

handicap.life

N° 6.2024



PARAVAN
Mit dem Rollstuhl
ins Fahrzeug

30 Jahre Hase Bikes -
Eine Erfolgsgeschichte

Wissenswertes über
E-Scooter

Das Anwendermagazin

**NEU UND WELTWEIT
EINZIGARTIG!**



UNSER ANTRIEB: ZUR SEITE OFFEN.

Der einzigartige PARAVAN-Umbau des VW Caddy V Maxi mit seitlicher Rampe und Bodentieferlegung ist die ideale Wahl für Fahrer oder Beifahrer im Rollstuhl. Das optionale Luftfahrwerk ermöglicht einen flachen Einfahrwinkel sowie die bequeme Einfahrt über die seitliche Rampe bis hinter das Lenkrad.

Durch die Bodentieferlegung verfügt der barrierefreie Innenraum über viel Kopffreiheit - eine Dockingstation (optional) sorgt für die sichere Verbindung zwischen Elektro-Rollstuhl und Fahrzeug. Im PARAVAN Caddy V Umbau ist der Einbau verschiedener Fahr- und Lenkhilfen möglich - vom einfachen Handgerät bis zum kompletten Space Drive System!

MIT DEM ROLLSTUHL INS FAHRZEUG

Ob Unterflurrampe, Kassettenlift oder HeckEinstieg - die Möglichkeiten sind vielfältig

Der optimale Weg mit einem Elektro- oder Aktivrollstuhl ins Fahrzeug ist vielfältig und hängt ganz von den individuellen Bedürfnissen wie Körpergröße und Rollstuhlhöhe, aber auch von den technischen Rahmenbedingungen ab. Für PARAVAN-Kunden gibt es bevorzugte Lösungen, wie bei Christian, der unbedingt wieder eine Fahrzeuglösung mit Unterflurrampe haben wollte - weil sie einfach zu bedienen ist und weil diese Lösung für ihn die optimale Kopffreiheit bietet.



Die Unterflurrampe mit Luftfahrwerk war die erste von der PARAVAN GmbH entwickelte Einstiegslösung. Inspiriert von einem Schlüsselerlebnis des Firmengründers Roland Arnold, das ihn vor über 25 Jahren dazu veranlasste, Menschen mit Handicap einen Einstieg direkt in den Fahrzeuginnenraum zu ermöglichen, anstatt wie ein „Gepäckstück“ im Kofferraum transportiert zu werden. Der Rollstuhlfahrer sollte so die Möglichkeit haben, direkt auf der Beifahrerseite Platz zu nehmen oder im besten Fall sein Fahrzeug im Rollstuhl selbst zu steuern, um unabhängig am Leben teilnehmen oder einer Arbeit nachgehen zu können - die Geburtsstunde der PARAVAN GmbH.

Die Unterflurrampe ist für viele vor allem alte PARAVAN Kunden die erste Wahl, die im Chrysler Pacifica zu realisieren ist, durch die einfache Bedienbarkeit und die komfortable Kopffreiheit. Doch es gibt vielfältige Alternativen, je nach den technischen Gegebenheiten und persönlichen Bedürfnissen.

Heute, 25 Jahre später, sind die Lösungen für den Zugang zum Fahrzeug mit dem Rollstuhl vielfältiger und abhängig vom Fahrzeugtyp und der Größe des Nutzers. Bei Vans (z.B. VW T6.1/ Mercedes V-Klasse/ Hyundai Staria oder Ford Custom), ob mit oder ohne Tieferlegung des Bodens, kommt in der Regel ein Liftsystem zum Einsatz. Die bevorzugte Lösung ist der von PARAVAN entwickelte Kassettenlift. Je nach Kundenwunsch können aber auch Kompaktlifte, Schwenklifte oder Linearlifte zum Einsatz kommen. Die letzten drei Varianten werden im Gegensatz zum Kassettenlift im Fahrzeuginneren installiert. „Jede Lösung hat ihre Vor- und Nachteile“, sagt Joachim Glück, Leiter der technischen Beratung. Er und sein Team begleiten die Kunden von der Fahrzeugauswahl bis zur Auslieferung. „Wichtig ist, dass der Kunde optimal und selbstständig in das Fahrzeug einsteigen kann und dabei die nötige Kopf- und Sichtfreiheit hat.“

Eine weitere Option ist die Einfahrt vom Heck aus ins Fahrzeug, die beim VW Caddy Maxi oder Ford Tourneo Connect zum Einsatz kommt, dabei kann der Boden von der A- bis zur D-Säule tiefergelegt werden. Eine relativ kompakte und wendige Lösung, die die nötige Kopffreiheit bietet. Der Nachteil: Die zweite Sitzreihe kann mit Notsitzen ausgestattet werden. Allerdings kann der Kofferraum nicht mehr für Gepäck genutzt werden. Eine Lösung, die die Defizite teilweise ausgleicht, ist der Einbau einer innenliegenden Klapprampe, die den Einstieg über die rechte Seitentür ermöglicht. Für große Rollstühle kann es dann allerdings beim Einfahren recht eng werden. Auch hier ist ein Einstieg auf der Fahrer- oder Beifahrerseite möglich.



Wer es kompakter möchte, kann auf den VW Caddy Maxi zurückgreifen. Entweder mit einem Heckeinstieg zum Durchfahren auf den Fahrer- oder Beifahrersitz oder mit der klappbaren Seitenrampe.

Die von PARAVAN-Stammkunden oft immer noch favorisierte/gewünschte Lösung ist nach wie vor die Unterflurrampe. Die unkomplizierte und vor allem auch schnell ausfahrbare Lösung, die früher in den Chrysler bzw. Lancia Voyager oder auch in den Kia Carneval eingebaut wurde und ist bei den Kunden nach wie vor überaus beliebt. „Leider lässt sich diese Lösung nur noch beim Chrysler Pacifica realisieren“, bedauert Glück. „Viele neue Fahrzeugkonzepte lassen diesen Einbau nicht mehr zu.“ Doch auch wenn der Chrysler nicht die kraftstoffsparendste Lösung ist, möchten viele Kunden nach wie vor nicht auf diese Vorzüge verzichten. Zumal das Fahrzeug gerade für groß gewachsene Kunden eine sehr komfortable Kopffreiheit bietet.

