

SICHER MOBIL MIT HANDICAP

Das Projekt SICHER MOBIL MIT HANDICAP hat Edith Grünseis-Pacher im Sommer 2005 zu entwickeln begonnen. Die seit 18 Jahren selbst in Folge eines Verkehrsunfalls körperbehinderte Frau setzt sich bereits seit 1993 für die Steigerung der Mobilität körperbehinderter Personen ein und will gleichzeitig im Rahmen Ihrer Tätigkeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Als Gründerin des CLUB MOBIL wurde Frau Grünseis-Pacher wiederholt von Führerscheinbesitzern mit körperlichen Einschränkungen kontaktiert, die nach einem Unfall, einer Krankheit oder diverser Altersbeschwerden wieder aktiv am Straßenverkehr teilnehmen wollten, jedoch Angst vor dem offiziellen Behördenweg hatten.

Im Jahr 2005 haben allein in Österreich 24.436 Menschen einen Schlaganfall erlitten und die Zahl der Personen mit Mobilitätseinschränkenden Erkrankungen steigt, nicht zuletzt durch die zunehmende Alterung der Bevölkerung, ständig an (40.000 pro Jahr).

Erste Erkundigungen ergaben, dass Führerscheinbesitzer nach Auftreten einer körperlichen und/oder psychischen Einschränkung diese Veränderung unbedingt der zuständigen Behörde mitteilen sollen, damit ihnen weder rechtliche noch versicherungstechnische Nachteile entstehen können. Aus Angst vor der Führerscheinabnahme wird dieser Meldepflicht gegenüber der Behörde kaum nachgekommen. Außerdem ist der erneute Nachweis der Fahrtauglichkeit sehr zeit- und kostenaufwendig. Nicht zuletzt basieren die üblichen verkehrspsychologischen Testverfahren auf uneingeschränkter Mobilität und benachteiligen somit die Zielgruppe des Projektes.

Für Frau Grünseis-Pacher galt es, Führerscheinbesitzern mit körperlichen Einschränkungen nach Unfall (Schädel-Hirn-Trauma, ...), Krankheit (MS, Parkinson, Schlaganfall, ...) oder altersbedingten Beschwerden unter fairen Voraussetzungen zu einer legalen aktiven Mobilität zu verhelfen.

Dazu musste ein völlig neues Konzept entwickelt werden, weil weltweit weder Normwerte für behinderte Kraftfahrzeuglenker, noch standardisierte vertrauliche Prüfungsverfahren im Vorfeld des Behördenweges existieren.

Da sich herausgestellt hatte, dass derzeit das Hauptmerk auf dem verkehrspsychologischen Gutachten liegt, nahm Edith Grünseis-Pacher Kontakt mit einem der führenden Verkehrspsychologen Österreichs, Univ. Prof. Dr. Ralf Risser von INFAR, FACTUM OHG, auf und lud ihn ein, an dem von ihr ausgearbeiteten Pilotprojekt im November 2005 mitzuarbeiten. Dabei stellte sich heraus, dass es absolut notwendig war, die verkehrspsychologische Testdiagnostik auch für körperbehinderte Personen zu validieren, um überhaupt gleiche Grundbedingungen zu schaffen. Weiters ergab sich anhand der von Prof. Risser standardisierten Fahrprobe („Wiener Fahrprobe“), dass nicht alle Personen mit negativen verkehrspsychologischen Testergebnissen eine Gefahr im Straßenverkehr darstellen.

Ausgehend von diesen Ergebnissen konnte Frau Grünseis-Pacher Anfang 2006 in Zusammenarbeit mit den relevanten Ministerien und Behörden die Rahmenbedingungen für dieses Projekt umsetzen und ein Team bestehend aus 2 Verkehrspsychologen, 2 Fahrlehrer und der Organisatorin bilden.

