zu den Steinfrüchten, sondern tatsächlich zu den Nüssen gehört, stammt aus dem östlichen Mittelmeergebiet und Vorderasien und ernährte schon Menschen in der Steinzeit. Der Walnussbaum gehört somit zu den ältesten bekannten Bäumen.

Er kann bis zu 20 Meter groß und rund 120 Jahre alt werden, in Einzelfällen sogar deutlich mehr. Kultivierte Bäume, zum Beispiel im Garten oder auf Plantagen, werden 5-15 Meter groß und können das erste Mal nach vier bis sechs Jahren Standzeit beerntet werden. Wichtig ist, dass der Baum ausreichend Platz und einen tiefgründigen, nährstoffreichen Boden hat, denn er ist ein Tiefwurzler. Späte Nachtfröste und sehr starken Wind verträgt er schlecht.

Hauptverbreitungsgebiete sind deshalb die gemäßigten bis subtropischen Zonen der Nordhalbkugel. Mit über einer Milliarde Tonnen Walnüssen pro Jahr ist China der größte Produzent vor den USA mit über 600.000 Tonnen im Jahr 2021, die aber der größte Exporteur sind. Iran und die Türkei, Europas größter Produzent, kamen jeweils auf über 300.000 Tonnen.

Heimische Erträge stark gesunken

In Deutschland ist die Walnussproduktion seit Anfang der 2000er Jahre, als zumindest noch 200 bis 300 Tonnen pro Jahr produziert wurden, so stark gesunken, dass sie statistisch nicht mehr erfasst wird und wirtschaftlich unbedeutend geworden ist. Dabei hatte Karl der Große mit seinem Erlass, dass in jedem Garten seines Reiches Walnussbäume angepflanzt werden sollen, für eine weitere Verbreitung der Nuss in Westeuropa gesorgt, nachdem die Griechen sie aus Persien nach Europa und die Römer sie über die Alpen gebracht hatten. Geblieben sind sie vor allem in Frankreich, das hinter den USA die meisten Walnüsse nach Deutschland liefert. Größere Anbaugebiete gibt es hierzulande nur noch in Weinbaugebieten im Südwesten. Nach Amerika kam die Walnuss wiederum durch europäische Einwanderer und Missionare und schließlich begann in Kalifornien ihr kommerzieller Anbau.

Gut getrocknet lassen sich die Nüsse lange lagern, die Kerne können auch eingefroren werden.

Ab Mitte September bis Ende Oktober reifen die Nüsse in (ihren) grünen Hüllen, die dann aufplatzen, sodass die Nüsse zu Boden fallen und von dort aufgelesen werden müssen. In größeren Plantagen werden die Bäume vorher maschinell gerüttelt, in Kleinbetrieben und im Garten wartet man einfach ab, bis Wind und Regen der Schwerkraft helfen. In jedem Fall müssen die feuchten Nüsse anschließend maschinell oder an der Luft getrocknet werden, bevor man sie verpacken kann, da sie sonst leicht schimmeln können.

Nicht nur Brainfood

Dass das Innere der Walnuss in der Form an ein Gehirn erinnert, gibt tatsächlich den richtigen Hinweis. Vor allem die reichlich enthaltenen Omega-3-Fettsäuren können Konzentrations- und Gedächtnisleistung verbessern. Diese ungesättigten Fettsäuren wirken außerdem antioxidativ und damit entzündungshemmend, was einer Zellschädigung und -alterung – nicht nur im Gehirn – vorbeugt. So werden auch Schäden an den Blutgefäßen durch entzündliche Prozesse minimiert, was das Risiko für Herzinfarkt und Schlaganfall reduziert. Dies wird durch die cholesterinsenkende Wirkung unterstützt. Antientzündlich und damit herz- und gefäßschützend wirkt außerdem der hohe Gehalt an Vitamin E und sekundären Pflanzenstoffen. Dass Walnüsse über 60 % Fett enthalten, ist wegen der guten Fettsäuren und des hohen Eiweißanteils (14 %) unproblematisch, da beide Nährstoffe stark sättigen und den Blutzuckerspiegel nicht erhöhen. Sie sind deshalb auch für Diabetiker und Abnehmwillige geeignet, wenn sie einen anderen Snack ersetzen.