So wie der 43-jährige Christian, der seinen neuen Chrysler Pacifica in Empfang nahm. Mit dem Fahrzeug hat er nun das für ihn optimale Paket. Nach einer Umschulung zum IT-Experten kann er jetzt auch dienstliche Fahrten erledigen und Vor-Ort-Termine wahrnehmen. In den letzten Jahren war er mit einem Kia Carneval unterwegs, der ebenfalls über eine Unterflurrampe verfügte. Auch sein neues Fahrzeug sollte wieder über diese Einstiegsmöglichkeit verfügen. „Der Chrysler mit seitlicher Rampe war mir immer am liebsten und bietet die nötige Kopffreiheit“. So kann er mit seinem PARAVAN PR 50 direkt vor das Lenkrad oder auf die Beifahrerseite fahren. Verankert wird der Rollstuhl über die PARAVAN-Dockingstation, schnell und sicher. Steuern wird Christian sein Fahrzeug mit dem Fahr- und Lenksystem Space Drive. Das Gas bedient er mit einem Radial-Gas-Bremsschieber mit der linken Hand. Gelenkt wird mit dem Minilenkrad mit der rechten Hand. Die Sekundärfunktionen des Fahrzeugs steuert er über den PARAVAN-Touch und die Sprachsteuerung. Trotz der langen Pause und der vielen Neuerungen hat sich Christian schnell mit dem Fahrzeug vertraut gemacht. „Sehr gut“, lobt er unter anderem die Lenkung. „Viel direkter. Nur an die neue Leistung muss ich mich noch gewöhnen.“ Was er jetzt schon schätzt, ist das gewohnte Einfahren über die Unterflurrampe.

Kontakt:
Anke Leuschke
Pressesprecherin
PARAVAN GmbH

Tel.: +49 7388 / 99 95 81
E-Mail: anke.leuschke@paravan.de

30 JAHRE HASE BIKES: RADFAHREN FÜR ALLE

Nachdem Timo Stiehl einen schweren Verkehrsunfall hatte, ging nichts mehr. Von einem Tag auf den anderen saß er im Rollstuhl und war auf ständige Hilfe angewiesen. Nach einem schweren Schädel-Hirn-Trauma musste er alles neu lernen: atmen, sprechen, gehen, schlucken und vieles mehr. Heute hat Timo zumindest teilweise seine Beweglichkeit wieder zurück. Neben seinem Ehrgeiz, im wahrsten Sinne des Wortes wieder auf die Beine zu kommen, hat das Kettwiesel von Hase Bikes und die vielen Möglichkeiten, es speziell auszustatten, einen großen Anteil an seiner Erfolgsgeschichte: zum Beispiel eine Spezialpedale, in der er das linke Bein fixieren kann, die Einhandlenkung und die Einhandbedienung des Displays oder eine Stockhalterung, damit er am Ziel selbständig aufstehen und loslaufen kann. Mit dem Kettwiesel hat er seine Freiheit zurückgewonnen, ist nicht mehr ständig auf Begleitung angewiesen und kann selbst entscheiden, wann er wohin fährt.

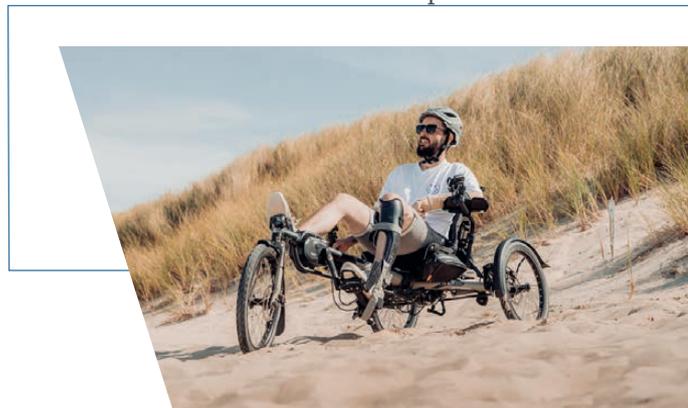


Marec Hase gründete vor
30 Jahren Hase Bikes

Startschuss für Hase Bikes:
Jugend Forscht 1989.



Es sind Menschen wie Timo, die Marec Hase, den Gründer von Hase Bikes, bis heute inspirieren. Sein erstes Tandem-Dreirad baute er mit 15 Jahren, um mit einem blinden Freund Radfahren zu können. Mit diesem Trike gewann er 1989 den Landeswettbewerb von „Jugend forscht“. Danach war klar: Er wollte Fahrräder bauen! 1994 gründete er Hase Bikes. In der Remise neben seinem Elternhaus baute Marec zusammen mit einem Mitarbeiter – der auch heute noch dabei ist – ein vollgefedertes Liegedreirad und die erste Version des Pino-Tandems. Heute hat Hase Bikes gut 100 Mitarbeiter, die in vier Hallen auf dem Gelände der historischen Zeche Waltrop arbeiten. Die Trikes und Tandems von Hase Bikes werden über ein internationales Händlernetzwerk weltweit verkauft. Ihre innovative Konstruktion, die hochwertige Technik und die außergewöhnlich vielen Möglichkeiten zur Anpassung an die Fahrer machen sie für jeden attraktiv, unabhängig von Alter oder körperlichen Einschränkungen.



Freiheit auf drei Rädern:
Timo Stiehl auf seinem Kettwiesel.



Das heutige Pino ist Tandem, Elterntaxi, Solorad und Cargobike in einem.



Marec mit Ehefrau Kirsten auf einem der ersten Pino-Modelle.

Die besten Ideen kommen Marec Hase immer noch, wenn Menschen mit konkreten Anforderungen an ihn herantreten. So entstanden Handbikes, Schulterlenkungen, Einhandlenkung, Spezialpedalen und vieles mehr. „Ich glaube, dass Radfahren glücklich macht. Und dieses Glück möchte ich jedem Menschen ermöglichen,“ sagt Marec Hase. „Natürlich ist es schön, für seine Arbeit Designpreise zu bekommen. Aber das Wichtigste für mich ist der Kontakt mit den Menschen. Unsere Kunden sind so engagierte, beeindruckende Leute, die ihr Schicksal in die Hand nehmen. Das macht uns demütig und dankbar, dass wir ihnen dabei helfen können.“



Hase Bikes können an (fast) jedes Handicap angepasst werden.



