«Mit meiner Armprothese sieht man von aussen nicht, dass ich behindert bin»
WILLI KÖLTGEN

Motorradumbauten für Menschen mit Handicap

TÖFF TROTZ HANDICAP

Motorradfahren geht oft auch mit Handicap – egal, ob angeboren oder durch einen Unfall. Denn die Umbaumöglichkeiten sind vielfältig, selbst automatische Stützräder sind möglich.

— Text: Dimitri Hüppi — Fotos: Klaus H. Daams, zvg

Willi Költgen fehlt die rechte Hand. Er ist so zur Welt gekommen. Doch bereits mit 14 schraubte er fleissig an Mofas herum, «schliesslich musste ich mit meinen Kumpels mitziehen können, wenn es um die Mädchen ging», sagt er und lacht. Ging es an den Mofas noch recht simpel zu und her, waren fürs Motorradfahren patentere Lösungen gefragt. Und, dass der heute 62-Jährige aus Krefeld am Niederrhein in Deutschland nach den Mofas auf grössere Maschinen umsteigen würde, war für ihn immer klar. Nach mehrjähriger Erfahrung im Zweiradmechanikerbereich machte er sich 1991 selbstständig, um sich auf Motorradumbauten für Menschen mit Behinderung zu spezialisieren. Über 9000 Kunden mit Handicap hat die Költgen GmbH (*koeltgen.de*) in den letzten 30 Jahren wieder zu mehr Mobilität verholfen. Hauptsächlich ging es dabei um Motorradumbauten, aber Willi und sein Team aus Zweiradmechanikern, Maschinenbautechnik-Meistern, KFZ- und Elektroniktechnikern sowie Karosseriebauern rüsten auch Autos, Wohnmobile,

Willi Költgen (Bilder oben und im linken Bild stehend v. hinten): Einmal im Jahr geht der Umbauspezialist aus Krefeld mit einigen seiner Kunden auf grosse Töfftour.

Weitere Infos zum Thema Motorradfahren mit Handicap und andere Menschen mit Handicap finden Interessierte auch auf *einarmhelden.de* u. *einbeinhelden.de*. Zum dritten Mal veranstalten die Macher das «Einarmhelden & Einbeinhelden»-Treffen – vom 11. bis 14. August im Schwarzwald.

Quads oder Landmaschinen um. «Es gibt keinen Tag, an dem mich nicht einer oder mehrere anrufen, die sagen: ‹Jetzt gehöre ich auch dazu.›»

Die hohe Zahl an Umbauten kommt auch dadurch zustande, dass die Költgen GmbH längst zu Deutschlands grösstem Betrieb für Handicap-Umbauten geworden ist und auch Anfragen aus dem Ausland an der Tagesordnung sind. Selbst der Touring Club Schweiz TCS verweist in seinem zuletzt 2014 aktualisierten Ratgeber «Uneingeschränkt mobil» auf die Költgen GmbH und schreibt: «Dem TCS sind keine Firmen in der Schweiz bekannt, welche sich auf den Umbau von Motorrädern spezialisiert haben.»

Doch mit dem 2 Rad Center Hofer in Meilen am Zürichsee (*hofer-2rad.ch*) gibt es zumindest einen Betrieb in der Schweiz, der Motorrad- und Rollerumbauten für Menschen mit Handicap offiziell anbietet. Ernst Hofer: «Vor rund 15 Jahren fragte mich einer meiner Kunden nach einem Unfall, ob wir seinen Töff so umrüsten könnten, damit er sein Hobby weiter betreiben könne. Wir haben die spannende Herausforderung angenommen, und seither bieten wir solche Handicap-Umrüstungen an.» Bis heute haben Ernst und sein Team etwa 15 Umbauten vorgenommen.