Anette von Laffert





Foto: stock.adobe.com – vege

Arbeitsgemeinschaften der FGQ

Die Arbeitsgemeinschaften (ARGE) der FGQ sind ehrenamtlich organisiert und unterstützen die Mitglieder bei verschiedenen Anliegen. Die Beratungen sind kostenfrei, bei Fachleistungen können – nach vorheriger Absprache – Kosten entstehen.

ARGE Recht und Soziales
Koordination: Geschäftsstelle
Kontakt: info@fgq.de

ARGE Ernährung
Koordination: Anette von Laffert
Kontakt: anette.vonlaffert@fgq-beratung.de

ARGE Assistenz
Koordination: Oliver Straub
Kontakt: oliver.straub@fgq-beratung.de

ARGE Ausbildung und Beruf
Koordination: Geschäftsstelle
Kontakt: info@fgq.de

ARGE Mobilität und Sport
Koordination: Peter Richarz
Kontakt: mobilitaet@fgq-beratung.de

ARGE Bauen und Umwelt
Koordination: Dirk Michalski
Kontakt: info@barriere-frei-bauen.de

ARGE Urlaub
Koordination: Geschäftsstelle
Kontakt: info@fgq.de

ARGE Beatmung
Koordination: Maria-Cristina Hallwachs
Kontakt: m.hallwachs@fgq-beratung.de

ARGE Fahrzeugumbau
Koordination: Dirk Weber
Kontakt: dirk.weber@fgq-beratung.de

ARGE Beratung türkischer Mitbürger
Koordination: Ufuk Dogru
Kontakt: ufuk.dogru@fgq-beratung.de



Foto: stock.adobe.com – Win Nondakowit

Ihre Spende kommt an!

Die Beratung, Einzelfallhilfen und vielfältigen Projekte der FGQ finanzieren sich aus Mitgliedsbeiträgen, Sponsoring und Spenden! Unterstützen Sie unsere wichtige Arbeit!

SPENDENKONTO

IBAN: DE21 6729 1700 0028 2344 06
BIC: GENODE61NGD



Foto: pexels.com

Autoren



Alexander Ahrens studierte Publizistik und Filmwissenschaften an der FU Berlin. Er berät die Mobilitäts- und Tourismusbranche in Sachen Barrierefreiheit aus der Perspektive behinderter Menschen. Bei der Interessenvertretung Selbstbestimmt Leben in Deutschland e.V. (ISL) ist er als Pressesprecher und in der Geschäftsführung tätig.



Dr. Assem Aweimer ist Facharzt für Innere Medizin und Kardiologie und am BG Universitätsklinikum Bergmannsheil Bochum als Oberarzt im Schwerpunkt Rhythmologie tätig. Einer seiner Forschungsschwerpunkte in Kooperation mit der Abteilung für Rückenmarkverletzte sind Herzrhythmusstörungen bei Querschnittgelähmten.



Thomas Gfrörer ist Rechtsanwalt und auf Brandverletzungen und Querschnittlähmungen spezialisiert. Er befasst sich intensiv mit der Schadensregulierung und Entschädigungen nach schweren Unfällen und Behandlungsfehlern. Dank seines Netzwerkes unterstützt er seine Mandanten auch dabei, die bestmöglichen Therapien zu erhalten.



Maria-Cristina Hallwachs Die Autorin berät seit einigen Jahren Menschen, die querschnittgelähmt sind und Beatmung benötigen. Sie ist selbst rund um die Uhr auf Hilfe angewiesen und verbindet dabei maximale Abhängigkeit mit größtmöglicher Eigenständigkeit.