Die beiden Trikes für Kinder und Jugendliche haben eine Hilfsmittelnummer.



Heute verteilt sich das Unternehmen auf vier Hallen in der Zeche Waltrop.





WIEDER GUT HÖREN KÖNNEN

ÜBER DEN WICHTIGEN
NUTZEN VON HÖRGERÄTEN

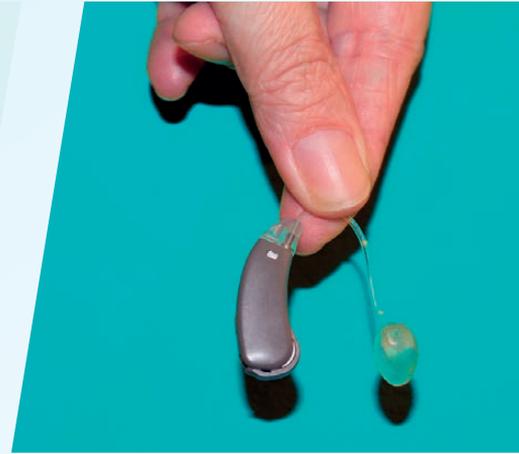
Der Hörsinn – die auditive Wahrnehmung mit den Ohren (Gehör) – ist einer der fünf klassischen Sinne. Außerdem zählen Sehen, Riechen, Tasten und Schmecken dazu. Mit diesen Sinnen, welche untereinander gemeinsam harmonieren (sollten), ist es möglich, tägliche Eindrücke und Reize aus der Umwelt wahrzunehmen. Der Hörsinn im Speziellen hilft bei der Erkennung von Geräuschen, Tönen sowie Stimmen, damit der Mensch daraus passende Reaktionen ableiten kann.

WAS DEN HÖRSINN BEEINFLUSSEN KANN

Neben Lärm und Alter können Vererbung, Erkrankung des Gehörapparates, Infektionen oder Medikamente die Hörfähigkeit beeinträchtigen. Auch ein Unfall kann einen plötzlichen Hörverlust zur Folge haben. Ein Hörverlust kann daher angeboren sein, im Alter entstehen oder plötzlich auftreten.

MIT HÖRGERÄTEN WIEDER BESSER HÖREN

In den meisten Fällen können Hörverluste durch das Tragen von Hörgeräten behandelt werden. Sie können helfen, wieder besser zu hören. Aber Hörgeräte können einen Hörverlust nicht heilen. Auf das notwendige Tragen von Hörgeräten sollte nicht verzichtet werden. Sonst kann es zu einer Verschlimmerung der Hörprobleme kommen. Darüber hinaus je nach Einzelfall zu sozialer Isolation, Depression, Demenz und nicht zu vergessen: auch das Sturzrisiko kann steigen.



WER ANSPRUCH HAT AUF EIN HÖRGERÄT

Die gesetzlichen Krankenkassen bezuschussen bei vorliegender Schwerhörigkeit alle sechs Jahre ein neues Hörgerät. Wichtiger Hinweis eines namhaften Herstellers: Benötigt man vor Ablauf dieser Frist bereits ein neues Gerät, müssen die gesamten Kosten im Regelfall selbst getragen werden.

WER HÖRGERÄTE VERORDNEN KANN

Hörgeräte werden von HNO-Ärzten ab geringgradiger Schwerhörigkeit ab 20 – 30 Prozent Hörminderung beziehungsweise ab 25 dB Hörverlust verordnet. Experten empfehlen Erwachsenen über 50 Jahren, mindestens alle zwei Jahre einen Hörtest machen zu lassen. Liegt bereits ein Hörverlust vor, sollte der Hörstatus mindestens einmal jährlich überprüft werden. Auch der Allgemeinarzt kann nach vorliegendem Befund ein Rezept für ein Hörgerät verschreiben. Zielführender ist allerdings eine Untersuchung beim HNO-Arzt.



WIE MAN DIE FÜR SICH RICHTIGE WAHL DES HÖRGERÄTS TRIFFT

Für ein passgenaues Hörgerät sind neben Form und Beschaffenheit des Gehörgangs auch Art und Stärke des Hörverlustes sowie die persönlichen Hörsituationen wie etwa Alltag entscheidend. Träger haben dabei die Wahl zwischen verschiedenen Hörgeräte-Typen beziehungsweise unterschiedlichen Bauarten von Hörgeräten, wobei jedes Hörsystem für sich Vorteile bietet. Für ein Hinter-dem-Ohr-Hörsystem entscheiden sich circa 90 Prozent der Träger. Diese Geräte sind sehr einfach in der Handhabung. Hierbei wird unterschieden in Hörgeräte mit Ex-Hörer und Hörgeräte mit Schallschlauch.

Daneben gibt es Im-Ohr-Hörgeräte (IdO). Diese sehr kleinen, komfortablen und diskreten Hörgeräte sind ideal für Menschen, die eine unauffällige Lösung für ihren Hörverlust suchen.

WAS HÖRGERÄTE KOSTEN

Je nach Ausstattung, Leistung und Zusatzfunktionen werden Modelle in verschiedene Preisklassen aufgeteilt (Angaben können variieren):

- Basisklasse: 10 Euro – 800 Euro pro Hörgerät,
- Mittelklasse: 800 Euro – 1.900 Euro pro Hörgerät,
- Spitzenklasse: 1.900 – 2.800 Euro pro Hörgerät und
- „High End“-Klasse: 2.800 – 5.000 Euro (und mehr) pro Hörgerät.