Einer von Ernsts aktuellen Kunden ist Henri Zollinger aus der südlichsten Zürcher Gemeinde Hütten (siehe Seite 53). Henri begann als junger Erwachsener Motorrad zu fahren, pausierte in den Jahren, als seine Kinder klein waren, und nahm danach sein Hobby wieder auf – mit seiner Frau als Sozia. «Im November 2012 bin ich mit der rechten Hand in die Schneefräse geraten. Seither fehlen mir vier Finger, der Daumen ist noch ganz. Nach einer Weile stellte ich mir die Frage: Wieder Töff fahren oder nicht? Dann ging ich zu Ernst Hofer.» Zusammen besprachen sie, was möglich wäre. Gasgeben mit der rechten Hand ging noch, aber der Vorderbremshebel war nicht mehr zu erreichen.

Henris Glück zu diesem Zeitpunkt war, dass er bereits vor dem Unfall von einer Honda Deauville auf eine Yamaha FJR 1300 AS gewechselt hatte. Durch ihr halbautomatisches Getriebe kommt sie ohne manuelles Kuppeln und daher auch ohne Kupplungshebel aus, sodass an der linken Lenkerseite problemlos ein Vorderbremshebel angebracht werden kann.

«Es war die richtige Entscheidung»

Der heute 63-jährige Henri sagt: «Am Anfang war es schon sehr gewöhnungsbedürftig, und ab und zu habe ich auch mal aus Versehen gebremst, weil ich den neuen Bremshebel als Kupplungshebel wahrgenommen hatte. Aber oft passierte das nicht. Die richtigen Abläufe haben sich schnell automatisiert.» Und Henri betont: «Es war die absolut richtige Entscheidung, trotz Handicap weiter Töff zu fahren.» Und auch seine Frau fahre nach wie vor gerne bei ihm mit – auf kleineren Ausfahrten wie auf grösseren Touren.

Bevor ein Umbau wie dieser erfolgen kann, sind aber in jedem Fall einige Abklärungen zu treffen.

Ducati Scrambler mit integralem Fussbremssystem (2 getrennte Bremskreise) mit einer gemeinsamen Betätigungseinrichtung. Kupplung über das Doppelmodul nach rechts verlegt, und zusätzlich eine Haltebremse installiert. Auch alle Bedienknöpfe neu rechts. Dem Fahrer fehlt die linke Hand (Prothesenträger).

Moto Guzzi 85 TT mit pneumatischer Seitenständer-ansteuerung sowie elektromagnetischer Schaltung. Es handelt sich hierbei um zusätzliche Möglichkeiten der Ansteuerung. Alle Bedienelemente sind nach wie vor original verwendbar. Umbau für einen Fahrer mit Oberschenkelamputation.

Was ist betreffend Zulassung von Fahrzeugen und Führerschein zu beachten?

asa

Richtlinien Nr. 14

Wer in der Schweiz ein Fahrzeug an sein Handicap anpassen lassen bzw. ein umgebautes Fahrzeug lenken möchte, muss sich auch mit den zuständigen Behörden in Verbindung setzen. Wir haben stellvertretend beim Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich nachgefragt. Philipp Schenk, Leiter Mobilitätsbehinderung beim Strassenverkehrsamt Zürich-Albisgüetli, sagt: «Der Wunsch nach Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Mit dem eigenen Fahrzeug unterwegs zu sein, bedeutet für Menschen mit Mobilitätsbehinderung mehr Unabhängigkeit und Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Deswegen gibt es das Büro Mobilitätsbehinderung beim Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich. Wir sorgen dafür, dass sich unsere Kundinnen und Kunden mit ihrem Fahrzeug sicher und hindernisfrei bewegen können.»