Maris Metz Seit Juni 2023 verstärkt er das Team der FGQ hauptamtlich im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Eventmanagement. Der studierte Germanist möchte helfen, die Arbeit der Fördergemeinschaft bekannter zu machen und freut sich über Anregungen zu berichtenswerten Events und Tätigkeiten aus dem gesamten Umfeld der FGQ.



Anette von Laffert Die Diplomökotrophologin und zertifizierte Ernährungsberaterin arbeitet selbstständig in Hamburg. Ihr Schwerpunkt: Beratung querschnittgelähmter Menschen. Nach einem Reitunfall 1999 ist sie querschnittgelähmt. Bei der FGQ leitet sie die ARGE Ernährung.



Marina Müller studiert Psychologie und arbeitet während ihres Studiums als wissenschaftliche Hilfskraft in der Klinik für Psychosomatische Medizin und Psychotherapie in Ulm. Aktuell unterstützt sie hier die Studie ACTonPain[SCI].



Ursula Willimsky Die Journalistin ist Redakteurin und Video-Autorin bei Der-Querschnitt.de, dem Informationsportal der Manfred-Sauer-Stiftung. Dort ist sie für das Webmanagement zuständig und schreibt Texte rund um das Thema Querschnittlähmung.



Stephan Neumann hat eine Verwaltungsausbildung absolviert und ist im Landesdienst beschäftigt. Als Vertrauensperson der schwerbehinderten Menschen engagiert er sich dort im Personalrat. In den ersten Tagen nach seiner Geburt erlitt er eine Gehirnblutung. Eine Seh- und Gehbehinderung und ein Anfallsleiden begleiten ihn bis heute.



Zacharias Wittmann ist seit September 2021 Peer-Koordinator bei der FGQ. Der 31-Jährige hat durch Praktika und freie Mitarbeit einige journalistische Erfahrungen gesammelt. Neben seiner Tätigkeit für die FGQ ist der gebürtige Allgäuer Gründer der Plattform Companion2Go.



Werner Pohl Der Fachjournalist hat mehr als drei Jahrzehnte Berufserfahrung. Er schreibt als Betroffener über Menschen und für Menschen, die mit dem Thema Querschnittlähmung zu tun haben – sei es als Betroffene oder als Angehörige.



Katja Reichert arbeitet seit 2018 als Psychologische Psychotherapeutin im Querschnittgelähmtenzentrum der Universitäts- und Rehabilitationskliniken Ulm (RKU). Hier ist sie für die Projektkoordination von ACTonPain[SCI] zuständig.



Felix Schulte Der Jurist wechselte aus der freien Wirtschaft, wo er zuletzt im Management einer Privatbank tätig war, in den sogenannten Non-Profit-Bereich zur FGQ. Dort ist er seit Oktober 2016 als Geschäftsführer angestellt.



Kevin Schultes Der Autor ist Unternehmensberater und Vorsitzender des Vorstands der Fördergemeinschaft der Querschnittgelähmten in Deutschland e.V. Seit einem Unfall im Jahre 1995 ist er überzeugtes Mitglied der FGQ.

Fotos (14): Alexander Ahrens; Franziska Vu, Maria-Christina Hallwachs; Werner Pohl: FGQ, privat





Beirat
Die Fachbeiträge des PARAplegiker werden von einem Beirat unterstützt, um die wissenschaftliche und fachliche Qualität der Zeitschrift zu erhöhen. Im Beirat des PARAplegiker sind Experten aus vielen Fachbereichen der Behandlung querschnittgelähmter Menschen vertreten; darunter sind viele Mitglieder der Deutschsprachigen Medizinischen Gesellschaft für Paraplegiologie (DMGP).