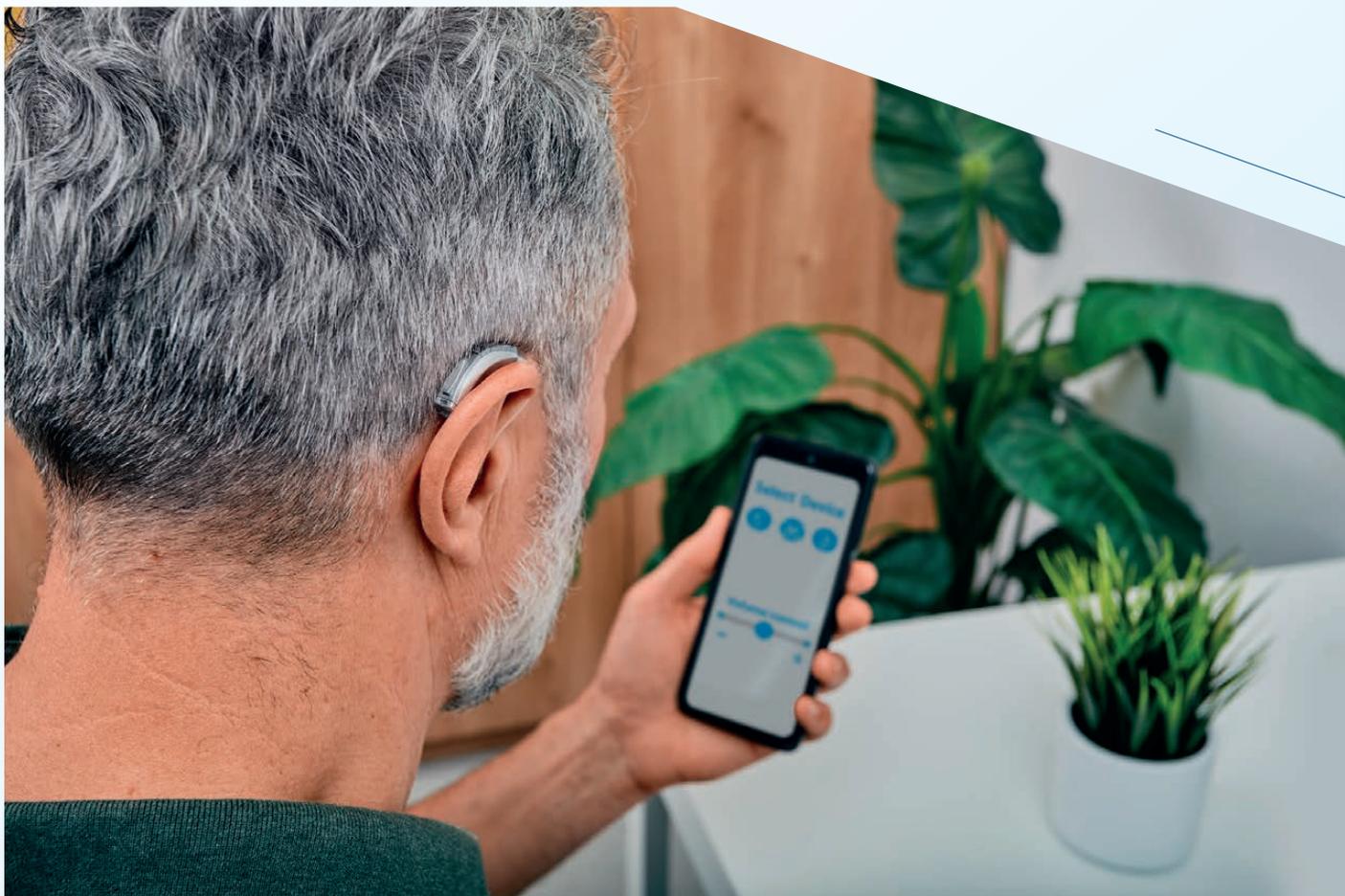
WO ZUSCHÜSSE FÜR HÖRGERÄTE BEANTRAGT WERDEN KÖNNEN

Die gesetzlichen Krankenkassen zahlen je nach vorheriger Einzelfallprüfung bei leichter bis mittelgradiger Schwerhörigkeit einen Zuschuss pro Hörgerät von 704,37 Euro. Der Betrag erhöht sich bei an Taubheit grenzender Schwerhörigkeit auf 734,81 Euro pro Hörgerät. Die Krankenkassen übernehmen nur für das medizinisch notwendige Kassengerät anteilig die Kosten. Übersteigt der Preis des gewählten Hörgeräts die Zuzahlung der Krankenkasse (weil das Hörgerät höherwertiger und optisch ansprechender ist), muss der Betroffene die Differenz selbst zahlen. Ist man privat versichert, so kann man ebenfalls einen Zuschuss erhalten. Wie hoch dieser ist, hängt von den individuellen Verträgen des Versicherten ab. In den meisten Fällen erhalten etwa privatversicherte Rentner einen Zuschuss in Höhe von 1500,00 Euro pro Hörgerät*.

*Angaben ohne Gewähr

WAS MAN BEI DEN KRANKENKASSEN VORLEGEN MUSS

Für die Kostenübernahme (Zuschuss) durch die Krankenkassen genügt ein formloser Antrag, welcher Angaben wie Versichertennummer, Dokumente des behandelnden Arztes, aber auch Rezepte – welche belegen, weshalb das Hörgerät aus medizinischer Sicht erforderlich ist – enthalten muss.





UNIKAT STATT MASSENWARE

In der Regel bestehen Fahrräder aus klassischem robustem Stahl, weit verbreitetem Aluminium, edlem Titan oder leichtem Carbon, einem kohlenfaserverstärkten Kunststoff.

Ist das Fahrrad alt oder defekt, wird es nicht selten gegen ein neues ausgetauscht. Hunderttausende Räder landen so Jahr für Jahr auf dem Schrott. Ohne Frage eine Verschwendung von Ressourcen. Daher liegt die Überlegung nahe, das Rad zur Reparatur in eine Werkstatt zu bringen oder es durch Experten „aufpumpen“ zu lassen – „Upcycling“ genannt: eine Form des Recyclings, bei der mit der Wiederverwendung eine Aufwertung verbunden ist. Oder aber man macht es selbst nach dem Motto „DIY“ (do it yourself). Beides schont Umwelt und Geldbeutel gleichermaßen.

