

Zeitschrift: Fachzeitschrift Heim
Herausgeber: Heimverband Schweiz
Band: 73 (2002)
Heft: 7-8

Artikel: Behinderte im Strassenverkehr : die Freiheit endet am Strassenrand
Autor: Rizzi, Elisabeth
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-813073>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Behinderte im Straßenverkehr

DIE FREIHEIT ENDET AM STRASSENRAND

Von Elisabeth Rizzi

Für viele Behinderte ist ein eigenes Auto ein Stück Freiheit. Doch der Weg dorthin ist weit und voller Hindernisse – vor allem für chronisch Kranke. Die Geschichte, warum Rinaldo Hug nicht auf seinen Mercedes verzichten will.

Langsam schiebt sich der Rollstuhl über die Kabel. Die Arme, die an den Rädern zerren, sind so schmächtig wie der Körper, der zu ihnen gehört. Nur die Tätowierungen lassen auf eine andere Vergangenheit schließen.

Früher war Rinaldo Hug Maschinenmechaniker. Doch dann kam die Diagnose Multiple Sklerose. Heute ist Rinaldo Hug 46 und an den Rollstuhl gefesselt. In seinem Beruf kann er längst nicht mehr arbeiten. «Vielleicht deshalb», meint er, «ist mir das Auto als Rest meiner persönlichen Freiheit so wichtig.» Wenn er in seinem Auto sitzt – einem Mercedes – wenn der Rollstuhl auf dem Hintersitz verstaut ist und das Wurzelholz glänzt, verwandelt sich der gebückte Mann in den verwegenen Draufgänger von damals.

Rinaldo Hug ist kein Einzelfall. Für viele Behinderte ist das Auto ein unverzichtbares Mittel, um selbstständig zu bleiben. Der Grossteil aller Gelähmten möchte nach einem Unfall so schnell wie möglich wieder Autofahren, beobachtet Diana Nix, stellvertretende Leiterin der Ergotherapie am Paraplegikerzentrum Nottwil.

Dieser Wunsch geht heute in den meisten Fällen in Erfüllung. Sowohl Tetraplegiker als auch Kleinwüchsige, chronisch Kranke oder Amputierte können mit Hilfsmitteln ein Fahrzeug steuern. In der ganzen Schweiz haben sich rund dreissig Autowerkstätten auf Behindertenumbauten spezialisiert.

Hindernisse neben der Strasse

Es war ein Zufall, der Marc Ottiger zu Behindertenfahrzeugen geführt hat. In der Nacht tritt er als Elvis-Presley-Imitator auf. Am Tag kümmert er sich um Autos und deren Innereien. In den USA sah er zum ersten Mal, wie Fahrzeuge behindertengerecht umgerüstet wurden. Das war vor 15 Jahren. Wieder zurück in der Schweiz, begann er ebenfalls Autos für Behinderte umzubauen. Erst bloss nebenher – seit einem halben Jahr ausschliesslich.

Zwei bis drei Stunden dauern die Besprechungen mit den Kunden, so lange bis alle Bedürfnisse feststehen. Dann beginnt Marc Ottiger die individuellen Wünsche zu realisieren. Der Preis für den Umbau ist unterschiedlich hoch. Bis zu 20 000 Franken kostet eine komplizierte Umrüstung.

Rinaldo Hug hat sich schon vor Jahren zum ersten Mal ein Fahrzeug umrüsten lassen – von einem Garagisten in Zürich. Die Einbauten am neuen Auto stammen von Marc Ottiger. Weil seine Werkstatt im aargauischen Hausen näher am Wohnort liegt und der Lösungsansatz sympathischer ist, sagt er.

Ein Stück Freiheit hat er auf der Strasse zurückgewonnen. Doch an dessen Rändern hört sie auf. Als Vertreter der Pro Infirmis und der Regionalgruppe MS kämpft Rinaldo Hug gegen die Einschränkungen.

Das Ende der Freiheit beginnt für ihn beim Parkieren. Allzu oft ist der Rollstuhlparkplatz bereits belegt. Dann muss er weiterfahren, bis er Platz genug findet, um seinen Rollstuhl aufzuklappen zu können.

Rund 2000 Bewilligungskarten für Parkerleichterungen seien im Kanton Aargau im Umlauf, sagt der Mann mit der Rockermähne. «Diese Zahl», so vermutet er, «ist deshalb so hoch, weil die Ärzte nicht nur Rollstuhlfahrern, sondern auch Personen mit leichteren Behinderungen ein Gutachten unterschreiben.»