Mitglieder
PD Dr. med. habil. Ralf Böthig
Leitender Arzt der Neuro-Urologie, BG Klinikum Hamburg
Jörg Eisenhuth
Leitender Psychologe und Psychotherapeut, Werner Wicker Klinik Bad Wildungen
Veronika Geng
Pflegewissenschaftlerin, Manfred-Sauer-Stiftung, Lobbach
Dorothee Haas
Ergotherapeutin, BG Klinikum Murnau
Dr. med. Heiko Lienhard
Leitender Arzt Viszeralmedizin, Werner Wicker Klinik Bad Wildungen
Dr. med. Doris Maier
Chefärztin Zentrum für Rückenmarkverletzte, BG Klinikum Murnau
Tina Mathias
Physiotherapeutin, Werner Wicker Klinik Bad Wildungen
PD Dr. med. Thomas Meiners
Ehem. Chefarzt des Zentrums für Rückenmarkverletzte, Werner Wicker Klinik Bad Wildungen/Orthopädisches Schwerpunktklinikum
Klaus Pohlmann
Pflegeexperte, Werner Wicker Klinik Bad Wildungen
Prof. Dr. Ing. Rüdiger Rupp
Leiter des Bereichs Experimentelle Paraplegiologie/Neurorehabilitation, Universitätsklinikum Heidelberg
Felix Schulte
Geschäftsführer der Fördergemeinschaft der Querschnittgelähmten in Deutschland e.V. (FGQ)
Prof. Dr. med. Roland Thietje
Chefarzt des Querschnittgelähmten-Zentrums, BG Klinikum Hamburg
Prof. Dr. med. Norbert Weidner
Ärztlicher Direktor der Klinik für Paraplegiologie, Universitätsklinikum Heidelberg
Andreas Wendl
Pflegerische Leitung Querschnitt-Station, BG Klinik Tübingen
Dr. Andreas Wolff
Leitender Oberarzt der Neuro-Urologie, BG Klinikum Murnau

Vorschau Winterausgabe 2023

We are family

Immer wieder hören wir in der FGQ diesen Satz: „Ohne meine Familie und ohne meine Freunde hätte ich diesen Schicksalsschlag nicht meistern können." Studien zeigen, dass sich Krisen mit einem guten sozialen Umfeld und mit Hilfe stabiler Beziehungen besser bewältigen lassen. Der Partner, (Enkel-)Kinder, (neue) Freunde oder auch die Sportkameraden helfen, dass das Licht am Ende des kilometerlangen Tunnels mit der Zeit immer gleißender wird. Sich mit dem neuen Leben und seinen Widrigkeiten vertraut zu machen, ist für einen Menschen allein ein Mammutaufgabe. Mit der Unterstützung von vertrauten Menschen gelingt das leichter. Aber auch durch den Kontakt zu Menschen, denen gleiches widerfahren ist. In der FGQ wissen wir, dass wir aufgrund einer gemeinsamen und lebensverändernden Erfahrung ein tiefes Verständnis für die Schwierigkeiten, Hoffnungen, Ängste und Wünsche des anderen haben. In der Winterausgabe des PARAplegiker berichten Menschen mit einer Querschnittlähmung, was ihnen, aber auch ihren Angehörigen half, das neue Leben im Rollstuhl zu gestalten.



Foto: stock.adobe.com – arnelax

Außerdem:
Menschen: Politik vom Rollstuhl aus
Peers: Altwerden mit Querschnittlähmung

Impressum

Der PARAplegiker ist das Mitgliedermagazin der Fördergemeinschaft der Querschnittgelähmten in Deutschland e.V. (FGQ), Lobbach. Das Magazin erscheint vierteljährlich.