Wie das geht? „Oft reichen schon wenige Details, um aus einem Rad mein Rad zu machen.“ – so ein professioneller Upcycler aus Karlsruhe. Zum Beispiel eine neue Lackierung oder das Nutzen von Fahrradklebefolie für den gesamten Rahmen oder nur ausgewählte Teile. Oder alte Bremsen aus den 1990er Jahren gegen hydraulische Felgenbremsen tauschen, alte Reifen durch hochwertige Reifen mit Pannenschutz ersetzen. Ein alter Fahrradreifen lässt sich dann beispielsweise als Fotohalter umfunktionieren. Ohne Frage einzigartig ist ein zum Garderobenhaken umgestalteter Fahrradlenker. Dafür den abmontierten Lenker stabil an der Wand befestigen, Kleidungsstücke aufhängen und fertig. Weitere Anregungen kann man unter anderem auf den Social-Media-Kanälen finden.

Wenn der Verkauf oder das Upcycling/ DIY des alten beziehungsweise defekten Fahrrads keine Option ist, sollte man es der Umwelt zuliebe nicht illegal irgendwo entsorgen – etwa in einem See, Fluss oder im Straßengraben –, sondern zum nächstgelegenen Wertstoffhof bringen. Oder man gibt es mit in den Sperrmüll.



Im Zuge der Nachhaltigkeit stellt sich auch im Zweirad-Bereich die Frage, wie hier ressourcenschonend gebaut werden kann. Bambus – das klingt in der Tat etwas irritierend – ist durchaus dazu geeignet, Aluminium und Stahl Konkurrenz zu machen. Auch wenn Bambus in der statischen Materialfestigkeit den anderen beiden etwas nachsteht. Da Bambus organisch ist, kann es zwar nicht rosten, aber schimmeln. Bei hoher Belastung splittert es und zudem ist es brennbar.

INFO

Im sogenannten „Fin de Siècle“ (einer kulturellen Bewegung aus dem späten 19. Jahrhundert in Europa, die den kulturellen Verfall zu ihrem Objekt machte) kamen bereits Räder mit Bambusrahmen in Mode.

ROBOTER MIT SANFTER HAND

Damit Maschinen Menschen künftig bei einer Therapie oder im Alltag unterstützen können, müssen sie ihr Gegenüber ertasten und behutsam anfassen können. Die dafür nötige Technik entwickeln Katherine J. Kuchenbecker und ihr Team am Max-Planck-Institut für Intelligente Systeme in Stuttgart. Die Forschenden testen auch bereits feinfühligere Roboter für erste Anwendungen.



Warm, geborgen und sicher – so sollte man sich in einer Umarmung fühlen. Und so fühlt es sich auch an, wenn sich die kräftigen Arme von HuggieBot schließen und man an seine warme, breite Brust gedrückt wird. Der Vorzeigeroboter der Abteilung Haptische Intelligenz des Max-Planck-Instituts für Intelligente Systeme in Stuttgart umarmt sein menschliches Gegenüber routiniert. Doch bis HuggieBot ein guter Partner für Umarmungen wurde, war es ein weiter Weg für Katherine J. Kuchenbecker und ihr Team. Denn Maschinen das Fühlen beizubringen, also den Tastsinn in Technik zu übersetzen, ist anspruchsvoll und das Forschungsfeld noch jung. Ziel von Kuchenbecker ist es, haptische Interaktionen zu verstehen und dadurch das Zusammenspiel zwischen Menschen, Maschinen und physischen Objekten zu verbessern.

Mit haptischen Interaktionen sind Kontakte mit Robotern gemeint, bei denen es um die tastende Wahrnehmung geht. „Letztlich will ich interaktive Robotersysteme erschaffen, die Menschen wirklich helfen können“, sagt Kuchenbecker. Ihr Augenmerk liegt dabei besonders auf haptischen Anwendungen für Roboter, die bedürftige Menschen bei einer Therapie oder im Alltag unterstützen.

Für die Forschenden ist HuggieBot bestens geeignet, solche tastenden Mensch-Roboter-Interaktionen zu studieren, denn am Beispiel der Umarmung können die Forschenden erproben, welche Bedingungen ein Roboter erfüllen muss, damit Menschen mit ihm gerne körperlich interagieren. Während Pflegeroboter oftmals komplexere und intimere Berührungen ausführen müssen, sind die Umarmungen von HuggieBot relativ einfach und unverfänglich. Trotzdem verlangen sie viel Gefühl. Da Umarmungen für die meisten Menschen angenehm sind, ist es zudem leicht, Studienteilnehmer zu gewinnen, die den Roboter testen. Ziel von Alexis E. Block, der leitenden Wissenschaftlerin des Projekts, und Kuchenbecker ist es, dass HuggieBots Umarmungen genauso beruhigen, trösten und Geborgenheit geben wie die Umarmung eines Menschen. Haptisch intelligente Roboter könnten in Zukunft dann auch die Lücke schließen, die zwischen virtueller und physischer Welt klafft, schließlich findet im virtuellen Raum ein zunehmender Teil sozialer Begegnungen statt. Roboter mit Tastsinn könnten es Menschen, die eigentlich weit voneinander entfernt sind, erlauben, Berührungen auszutauschen.

Um HuggieBot zu entwickeln, untersuchten Kuchenbecker und Block zunächst, welche physischen Eigenschaften ein Roboter mitbringen sollte, damit Menschen seine Umarmungen als natürlich und angenehm empfinden: Sie fanden heraus, dass er weich, warm und ungefähr so groß wie ein Mensch sein sollte. Außerdem sollte er Menschen, die mit ihm interagieren, visuell wahrnehmen und seine Umarmung an die Größe und Körperhaltung der Person anpassen. Schließlich muss der Roboter auch erkennen, wann er die Umarmung beenden soll.

Neben HuggieBot arbeitet das Team um Kuchenbecker an zahlreichen weiteren Projekten, bei denen der Tastsinn gefragt ist. So forschen ihre Mitarbeiter beispielsweise an technischen Möglichkeiten, Berührungen wahrzunehmen und zu übertragen, an einem ferngesteuerten Montageroboter sowie an einer Roboterhand, die Gegenstände greift und anhand der erstasteten Eigenschaften klassifiziert. Außerdem entwickelt das Team weitere Roboter, die auf kommerziellen Plattformen basieren, zusätzlich aber haptische Fähigkeiten besitzen, um damit Menschen zu helfen: Hera, der die Behandlung von Kindern mit Autismus unterstützen soll, und Max, der mit Menschen in Rehabilitation oder im Alter Sport treiben soll.