Das Ende der Freiheit erreicht er auch im Parkhaus. Weil die Ticketschalter so hoch angebracht sind, dass er sie nicht erreichen kann. Ans Ende der Freiheit stösst er bei den Tankstellen im Self Service-Betrieb, an denen er weder den Geldautomaten noch die Zapfsäule erreicht.

Völlig neues Autofahren

«Fügung Gottes» nennt Philippe Stickel die Tatsache, dass er als einziger Fahrlehrer der Schweiz ausschliesslich Behinderte unterrichtet. «Unterricht für Behinderte ist aufwändiger und fordert Einfühlungsvermögen und seriöse Vorbereitung – man muss bei vielen Dingen mitdenken und mitfühlen», hat er einmal an einem Kurs gesagt. «Aber Fortschritte motivieren behinderte Menschen enorm, und daraus entsteht auch für den Fahrlehrer eine intensivere Beziehung und eine tiefe menschliche Befriedigung.»

Seit zwölf Jahren ist Philippe Stickel mit Behinderten im Straßenverkehr unterwegs, vor allem mit den querschnittsgelähmten Patienten aus dem Paraplegikerzentrum Nottwil. Viele seiner Schülerrinnen und Schüler haben bereits vor dem Unfall einen Fahrausweis besessen. Doch nach der Behinderung müssen sie ein völlig neues Autofahren lernen. Deshalb müssen sie mit dem umgebauten Fahrzeug ihre Fahrtauglichkeit auf einer Kontrollfahrt beweisen. Ein Experte des Straßenverkehrsamtes begleitet sie dabei, so verlangt es das Gesetz.

Seinen Fahrschülerinnen und Fahrschülern legt Philippe Stickel ein Abklärungsblatt für die nötigen Umbauten vor. Anschliessend stellen diese oder ihre Therapeuten bei der IV einen Antrag auf die Umrüstungsfinanzierung. Einen Standardumbau von 5000 Franken bezahlt die Invaliden-Versicherung alle sechs Jahre. Jeder zusätzliche Umbau muss speziell begründet werden, sagt Diana Nix. Ab 5000 Franken müssen die Offerten von zwei verschiedenen Autowerkstätten eingeholt werden. Eine Fahrzeugumrüstung für Tetraplegiker kostet zwischen 20 000 und 30 000 Franken. Über die Anträge der Gesuchsteller entscheiden die einzelnen kantonalen IV-Stellen – föderalistisch, wie Diana Nix bitter bemerkt.

Eine Frage der Kosten

«Für fast alle Behinderungen kann man technisch eine Erleichterung einbauen», sagt Johannes Bolliger, Betriebsleiter von Paramobil. Seit 23 Jahren baut die Autowerkstatt für 250 bis 300 behinderte Kunden jährlich Fahrzeuge um. Hauptaktionärin ist die Paraplegikerstiftung in Nottwil.

Rinaldo Hug, der Mann, der sagt, wenn Gehen nicht mehr möglich ist, will er wenigstens bequem fahren, hat die

Umbaukosten samt Leder und Wurzelholz von einem Anwalt erkämpfen lassen. Sanft und leise gleitet der Wagen nun über die Strasse nach Brugg. Kurz zuvor hat sich Rinaldo Hug mühsam vom Rollstuhl auf den Fahrersitz gehievt. Den Rollstuhl hat eine Seilwinde automatisch ins Auto verfrachtet.

«Für fast alle Behinderungen kann man eine technische Erleichterung einbauen, aber ab einer bestimmten Kostenhöhe stellt sich die Frage nach dem Sinn», meint Johannes Bolliger. Zwar herrscht auch Föderalismus bei der Ansicht darüber, welche Umbauten zugelassen sind. Doch wenn alternative Verkehrsmittel günstiger sind, hört die Freiheit der Behinderten schnell auf. Der Einbau eines Joystick beispielsweise würde bis zu 150 000 Franken veranschlagen, rechnet Bolliger. Dazu kommt die einmalige Vorführung beim dynamisch-technischen Zentrum in Biel, um die Zulassung für die Schweiz zu erwirken. Erneut ein Betrag von 20 000 bis 30 000 Franken. Für diesen Preis ist Taxifahren billiger, meint Bolliger.