Herausgeber & Aboservice
Fördergemeinschaft der Querschnittgelähmten in Deutschland e.V. (FGQ), Geschäftsstelle
Neurott 20 · 74931 Lobbach
Tel.: 06226 960211
E-Mail: info@fgq.de · www.fgq.de

Redaktion
Sabine Ziegler (V.i.S.d.P.)
Susanne Schulte-Mausbeck (CvD)
Kevin Schultes, Maris Metz
E-Mail: redaktion@fgq-paraplegiker.de

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe
Alexander Ahrens, Dr. Assem Aweimer, Elisa Chirino, Thomas Gfrörer, Maria-Cristina Hallwachs, Marina Müller, Stephan Neumann, Werner Pohl, Katja Reichert, Felix Schulte, Anette von Laffert, Ursula Willimsky, Zacharias Wittmann, Martin Zak

Gestaltung
einsatz kreativbüro, Anke Wiesborn, Bochum

Lektorat
7Silben, Tanja Jentsch, Bottrop

Anzeigen
Christian Jägemann
Tel.: 0170 4019253
E-Mail: christian.jaegemann@fgq-paraplegiker.de

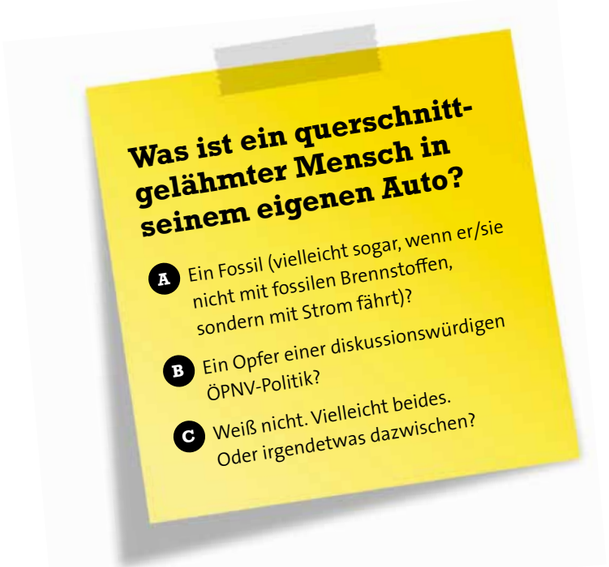
Verlag
OT-Medien GmbH
Reinoldistr. 7-9 · 44135 Dortmund
Tel.: 0231 5570500

Druck
Druckerei Silber Druck oHG · 34253 Lohfelden
Auflage: 10.000 Exemplare

Nachdruck, Einspeisung ins Internet und Vervielfältigung der im PARAplegiker erscheinenden Beiträge auf Datenträgern bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Herausgebers. Für den Inhalt der geschalteten Anzeigen und für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Unterlagen wird keine Gewähr übernommen. Die im PARAplegiker veröffentlichten Links sind sorgfältig recherchiert. Die Redaktion ist jedoch nicht für die Inhalte der verlinkten Seiten verantwortlich – hier haftet allein der Anbieter der jeweiligen Website. Im Sinne einer besseren Lesbarkeit wird zumeist auf die Unterscheidung in weibliche und männliche Schreibweise verzichtet – mit „Leser" sind somit sowohl Leserinnen als auch Leser gemeint.

Zwischen Klimaschutz und selbstbestimmter Mobilität

Brauche ich ein Auto? Und wenn ja: Wie viel?



Grafik: stock.adobe.com – Dirk Schumann

Es ist nicht einfach, mit dem Rollstuhl öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Hier ein defekter Lift, da eine Haltestelle, an der man einen Teleporter bräuchte, um sich in den Bus zu beamen … dazu lange Wartezeiten beim Umsteigen (was ja nicht nur Rollstuhlfahrende betrifft, sondern im Grunde alle Menschen). Also bleibt für viele Menschen mit Querschnittlähmung das eigene Auto das bevorzugte Fortbewegungsmittel: Allzeit bereit, um einen Tag zu wuppen, der oft dichter getaktet ist als bei anderen. Denn zu Basics wie Arbeit und Einkaufen gesellen sich weitere Termine wie Physiotherapie, Besuche bei Urologen, Orthopäden, Neurologen, Schmerztherapeuten, Rollstuhlmechanikern und, und, und.