Mehr über dieses Projekt unter
www.mpg.de/18134173/roboter-mit-sanfter-hand





BEURER NOTFALLARMBAND EC 70 SAFEPLUS

Bei einem Sturz kann schnelle Hilfe manchmal essentiell sein - mit dem Notfallarmband von Beurer bist du für solche Situationen ideal ausgestattet. Die automatische Sturzerkennung mit Notruf Funktion des EC 70 sorgt für eine schnelle Benachrichtigung der Notfallkontakte - zu Hause und unterwegs. Für noch mehr Sicherheit im Alltag, besteht die Möglichkeit einen 24-Stunden Notrufdienst hinzuzubuchen.

- Automatische Sturzerkennung mit Notruf Funktion für eine schnelle Kontaktierung der Notfallpersonen zu Hause und unterwegs
- Integrierte Freisprechfunktion - ermöglicht im Notfall eine Sprachverbindung mit dem Armbandträger
- Extra lange Akkulaufzeit bis zu 21 Tage
- Einfache Konfiguration und Übersicht dank der App „caera“* (die App ist kostenlos, um jedoch das Armband nutzen zu können, muss mindestens das BasisPaket gebucht werden)
- Hilfe auf Knopfdruck: eine Notfallbenachrichtigung an die App senden
- Professioneller 24-Stunden-Notrufdienst kostenpflichtig zubuchbar
- Festverbaute Simkarte für eine sofortige Nutzung
- Mobilfunktechnologie (2G)
- Standortbestimmung im Notfall**
- Bis zu 6 Notfallkontakte in der App hinterlegbar
- Akkubenachrichtigung für Träger und Notfallkontakte
- Widerstandsfähiges, hautfreundliches und wasserdichtes (IP 67) Armband
- Inklusive Ladeschale
- Datenschutzkonform nach DSGVO
- Armbandlänge: einstellbar 12,5 bis 19,5 cm

* Abschluss eines kostenpflichtigen Abos (siehe Abomodelle) notwendig. Armbandträger benötigt kein Smartphone.

** Ortung basierend auf verschiedenen Navigationssystemen (GNSS [GPS, GLONASS, GALILEO, AGPS], GSM Triangulation und WIFI Positioning [WIFI Access Points])



Mehr Informationen zur Funktionsweise des Notfallarmbands:
www.beurer.com

DIABETES

INSULINPUMPE ODER PEN – WAS SIND DIE VOR- UND NACHTEILE?

Zur Behandlung von insulinabhängigem Typ-1-Diabetes oder insulinpflichtigem Typ-2-Diabetes: Insulin wird für eine Therapie benötigt. Und dieses lässt sich auf zwei Arten verabreichen: Mit Insulinpens oder mit einer Insulinpumpe.

Da stellt sich die Frage, Insulinpumpe oder Pen, was passt zu mir und meinem Alltag und womit kann ich am besten umgehen. Welche Unterschiede gibt es und was spricht für die eine oder andere Methode?



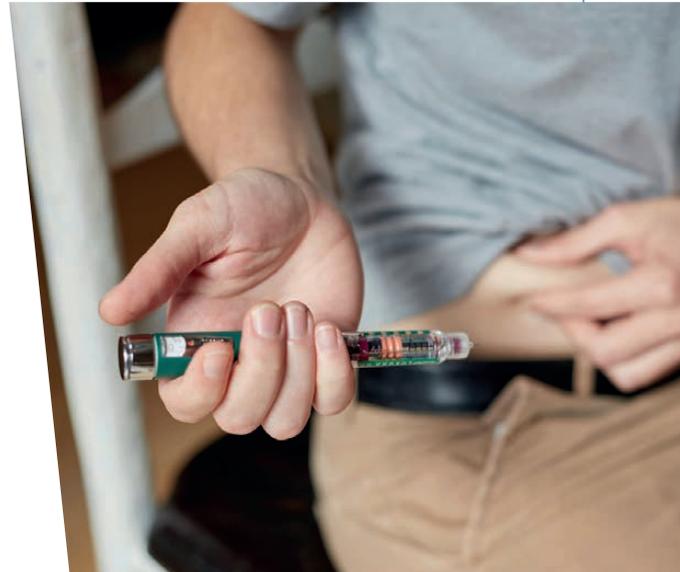
Arten von Insulinen und die Injektion mit einem Pen

Bei einer Insulintherapie für Typ 1 und Typ 2 Diabetes und der Nutzung von Insulinpens, gibt es drei Arten von Insulin:

- Schnell wirkende Insuline (Normalinsulin), haben eine Wirkdauer zwischen 2 und 6 Stunden (je nach Hersteller und Stoffwechsellage).
- Langsame Insuline, die eine Wirkdauer von ca. 24 Stunden haben.
 - Mischinsuline, mit einer Wirkdauer von etwa 12 Stunden.

Basal-Bolus-Prinzip bei Insulinpens

Bei diesem Prinzip wird täglich Basalinsulin verabreicht und zwar in Form von einer ggf. zwei Injektionen von langsamen oder Mischinsulin zu einer festen Zeit. Dazu kommen die Gaben von schnellem Insulin (Bolus), oft zu den Mahlzeiten. Die Anzahl der Verabreichung von langsamen Insulin ist festgelegt, die Gaben an schnellen Insulin richtet sich nach der Menge der aufgenommenen Kohlenhydrate des zu sich genommenen Essens. Auch geplante körperliche Aktivitäten wie Sport, Schwimmen etc. muss berücksichtigt werden.



Vor- und Nachteile von Insulinpens

Die Betroffenen müssen nicht ständig ein Gerät zur Diabeteskontrolle auf der Haut tragen. Die Handhabung eines Insulinpens ist relativ einfach, Anzahl der gewünschten Einheiten wählen, injizieren und fertig.



Funktion einer Insulinpumpe

Vorteil der Pumpentherapie ist, dass die Betroffenen sich nicht jeden Tag manuell Insulin spritzen müssen. Insulinpumpen geben kontinuierlich schnell wirksames Insulin ab. Die Pumpe wird rund um die Uhr getragen.