MEHRSTUFIGE ABKLÄRUNGEN

Es empfiehlt sich, dass Interessierte die zuständige Behörde möglichst frühzeitig kontaktieren, weil die Abklärungen mehrstufig sind. Bei den Abklärungen führen speziell ausgebildete Verkehrsexpertinnen und Verkehrsexperten mit den Kunden vor Ort ein Gespräch über die körperlichen Einschränkungen im Alltag und testen im Rahmen einer sogenannten «Funktionskontrolle (Eignungsabklärung)» die Kraft und Beweglichkeit, das Reaktionsvermögen sowie die Treffsicherheit der Pedale bzw. Bedienelemente. Anhand dieser Funktionskontrolle können die Experten feststellen, ob und welche Änderungen am Fahrzeug nötig sind. Kommen die Fachleute zum Schluss, dass der Kunde das Fahrzeug mit entsprechendem Umbau lenken kann, stellen sie für ihn die persönliche Verfügung «Technische Anpassung Ihres Fahrzeugs» aus, anhand welcher Fachbetriebe die Umrüstung vornehmen können.

WAS IST MÖGLICH?

Die Umbauten sollen ein sicheres Führen von Fahrzeugen gewährleisten. Die Umbauten dürfen in bestimmten Fällen von den generellen Ausrüstungsvorschriften abweichen, soweit es die Betriebssicherheit gestattet (Art. 92 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS). Zentral beim Thema Mobilität mit Handicap sind auch die Richtlinien Nr. 14 der Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa (s. Bild).

FAHRZEUGABNAHME UND FAHRPROBE

Umgerüstete Fahrzeuge müssen im Strassenverkehrsamt Zürich-Albisgüetli durch eine Verkehrsexpertin oder einen Verkehrsexperten des Büros Mobilitätsbehinderung abgenommen werden. Die Abnahme umfasst die Prüfung der Papiere (Umbaubestätigung/Fahrzeugausweis), die optische Überprüfung des Umbaus sowie eine Probefahrt mit Funktionskontrolle. Für die Fahrzeuge gilt danach der übliche Rhythmus für periodische Prüfungen. Diese können in allen Strassenverkehrsämtern durchgeführt werden, weil sie nicht an den Zulassungskanton gebunden sind. Der Umbau selbst unterliegt keiner speziellen periodischen Prüfung durch die Behörden.

Neben dem Fahrzeug wird im Rahmen der ersten Abnahme auch die Person mit Handicap geprüft. In einer sogenannten Fahrprobe muss sie einmalig zeigen, dass sie in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu bedienen. In Zürich erfolgt diese Fahrprobe sowohl auf dem Prüfgelände als auch auf der Strasse. Neulenker legen eine reguläre Fahrprüfung ab.

FAHRERLAUBNIS

Menschen mit Mobilitätseinschränkung sind nach bestandener Fahrprobe auch berechtigt, andere Fahrzeuge zu lenken, wenn diese Fahrzeuge die Bedingungen (entsprechende Auflagen) erfüllen. Umgerüstete Fahrzeuge dürfen auch von Personen ohne Mobilitätseinschränkung gelenkt werden.

MOTORRÄDER IN DER MINDERHEIT

Die Experten des seit rund 50 Jahren existierenden Büros Mobilitätsbehinderung in Zürich nehmen pro Jahr bei durchschnittlich 160 Personen Fahreignungsabklärungen (bei Autofahrern und Töfffahrern) vor – 2021 waren es 180. Die Zahl der effektiven Fahrzeugabnahmen liegt im Schnitt bei ca. 140 pro Jahr, worunter sich aber nur ein bis drei Motorräder befinden.

DIE KOSTEN

Die Eignungsabklärung (Funktionskontrolle), die Abnahme des umgebauten Fahrzeugs und die Fahrprobe (bei Ausweisinhabern) sind kostenlos. Kostenpflichtig sind jedoch die Theorieprüfung (Fr. 36.–) und die praktische Prüfung (Fr. 134.–) für Neulenker sowie – für Neulenker wie für Ausweisinhaber – die Beurteilung des Arztzeugnisses (Fr. 85.–).