Eine Stunde Termin – drei Stunden An- und Abfahrt

Aufs Thema angesprochen, rechnet ein Paraplegiker vor, dass er ohne Pkw für eine Stunde Fitnesstraining rund drei Stunden Fahrtzeit einrechnen müsste. Stünde dann noch ein Termin beim Urologen an (20 Kilometer in die entgegengesetzte Richtung), wäre der Tag eigentlich schon wieder vorbei. Ganz ohne zu arbeiten oder Zeit in körperliche Routinen investiert zu haben. Sein Fazit: „Ohne eigenes Auto kommt ein querschnittgelähmter Menschen vor allem auf dem Land nicht klar."

Trotzdem stellt er sich immer wieder die Frage, ob er sein Auto wirklich braucht. Bisher findet er keine praktikable Alternative. Eine seiner Fantasien: Mit anderen gemeinsam ein Auto anschaffen, das alle bedienen und nutzen können. Sozusagen ein privates „Handicaped-Car-Sharing". Was vermutlich zur Folge hätte, dass er sich vor jeder Nutzung überlegen müsste, ob er das Auto wirklich braucht oder ob er sein Ziel nicht doch mit eigenem Rollstuhl und eigener Kraft, ggf. mit E-Unterstützung, erreichen kann.

Jeder kann einen Beitrag leisten

So macht es ein anderer Befragter, der möglichst jede Strecke mit E-unterstütztem Handbike zurücklegt. Das Klima ist ihm ein Herzensanliegen. Auf seine älteren Tage arbeitet er bei der Gründung einer „Special-Needs-for-Future"-Gruppe mit. Ein eigenes Auto als kompensatorisches Hilfsmittel zu nutzen, ist für ihn komplett okay und oft kaum vermeidbar, aber dann „kann ich immer noch auf der Autobahn den Tempomat auf 100 Stundenkilometer stellen". Sein Fazit: „Auch mit einer schweren Behinderung kann man Beiträge zum Klima- und Artenschutz leisten."

Für viele Jüngere scheint das eigene Auto ohnehin kaum mehr Thema zu sein, hat der Ideengeber zu dieser Kolumne beobachtet. Für ihn war der 18. Geburtstag noch gekoppelt mit dem Wunsch nach einem eigenen Auto – heute kennt er immer mehr junge Menschen, die gar nicht erst auf die Idee kommen, Geld in ein Auto zu investieren. Bei querschnittgelähmten Menschen sehe das anders aus: „Da haben viele noch Benzin im Blut und geben einen großen Teil ihres Einkommens für ein dickes Auto aus. Oder träumen zumindest davon." Denn das eigene Auto bedeute für viele Freiheit und selbstbestimmte Mobilität.

Auf Augenhöhe mit allen anderen

Ein weiterer Aspekt: „Im Auto bin ich auf Augenhöhe mit allen anderen. Da sieht niemand, dass ich behindert bin." Und letztendlich sei für ihn der eigene Pkw schlichtweg eine Notwendigkeit: „Ohne könnte ich meine beruflichen, ehrenamtlichen und privaten Aufgaben nicht wahrnehmen. Gerade in Anbetracht der mangelhaften Barrierefreiheit des ÖPNV ist das eigene Auto meist alternativlos."

Weshalb die anfangs aufgeworfene Frage mit einem klaren A + B + C zu beantworten ist.

Ursula Willimsky



Die Audi Fahrhilfen.

Komfortabel, sicher und in gewohnter Audi Qualität – das Audi Fahrhilfen-Programm bietet Ihnen die Möglichkeit, Ihren Audi ganz individuell auf Ihre Bedürfnisse abzustimmen.

Nähere Informationen zu Konditionen und Verfügbarkeit einzelner Fahrhilfen sowie zu deren Lieferzeit erhalten Sie bei Ihrem Audi Partner, auf **www.audi.de/fahrhilfen**, unter der kostenfreien Servicenummer 0800 2834 7378423 oder per E-Mail an **kundenbetreuung@audi.de**.

Audi – Partner der deutschen Rollstuhlbasketball-Nationalmannschaften

www.audi.de/DAT-Hinweis