

HANDICAP: Im Juni feierte der Bund behinderter Auto-Besitzer e.V. sein 15-jähriges Bestehen. Sind Sie mit dem bisher Erreichten zufrieden?

Achim Walter Neunzling: Bei der Gründung des BbAB stand die Information und Kostensenkung im Mittelpunkt. Wir wollten erreichen, dass sich Betroffene ihre Informationen nicht mehr an vielen verschiedenen Stellen suchen müssen, um sich dann selbst ein Bild von den Möglichkeiten zu machen. Unserem Anspruch, bei allen Fragen rund die „Automobilität“ von Personen mit Behinderungen weiter helfen zu können, werden wir voll gerecht; dies wird uns immer



Achim Walter Neunzling, Vorsitzender des BbAB im Interview:

„Schlüsselloses Autofahren

wieder vom betroffenen Personenkreis, der Automobilwirtschaft und auch von der Presse bestätigt. Den von uns initiierten Behinderten-Rabatt für Neuwagen gibt es mittlerweile bei fast allen bedeutenden Fahrzeug-Herstellern. Um auf Ihre Eingangsfrage zurück zu kommen: Ich bin sehr zufrieden.

In den letzten Jahren konnten wir in HANDICAP immer wieder Projekte des BbAB vorstellen, zum Beispiel das Engagement für die Verwendung von Sicherheitswesten oder für neue Wege zur Beförderung von Rollstuhlfahrern im PKW. Mit was beschäftigt sich der BbAB momentan?

Seit Beginn letzten Jahres sammeln wir Erkenntnisse über die Sinnhaftigkeit und Zuverlässigkeit von elektrischen und elektronischen Hilfsmitteln im Auto. Konkret geht es dabei um Dinge wie Licht- und Scheibenwischer-Sensor, Tempomat und Tempobegrenzer, Einparkhilfen vorn und hinten, elektrisch betriebene Handbremse – und vor allem: um das so genannte Keyless-go, also den schlüssellosen Betrieb des Autos. Unser besonderes Augenmerk richten wir dabei auf „Handsfree-Systeme“. Dabei muss man den Chip noch nicht einmal in die Hand nehmen; das Mitführen in der Hosentasche genügt.

Wie muss man sich dies in der Praxis konkret vorstellen?



**BbAB-Vorsitzender:
Achim Walter Neunzling**

Achim Walter Neunzling hat den Bund behinderter Auto-Besitzer e.V. (BbAB) vor 15 Jahren gegründet und ist seitdem Vorsitzender des Vereins mit inzwischen 3.200 Mitgliedern. Der 57-jährige Diplom-Kommunikationswirt und Autofan ist selbst von Geburt an körperbehindert und setzt sich mit seiner ehrenamtlichen Tätigkeit vor allem dafür ein, dass Menschen mit Handicap mehr Mobilität erlangen und fürs Autofahren weniger zahlen müssen. So hat der BbAB entscheidend dazu beigetragen, dass heute viele Autohersteller behinderten Menschen großzügige Rabatte beim Neuwagenkauf einräumen. Die aktuellen Konditionen können zusammen mit vielen weiteren Informationen auf den Internetseiten www.bbab.de eingesehen werden. Anlässlich des 15-jährigen Bestehens des BbAB hat HANDICAP Achim Walter Neunzling vor allem zum neuesten Projekt des Vereins befragt: Welchen Nutzen haben die modernen elektrischen Helferlein im Automobil konkret für behinderte Menschen?



Genial: Die Chipkarte ermöglicht schlüsselloses Autofahren



Sinnvolle Helferlein für Menschen mit Handicap: Start-/Stopp-Knopf und elektrische Handbremse

ist ein Segen“

Wenn man den mit einem solchen System ausgestatteten Wagen benutzen will, nimmt man nicht den Zündschlüssel in die Hand, denn den gibt es nicht mehr, sondern steckt einfach die Chipkarte ein. Die ist in der Regel so groß wie eine Geldkarte, jedoch meist dicker. Zum Öffnen der Fahrzeugtüren betätigt man nur den Türgriff. Die Entriegelung erfolgt automatisch durch ein Funksignal des Chips. Zum Starten oder Ausschalten des Wagens drückt man dann nur den Start-/Stopp-Knopf am Armaturenbrett; mehr ist nicht zu tun. Wenn zudem noch die Handbremse elektrisch gesteu-

ert wird, sich selbständig löst, sobald der Wagen bewegt wird, und sich schließt, sobald der Stopp-Knopf gedrückt wird, dann ist die Bedienung für gehandicapte Fahrer optimal.

Worin sehen Sie den besonderen Vorteil der Chipkarte für gehandicapte Autofahrer?

Besonders empfiehlt sich natürlich eine solche „handfreie“ Keycard für Aktivfahrer. Der echte Vorteil, der weit über reine Komfort-Aspekte hinausgeht, liegt eben darin, dass die Hände für handicapspezifische Dinge frei bleiben. Viele behinderte Fahrer wie auch ich sind beim Ein- und Aussteigen auf die Hilfe beider Hände angewiesen, um sich irgendwo festzuhalten, abzustützen oder Hebel zu betätigen. Der konventionelle Zündschlüssel muss zum Öffnen des Wagens erst einmal in das Türschloss gesteckt werden, oder man muss zumindest die Entriegelungstaste drücken. Dann gilt es, den Schlüssel irgendwo zu

verstecken oder abzulegen, bis man hinter dem Lenkrad sitzt. Nun muss der Schlüssel wieder hervor geholt und ins Zündschloss gesteckt werden. Beim Aussteigen läuft die Prozedur entsprechend umgekehrt ab. Sich dagegen überhaupt nicht um den Schlüssel kümmern zu müssen, wird nicht nur von mir als Segen empfunden.