Sowohl die Betroffenen mit Handicap als auch die mit der Umrüstung betraute Werkstatt müssen sich mit den zuständigen Behörden in Verbindung setzen (Details im Kasten links). Henri ist der ganze Ablauf in guter Erinnerung geblieben: «Auf dem Strassenverkehrsamt Zürich-Albisgüetli habe ich viel Wohlwollen erfahren, vom ersten Kontakt bis zur Fahrprobe am Schluss, als ich dem Prüfer, der wie bei einer sonstigen Fahrprüfung als Sozius mitfuhr, zeigen musste, dass ich die Maschine beherrsche. Und mit Ernst Hofer habe ich einen sehr kompetenten Fachmann an der Seite, der eine saubere Lösung realisierte und auch mit den Abläufen bestens vertraut ist.»

Neue Motivation

Ernst Hofer betont: «Unserem Werkstattchef und mir machen solche Projekte grossen Spass. Das Finanzielle steht dabei nicht im Vordergrund. Material und Arbeit müssen zwar bezahlt werden, aber in diesen Fällen liegt unser Stundenansatz auf einem tieferen Niveau.» Je nach Projekt seien zwischen 1000 und 3000 Franken zu rechnen. Zeitintensiv seien in der Regel das Entwickeln einer Lösung, welche den Vorgaben des Strassenverkehrsamts entspricht, und die Materialbeschaffung. Ernst Hofer hat grosses Verständnis für alle, die trotz oder vielleicht auch gerade wegen ihres Handicaps Motorrad fahren wollen: «Wer Töff fährt, weiss, wie schön es ist. Und wer z.B. einen Arm verliert und dadurch auch psychisch einen Dämpfer erleidet, dem hilft ein motivierendes Hobby vielleicht mehr als 200 Tabletten. Dies ist ein Weg, seine Grenzen wieder zu erweitern. Schlimm ist es, wenn man Menschen sieht, welche die Motivation verloren haben, die nicht mehr wollen.»

> «Einige meiner Kunden fahren nicht mehr auf der Strasse, sondern nur noch auf der Rennstrecke. In Italien gibt es mit den Paralympic Riders sogar eine eigene Motorradrennserie»
> WILLI KÖLTGEN

Ausklappende Stützräder

Willi Költgen sieht das genauso und so lautet sein Motto: «Wir finden für jede Mobilitätseinschränkung die passende Lösung. Um unsere Kunden mit unterschiedlichsten Behinderungen mobil zu halten, den maximalen Fahrspass und ein Höchstmass an Mobilität zu gewährleisten, kommen auch die ausgefallensten Lösungen zum Einsatz.» Eigens für Menschen mit Querschnittslähmung oder Amputationen wurde z.B. das F.B.S. (Feetless Biking System) entwickelt. Uneingeschränkten Motorradfahrspass bietet dieses adaptive Aktivstützfahrwerk, das während der Fahrt per Knopfdruck zu- und weggeschaltet werden kann und bei langsamer Fahrt sowie beim Anhalten für einen sicheren Stand des Motorrads sorgt. 1999 hat er das mit Druckluft arbeitende System patentieren lassen und bis heute mehrfach weiterentwickelt.

Doch auch Bremshebel und Kupplungshebel auf derselben Seite, auf Knopfdruck ausklappbare Seitenständer und vieles mehr gehören in der Költgen GmbH zum Tagesgeschäft. Für Umbauten ist hier im Schnitt mit rund 2000 Euro zu rechnen und das Abstimmen auf die Vorgaben der jeweiligen Behörden ist ebenso eine Selbstverständlichkeit.

An Henris Yamaha FJR 1300 AS wurde der Vorderbremshebel auf die linke Lenkerseite verlegt.

> «Trotz Handicap weiter Töff zu fahren, war die richtige Entscheidung»
> HENRI ZOLLINGER

Költgen-Kunde mit Querschnittslähmung nach Töffunfall. Seine KTM verfügt über ein Stützradsystem (es gibt verschiedene Varianten), ein elektromagnetisches Schaltsystem, ein pneumatisches Handbremssystem, das auf den Fussbremskreis wirkt. Und dank der Spezialhalterung kann der Rollstuhl mit wenigen Handgriffen befestigt werden.