- Um den betroffenen Personen die Angst vor den zuständigen Behörden zu nehmen, wird die Fahrtauglichkeitsprüfung anonym und vertraulich durchgeführt. Sind die Privatgutachten positiv, können die Teilnehmer damit bei der zuständigen Behörde ihre Fahrtauglichkeit nachweisen. Falls die Abklärung negativ ausfällt, entscheiden die überprüften Personen nach einem intensiven Gespräch mit den Verkehrspsychologen, ihren Angehörigen und Frau Edith Grünseis-Pacher, mit der aktiven Verkehrsteilnahme zu pausieren, bis sich ihr Gesamtzustand verbessert hat und eine Testung positiv ausfällt ohne unter Zeitdruck zu geraten (lt. Gesetz muss eine Fahrtauglichkeit innerhalb von 18 Monaten nachgewiesen werden).
- Um den Zeitaufwand für die erforderlichen Tests so weit wie möglich einzuschränken, entwickelte Edith Grünseis-Pacher eine effiziente Lösung: Sie fährt an festgelegten Terminen mit ihrem Expertenteam in die verschiedenen Bundesländer, sodass den Teilnehmern am Ende des Tages eine objektive Rückmeldung über ihre Reaktionsfähigkeit, Koordination, Konzentration, Aufmerksamkeit und die praktische Fahrfähigkeit gegeben werden kann. Außerdem werden am selben Tag von allen Teilnehmern standardisierte Praxisfahrten im Schonbereich der Straße durchgeführt. Fällt das Ergebnis dieser Fahrt positiv aus, wird anschließend eine Fahrt im aktiven Straßenverkehr mit Fahrlehrer und Verkehrspsychologen („Wiener Fahrprobe“) absolviert. Diese praktische Überprüfung der Fahrtauglichkeit wird mit individuell angepassten Fahrzeugadaptierungen durchgeführt.
- Um die Kosten so niedrig wie möglich zu halten und damit einen weiteren Anreiz zu schaffen, suchte die Organisatorin Sponsoren aus verschiedenen Bereichen. Neben den betroffenen Ministerien und Verbänden (BMVIT, VsF, BMSK, ÖAMTC, ARBÖ) konnte Frau Grünseis-Pacher auch Firmen für ihr Projekt gewinnen, denen die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Senkung des unfallbedingten volkswirtschaftlichen Schadens am Herzen liegen: Generali Versicherung, Hartlauer (kostenlose Überprüfung der Seh- und Hörstärke aller Teilnehmer), Dlouhy, Veigel, ÖAMTC Test & Training, ARBÖ, Sparkasse, Raiffeisenbank, Schuhfried, INFAR, FACTUM OHG, DENZEL, SPAR Österreich und Guschlbauer (Kaffee und Kuchen für die Teilnehmer und Begleitpersonen). So konnten die auf dem normalen Behördenweg entstehenden Kosten in der Höhe von € 863 für die ersten 200 Teilnehmer auf €255 pro Person gesenkt werden.
- Um standardisierte und faire Testbedingungen für behinderte Menschen herzustellen, wandte sich die Organisatorin mit Hilfe ihres verkehrspsychologischen Partners Univ. Prof. Dr. Ralf Risser an die Firma SCHUHFRIED GmbH., die weit reichende Erfahrung in der Entwicklung und Validierung verkehrspsychologischer Testverfahren aufweist. Es wurden behindertengerechte Modifikationen international anerkannter verkehrspsychologischer Testverfahren entwickelt und zur Verfügung gestellt.
- Um Problemen der Fairness entgegenzuwirken, arbeitet die Firma SCHUHFRIED GmbH. basierend auf den Ergebnissen der Überprüfungen eine ausreichende Normstichprobe für die Ergebnisinterpretation bei behinderten Menschen aus. Zur Zeit beruht die Urteilsbildung auf denselben gesetzlichen Grenzwerten wie z.B. für Personen, die aufgrund von exzessivem Alkoholgebrauch zu einer verkehrspsychologischen Untersuchung vorgeladen werden. Wissenschaftliche Erkenntnisse, ob diese Gleichheit der Grenzwerte gerechtfertigt ist fehlen vollständig. Dies ist insofern von Bedeutung, als Anforderungen an eine Person mit körperlicher Behinderung durch technische Adaptionen verändert werden können.

Im Winter 2006/2007 war das Konzept so weit ausgereift, dass Edith Grünseis-Pacher beginnen konnte, potentielle Teilnehmer auf ihr Projekt aufmerksam zu machen. Im Rahmen ihrer jahrelangen Tätigkeit und bahnbrechenden Rolle im Bereich Mobilität für körperbehinderte Menschen betreut sie jährlich mehr als 10.000 Personen mit körperlichen Einschränkungen. In einer ersten Aussendung an alle neurologischen Rehabilitationszentren und Selbsthilfegruppen stellte sie ihr Projekt vor. Grünseis-Pacher verfasste Artikel für verschiedenen Fachzeitschriften und führte unzählige Gespräche mit Journalisten.

Wochen regster Logistikaktivitäten folgten:

- Vereinbarung von Terminen mit den Fahrsicherheitszentren und dem Team
- Entwurf von Formularen für die Gutachten, Foldern und Plakaten
- Beschaffung von Testequipment (Laptops, Kopfhörer, PC-Mäuse, ...)
- Aussendung der Anmeldebestätigungen
- Abwicklung der Förderungs- und Finanzgebarung

Am 21. Mai 2007 wurde bei den ersten 10 Teilnehmern die Fahrtauglichkeit überprüft.

Bis Ende des Jahres 2007 nahmen an 10 Testtagen etwa 100 Personen aus 5 österreichischen Bundesländern teil.

Die ersten Ergebnisse zeigen, dass sehr häufig die Erfahrung im Straßenverkehr verkehrspsychologische Mängel aufwiegt. Das heißt: würde man alleine die verkehrspsychologischen Ergebnisse in Betracht ziehen, so wären ca. 90 % aller Teilnehmer verkehrsuntauglich. Bezieht man die praktischen Übungsfahrten mit ein, ergibt sich, dass etwa 55 % zumindest mit Einschränkungen fahrtauglich sind.

Weiters zeigt sich, dass die meisten negativ beurteilten Teilnehmer freiwillig auf eine aktive Teilnahme am Straßenverkehr verzichten. Mit dieser Entscheidung schützen sie sich nicht nur selbst, sondern auch die anderen Verkehrsteilnehmer.

Frau Grünseis-Pacher übernimmt neben der Projektorganisation auch die Betreuung der Teilnehmer und deren Begleitpersonen sowie die Zusammenfassung der Prüfungsdaten, die nach Abschluss des Projektes von der Firma SCHUHFRIED GmbH ausgewertet und in Form einer Studie veröffentlicht werden sollen.

Edith Grünseis-Pacher hofft, zusammen mit ihrem Team im Anschluss an dieses Projekt eine Gesetzesänderung betreffend Normwerte und Fahrprobe erwirken zu können. Der verkehrspsychologischen Diagnostik wird im Anschluss ein standardisiertes und validiertes Instrumentarium psychologischer Testverfahren zur Verfügung stehen, das spezifisch für Personen mit körperlichen und/oder psychischen Behinderungen entwickelt wurde.

Sie möchte auch bei diesem Projekt erreichen, dass die gehandicapten Personen trotz ihrer Behinderung eine Gleichstellung erfahren und wird deshalb alles daransetzen, dass die vertrauliche Überprüfung in Zukunft ein fester Bestandteil im österreichischen Behindertenwesen sein wird.