Würden Sie die anderen von Ihnen erwähnten Hilfen ebenso hoch einzustufen?

Nicht in diesem Maße. Der Tempobegrenzer kann helfen, Geld zu sparen. Bei freien Straßen mit Geschwindigkeitsbegrenzung zwingt er dazu, das vorgegebene Tempo einzuhalten und so gegebenenfalls auch nicht geblitzt zu werden. Niedrigeres Tempo reduziert zudem den Spritver-



Zuverlässig: Der Renault Scénic hat im Dauertest des BbAB geblüht

brauch, was wir bei der Verwendung des Tempomats übrigens nicht feststellen können. Im Gegenteil: Wenn wir auf Autobahnstrecken – sonst macht es unseres Erachtens ohnehin wenig Sinn – den Tempomaten einschalten, steigt der Verbrauch an, auf hügeligen Strecken zum Teil sogar drastisch. Deswegen stufen wir den Tempomaten als Komfort-Element ein, ohne wirkliche Hilfe für die Praxis.

Licht- und Regen-Sensor sind gute Assistenz-Systeme für Standardsituationen. Natürlich bemerkt der Licht-Sensor sofort den Tunnel oder die Garage. Da die Messzellen in der Regel aber Nebel oder Eintrübungen durch dichte Wolkendecken nicht erkennen und somit das Fahrlicht dann von Hand eingeschaltet werden muss, helfen sie nicht wirklich. Ähnlich verhält es sich mit der Scheibenwischer-Automatik. Sie kommt mit den



Praktisch: Der Tempobegrenzer hilft Sprit sparen und schützt vor Blitzern

üblichen Situationen zurecht. Wenn es aber über den leichten Regen hinausgeht und man in dichtem Verkehr unterwegs ist, kommt man aus Sicherheitsgründen nicht um die situationsgerechte Einstellung per Hand herum.

Einparkhilfen, zumindest hinten, sind eine klare Empfehlung von uns. Sie geben Sicherheit, nicht nur

beim Einparken. Man fühlt sich generell beim Rückwärtsfahren wesentlich wohler. Und da sie auch Begrenzungspfähle oder Bordsteine erkennen, helfen sie enorm, teure Parkbeulen zu vermeiden.

Wie nützlich sind die neuen Abstands-Systeme, die das Auto automatisch abbremsen, wenn man zu nah auffährt? Oder die Geschwindigkeitshinweise im Tacho?

Bei den jetzt auf den Markt gekommenen Geschwindigkeits-Hinweisanlagen im Tacho wird von einer Frontkamera das jeweilige Verkehrsschild erfasst und im Tacho wiedergegeben. Mein Kollege Peter Hübner hat das System kennengelernt. Er meint, die Neuerung dürfe nicht dahin führen, sich völlig auf ein solches System zu verlassen. Die eigene verkehrsbezogene Aufmerksamkeit wird nach seiner Ansicht so schnell durch nichts zu ersetzen sein.

Die Abstands-Anlagen, die jetzt in immer mehr Fahrzeugen der Oberklasse angeboten werden, sind natürlich als Sicherheitsaspekt enorm hoch einzuschätzen – und vor diesem Hintergrund ihren Preis wert. Bis sie auch in Klein-

wagen zu niedrigeren Kosten zu haben sind, müssen wir uns leider wohl noch einige Jahre gedulden.

Wie sammeln Sie eigentlich Ihre Erfahrungen in Bezug auf die kleinen Helferlein im Auto?

Auf Wunsch der Mitgliederversammlung des BbAB haben wir einen Renault Scénic als Langzeit-Testwagen laufen, um speziell das anfangs beschriebene Portfolio, von den Sensoren bis zur Handsfree Keycard, zu beobachten. Über einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren überprüfen wir insbesondere auch das Zusammenspiel und die Zuverlässigkeit der Helferlein.

Warum fiel die Wahl gerade auf diesen Wagentyp und wie bewährt er sich?

Bei dem von uns gewählten Renault Scénic II, Modelljahr 2008, waren die elektrische Handbremse und die Sensoren schon in der mittleren Ausstattung serienmäßig an Bord. Und der Aufpreis für das handsfreie Bediensystem lag mit etwa 500 Euro weit unter den Angeboten anderer Marken. Der brandneue Scénic, der im Juni Premiere hatte, kostet übrigens mit identischer Ausstattung noch weit weniger als das Vorgänger-Modell. Bezüglich der Zuverlässigkeit unseres Testwagens, auch im Hinblick auf die elektrischen Hilfen, gab es nach rund 16 Monaten und 30.000 Kilometern bis dato keine Fehlfunktion – weder im Hochsommer, noch bei Minustemperaturen von 15 Grad.

Herr Neunzling, wir danken Ihnen für dieses Gespräch

Auskünfte:
Bund behinderter Auto-Besitzer e.V.,
Postfach 1202, 66443 Bexbach,
Tel. & Fax: 06826/57 82,
E-Mail: mail@bbab.de,
Internet: www.bbab.de