Es gibt Pumpen die mit Schläuchen ausgestattet sind und andere sind „Patch“-Pumpen. Insulinpumpen mit Schlauch können für eine gewisse Zeit vom Katheter abgekoppelt werden, was bei der Körperpflege oder bei Badeaktivitäten nützlich sein kann.

Diese Pumpenpausen sind bei Patch-Insulinpumpen nicht möglich, sie werden beim Entfernen unbrauchbar. Allerdings sind sie wiederum für eine bestimmte Zeit und in einer bestimmten Tiefe, je nach Model, wasserdicht.

Die Frage ob Insulinpen oder Insulinpumpe muss jeder Betroffene für sich selbst entscheiden. Eine ausführliche Beratung durch den behandelnden Diabetologen kann die Vor – und Nachteile gut darstellen.

E-SCOOTER

WISSENSWERTES

SEIT DEM 15. JUNI 2019 SIND E-SCOOTER AUF DEUTSCHLANDS STRASSEN UND IM ÖFFENTLICHEN RAUM NICHT MEHR WEGZUDENKEN. DOCH WORAUF MUSS MAN ACHTEN?

Das Wichtigste in Kürze:

Vor dem Erwerb sollten Sie darauf Acht geben, dass eine Betriebserlaubnis vorliegt – sonst ist das Fahren nur auf dem Privatgelände erlaubt.

E-Scooter können und dürfen nicht schneller als 20 km/h fahren. In den Städten bieten sie flexible Mobilität: Sie produzieren keine Abgase, sie sind leise, wendig und gut zu transportieren. Näheres kann man in der Empfehlung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) nachlesen. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat gemeinsam mit der Agentur für Wirtschaft und Entwicklung (AWE) eine Liste erstellt mit Infos zur allgemeinen Betriebserlaubnis der zugelassenen E-Scooter.



FACTS:

Akkubetriebene E-Scooter dürfen nicht breiter als 70 cm sein, eine Gesamthöhe von 140 cm nicht überschreiten und nicht länger als 200 cm sein. Zudem dürfen sie ohne Fahrer nicht mehr als 55 kg wiegen. Die Leistung darf nur max. 500 Watt betragen.

LICHT – E-Scooter müssen die Lichtzeichenregelung beachten. Der Scooter muss an der Vorder- sowie auch an der Rückseite mit Licht ausgestattet sein. Das ist auch für die persönliche Sicherheit relevant, besonders im Dunkeln.

AKKUS – Achten Sie auf austauschbare Akkus, denn das ist gut für die Umwelt und günstiger bei einem Defekt.

HELMPFLICHT – Nein, ähnlich wie beim Radfahren gibt es keine Vorschrift, aber es ist natürlich sinnvoll.

FÜHRERSCHEIN – Nein. Da die E-Scooter maximal 20 km/h fahren, benötigt man keinen Führerschein.



Brauche ich eine Versicherung?

Ja, nach der Verordnung für die „Fahrzeugklasse der Elektrokleinstfahrzeuge“ dürfen Sie öffentliche Straßen nur befahren, wenn das Fahrzeug eine gültige Versicherungsplakette besitzt, ähnlich wie bei einem Mofa etc., die Plakette ist für 12 Monate gültig. Die Plakette sollte an der Rückseite des Scooters unter der Rückleuchte angebracht werden.

E-Scooter-Tuning?

Auf keinen Fall, denn hier erlischt die allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) und der Versicherungsschutz endet, zudem wird ein ordentliches Bußgeld von 70 € fällig – also dies besser lassen!



Fazit

Der E-Scooter lässt sich im urbanen Raum gut einsetzen, Freizeitspaß ist garantiert – besonders beliebt ist er bei Campern, Seglern etc.



INKLUSION

MIT ASSISTENZHUNDE-ANWÄRTERIN

Vida, spanisch für „das Leben“ – so heißt der 100. Welpen, den der Verein Hunde für Handicaps für ein Leben als Assistenzhund ausgewählt hat. Ob die junge Hündin wirklich eines Tages einen Menschen mit einer Behinderung begleiten wird, ist noch unklar. Vor ihr liegen viele Prüfungen, in denen sie sich beweisen muss.

Die Mitglieder von Hunde für Handicaps haben erst Namensvorschläge gemacht und dann abgestimmt: Der 100. Welpen, den der Verein gerade gekauft hat, soll Vida heißen. „Für uns passt der Name perfekt“, sagt Jasmin Stoiber, Vorstandsmitglied bei Hunde für Handicaps und selbst Assistenzhundhalterin. „Die kleine Golden-Retriever-Hündin soll eines Tages einem Menschen mit einer Behinderung das Leben erleichtern und hoffentlich noch schöner machen – und natürlich auch selbst dabei ein glückliches Leben als Assistenzhund führen.“

Viele der 99 Welpen, die Hunde für Handicaps e. V. bislang gekauft und ausgebildet hat, haben auf ihrem Lebensweg genau das getan: sich als Assistent auf vier Pfoten sowie als Freund und Sozialpartner verdient gemacht. „Ein Assistenzhund gleicht durch seine Hilfeleistungen die Nachteile einer Behinderung aus“, sagt Stoiber. „Er ist zudem ein treuer und liebevoller Begleiter an guten und an schlechten Tagen. Im Unterschied zu manchem menschlichen Assistenten freuen sich Assistenzhunde, wenn ihre Menschen an behinderungsbedingte Hindernisse stoßen. Dann können sie nämlich voller Stolz und Begeisterung zeigen, was sie gelernt haben und was in ihnen steckt. Ganz nach dem Motto: Der tut nix, der will nur helfen!“

Welpen wachsen unbeschwert in Patenfamilien auf

Die tierischen Assistenten gibt es bereits seit über 30 Jahren. Im Mai 1991 hatte eine Gruppe von Hundefreundinnen und Hundefreunden mit und ohne Beeinträchtigungen in Berlin den Verein gegründet. Zunächst nur, um bereits vorhandene Hunde gemeinsam zu trainieren und zu vierbeinigen Begleitern auszubilden. „Aus dieser Idee entstand das Konzept des heutigen Assistenzhundes“, erzählt Stoiber. Aber nicht alle Menschen, die einen Hund halten und diesen im Alltag als Helfer einsetzen wollten, konnten ihn auch selbst ausbilden. Deshalb kaufte der Verein erstmals im Jahr 1994 sechs Welpen und übergab sie an Patenfamilien, wo die Hunde ihr erstes Lebensjahr verbrachten.