Zu wenig Testfahrzeuge

Für viele Behinderte reicht ein weniger aufwändiger Umbau. Meist genügen ein Lenkradknopf mit verschiedenen Fernbedienungen für Licht, Blinker, Scheibenwischer usw., eine Lenkgabel, eine Stoßbremse mit Handgas oder ein Gasring.

Doch woher soll eine behinderte Person wissen, was sie braucht? Ausprobieren ist ein schwieriges Unterfangen. Fünf Mietfahrzeuge müssen für die ganze Schweiz reichen. Seit 1993 werden die Renault Crios von der Schweizerischen Stiftung für das cerebral gelähmte Kind zur Verfügung gestellt. Fahrlehrer, die bei der Stiftung einen halbtägigen Workshop besucht haben, dürfen die Wagen für ihre Fahrschüler anfordern. Derzeit sind es rund 300. Zehn von ihnen sind Stammkunden.

Nach Anfrage wird der Wagen in die nächstgelegene Renault-Garage des Fahrlehrers transportiert. Mit einem Baukastensystem können die einzelnen Fahrhilfen je nach Bedarf mit wenig Aufwand montiert werden. 21.50 Franken bezahlen die Fahrlehrer für eine Fahrstunde an die Stiftung. Kostendeckend ist dieser Betrag nicht. Und auch die Sponsoring- und Spendengelder fliessen nicht unbegrenzt. Deshalb stehen meist mindestens ein bis zwei Fahrlehrer mit ihren behinderten Schülern auf der Warteliste.

Zwei Fahrlehrer benutzen zwei der Wagen beinahe im Dauerbetrieb, sagt Cornelia Kuburovic, die Fahrschulkoordinatorin bei der Stiftung für das cerebral gelähmte Kind. Gebraucht werden



Marc Ottiger, Rinaldo Hug und der umgerüstete Mercedes.

die Fahrzeuge nicht nur von Rollstuhlfahrern, sondern auch von Menschen mit leichteren Behinderungen oder Missbildungen. Rund 90 Prozent der Stiftungskunden sind Fahrschulanfänger. «Denn wo sonst», meint Kuburovic, «sollen junge Menschen mit einer Behinderung Autofahren lernen?»

Autokauf nur bei Berufstätigkeit gedeckt

Rinaldo Hug hat schon als Gesunder Autofahren gelernt. Trotzdem ist er sauer. Er leidet an einer schlechenden Krankheit, die sein Leben zunehmend beeinträchtigt. Den Wagen musste er deshalb selber kaufen. Denn die IV unterstützt den Autokauf nur in Form von Amortisationsbeiträgen und nur dann, wenn eine behinderte Person eine existenzsichernde Erwerbstätigkeit ausübt und für den Arbeitsweg auf ein eigenes Motorfahrzeug angewiesen ist. Ist dies nicht der Fall, müssen sowohl Anschaffungs- als auch Fahrschulkosten von der invaliden Person selbst übernommen werden. Wo für die Querschnittsgelähmten eine kapitalstarke Paraplegikerstiftung in Härtefällen einspringt, klafft bei den chronisch Kranken eine Lücke.

Rinaldo Hug lebt von der IV-Rente. Auf ein komfortables Auto mag er trotz-

dem nicht verzichten. Denn wenn er schon nicht mehr gehen kann, möchte er wenigstens bequem fahren. Den öffentlichen Verkehr hat der Rocker im Rollstuhl schon ausprobiert. Doch an den Randsteinen und Schwellen ist er gescheitert.

Das Wurzelholz glänzt, Rinaldo Hugs Augen auch, wenn er über sein Auto erzählt. Sanft schliesst sich die Schiebetür des dunklen Mercedes. Der Mann, der auf der Strasse ein Stück Freiheit zurückgewonnen hat, braust in seinem Wagen davon. Brugg Bahnhof, es ist 11.35 Uhr. In drei Minuten fährt der Zug nach Zürich ein. ■

Die wichtigsten Informationen in Kürze

Im Handbuch «Behinderte fahren Auto» sind die wichtigsten Informationen über Hilfsmittel für Behinderte, über Rechtsgrundlagen und Fahrunterricht zusammengefasst. Im Anhang sind zudem die wichtigsten Adressen von Behindertenorganisationen, IV-Stellen und Umbauwerkstätten aufgeführt. Das knapp sechzigseitige Handbuch kann gratis bei allen TCS-Geschäftsstellen bezogen werden.