Prüfung auf Herz und Nieren

In den Patenfamilien dürfen die jungen Tiere unbeschwert aufwachsen, erhalten eine gute Grunderziehung und eine optimale Sozialisierung, um sie auf den Alltag als Assistenzhund vorzubereiten. Nach etwa einem Jahr stehen ein Eignungstest sowie eine Gesundheitsprüfung an. „Nicht alle Junghunde eignen sich für die weitere Spezialausbildung zum Assistenzhund“, sagt Stoiber. „Hunde, die kein Talent zum Assistenzhund haben, geben wir entweder als Familienhund oder in einen anderen ‚Hundejob‘ ab, der ihren Begabungen und Fähigkeiten entspricht. Viele bleiben auch einfach in ihren Patenfamilien. In jedem Fall ist uns wichtig, jedem Hund sehr gute Lebensbedingungen zu bieten.“

Besteht Vida ihre Eignungsprüfung und den Gesundheitstest, so wird sie voraussichtlich zu einer der Hundetrainerinnen des Vereins ziehen und dort ihren zukünftige*n Halter*in mit Behinderung kennenlernen. Sie wird lernen, Schlüssel aufzuheben, Schnürsenkel aufzuziehen oder Türen zu öffnen – oder welche Hilfeleistungen ihr Mensch auch immer benötigen wird.

**MEHR INFOS UNTER:
www.hundefuerhandicaps.de**

TAUCHEN mit Handicap



Eine ganz neue Erfahrung für Menschen, die ein Handicap haben: Raus aus dem Rollstuhl, rein in die Schwerelosigkeit! Das klingt einfach – und ist es auch. Wir haben das Tauchen für Menschen mit Handicap perfektioniert. Mit eigens entwickeltem Equipment ist es in der Regel möglich, sich autark unter Wasser zu bewegen. Hier habt ihr die Möglichkeit, eine Menge positiver Erfahrungen zu sammeln. Als Fachexperte der Stiftung MyHandicap beantworte ich eure Fragen und gemeinsam finden wir individuelle Lösungen. Außerdem bieten wir Schnuppertauchen für die ganze Familie an. So kann die Zeit unter Wasser zu einem gemeinsamen Erlebnis werden. All dies findet in unserem haus-eigenen Schwimmbad statt, ganz ohne neugierige Blicke. Auch eine Ausbildung vom Sporttaucher bis hin zum Tauchlehrer kann bei uns absolviert werden. Das Highlight ist dann das Tauchen in der Ostsee, mit den Fischen auf Du und Du.



... mit Sicherheit mehr Spaß.



WEITERE INFOS UND ANMELDUNG:

PETER LANGE Tel.: 0162 4305856 Handicap-Instructor, Tauchlehrer info@ostsee-tauchschule-waabs.de www.ostsee-tauchschule-waabs.de

handicap.life

GRENZENLOS LESEN WIE ES DIR GEFÄLLT!



IMPRESSUM

Magazin handicap.life – Das Anwendermagazin

Momo Verlag
Straße der Träume 108
24351 Damp
Tel.: 0162 430 5856

Herausgeber und Anzeigenleitung
Peter Lange

Chefredakteurin V.i.S.d.P.
Martina Lange

Kontakt
Mail: redaktion@handicap-life.com
www.handicap-life.com
Tel.: 0162 430 5856

Anzeigenpreise & Mediadaten
können über die Redaktion
angefordert werden.

ISSN (Online) 2629-4109

Momo Verlag
Steuer-Nr. 29 125 03613

Coverfoto: pexels.com
Fotos Momo Imageanzeige: pexels.com
Foto Imageanzeige handicap.life:
MPFphotography_shutterstock.com

Nutzungsrechte:

Alle Inhalte des Magazins „handicap.life – Das Anwendermagazin“ unterliegen dem Urheberrecht. Sämtliche ausschließliche Nutzungsrechte an redaktionellen Beiträgen liegen beim Verlag. Alle Rechte bleiben vorbehalten.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge sowie Leserbriefe geben nicht zwangsläufig die Meinung des Verlages oder der Redaktion wieder.

Für eingesandte Manuskripte, Fotos und Datenträger (insbesondere der Originale) sowie für sonstige Unterlagen wird keine Haftung übernommen. Hinsichtlich unverlangt eingesandter und nicht veröffentlichter Manuskripte sowie sonstiger Unterlagen besteht kein Anspruch auf Rücksendung.

Hier könnt ihr handicap.life auch noch digital lesen:



Respekt



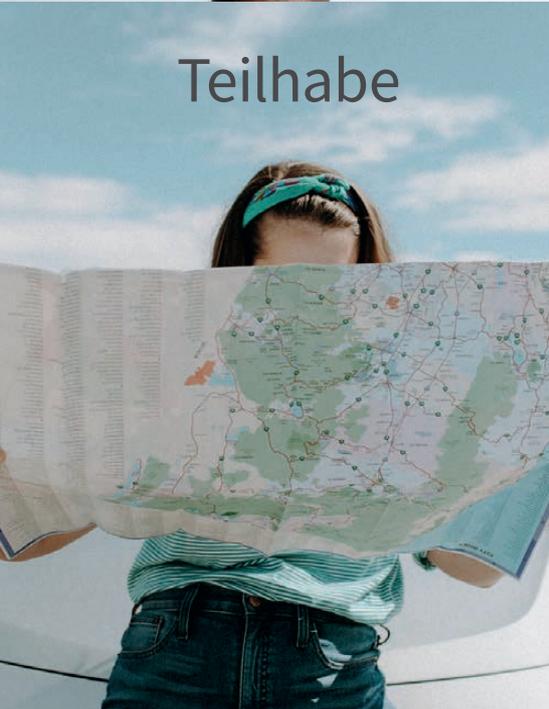
Vielfalt



Weitsicht



Teilhabe



Verantwortung



Diversität



Wir sind mehr als ein
Magazin

Wir sind
momo

momo

Mobilität · Motion & Barrierefrei

Das **FAMILIENMAGAZIN**