

Inhalt

HephataMagazin
Ausgabe 61 | Dezember 2022



Editorial	01	Wir sind Arbeitszeit-Magier und -Magierinnen Dieter Püllen	16
Auf dem Weg zur inklusiven MOBILITÄT Dr. Stefan Carsten	02	Mehr Freiheit durch Technik: AAL als Chance und Lösung Sabine Hirte	17
Jobcoaching bringt Werkstätten in Bewegung Ingmar Laurenz Klein	06	Arbeiten zum Thema aus dem Atelier Strichstärke	18
Das 9-Euro Ticket: Fluch oder Segen? Sigrid Blomen-Radermacher	08	Gesucht: Menschen mit Zeit, Hobbys und Ideen	20
Auf dem Weg zu Selbständigkeit und Autonomie Ariane Seidel	10	Unter die Lupe genommen: Rollfiets Hephatas Social-Media-Team	21
Vom Glück des Gehens Harald Ulland	11	Namen und Neuigkeiten	22
„Allein Auto zu fahren ist unglaublich befreiend.“ Angela Rietdorf	12	Hephata trauert um seinen Reformator Johannes Degen	24
Vorgestellt: Jochen Timmermanns Der Autospezialist Sonja Weyers	14	Impressum	25

Editorial

Liebe Leserschaft!

Mobilität ist ein riesiges Thema. Einige Schlaglichter: Zur Fußballweltmeisterschaft der Männer in Katar sind zigtausende Menschen angereist. Nach Schätzungen sind ca. 6.500 Menschen aus Nepal, Bangladesch und anderen Ländern beim Bau der dafür errichteten Stadien zu Tode gekommen. Die One-Love-Binde zeigt den Versuch, gesellschaftliche Werte mobil zu machen. Zur UN-Klimakonferenz sind 34.000 Delegierte aus allen Ländern der Erde nach Sharm el Sheik gereist. Es ging unter anderem um Ausgleichszahlungen für ärmere Länder, die von den katastrophalen Folgen des Klimawandels mehr betroffen sind, durch die Länder, die für den Klimawandel maßgeblich verantwortlich sind.

Unser Heft zum Thema nimmt einige Facetten des Themas Mobilität in den Blick, vor allem aus der Perspektive von Menschen mit Behinderung. Wir weiten den Blick auf Mobilität in Köpfen und Strukturen. Freuen Sie sich wieder auf einen bunten Strauß verschiedener Impulse.

Der Leitartikel von Stefan Carsten beschäftigt sich umfänglich mit Mobilität in Städten, auch unter der Perspektive von Menschen mit Behinderungen und führt in derzeitige Diskussionen und Entwicklungen ein.

Sie bekommen von Marcel Römer einen Eindruck aus der Zeit des 9-Euro-Tickets und von Ariane Seidel einen Bericht über Verkehrserziehung an unseren Förderschulen.

Wir stellen Ihnen eine Firma vor, die Autos so umbaut, dass Menschen mit unterschiedlichsten Behinderungen am Straßenverkehr selbstständig teilnehmen können. Und Sie lernen Jochen Timmermanns mit seinen bemerkenswerten Kenntnissen über Automobilität kennen.

Sabine Hirte zeigt, wie moderne technische Lösungen in unseren Wohngruppen für mehr Mobilität und Freiheit sorgen.

Unser Atelier Strichstärke bearbeitet das Thema „Mobilität“ künstlerisch kreativ und das Social-Media-Team berichtet über die guten Erfahrungen mit einem Transportfahrrad für Menschen mit Behinderungen.

Und der Artikel über „das Glück des Gehens“ lädt dazu ein, bewusst auch ganz einfach unterwegs zu sein, sofern es einem möglich ist. Sie erfahren von Dieter Püllen, wie mobil im Sinne von variabel wir in den Werkstätten die Arbeitszeiten für unsere Mitarbeitenden mit Behinderung gestalten können. Und sie lesen von Ingmar Klein etwas über mangelnde Mobilität in der Vermittlung von Menschen mit Behinderung auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt.

Dieses Heft ist unsere Weihnachtsausgabe. Weihnachten geht zurück auf verschiedene Bewegungen. Gott bleibt nicht in der Zone, die Menschen den Himmel nennen, sondern macht sich auf die Reise ins menschliche Leben hinein. Maria und Josef sind unterwegs nach Bethlehem, wo Jesus dann geboren wird. Als Erwachsener entfaltet Jesus Wirkung auf dem Weg, den er mit seinen Jüngern und Jüngerinnen geht, auf dem er sie die Liebe Gottes zu allen Menschen lehrt. Später wird er selbst auf einem Esel nach Jerusalem kommen, um die größte Liebe zu geben, zu der ein Mensch fähig ist: sein Leben zu geben für andere. Gottes Liebe ist mobil und macht mobil.

Möge uns diese Liebe am Weihnachtsfest und immer wieder im kommenden Jahr erfüllen und bewegen hin zu den Menschen, die uns brauchen.

Vielleicht zeigt Ihnen dieses Heft eine konkrete Möglichkeit dazu auf. Denn in unserem Beitrag „Gesucht: Menschen mit Zeit, Hobbys und Ideen“ laden wir ein zu ehrenamtlichem Engagement für Menschen mit Behinderung.

Ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein frohes neues Jahr wünschen

Ihre Vorstände
Dipl.-Kauffrau
Verena Hölken

Pfarrer
Dr. Harald Ulland



AUF DEM WEG ZUR INKLUSIVEN

MOBILITÄT



Unsere Gesellschaften sind vielfältig und einzigartig, doch die sich daraus ergebenden mannigfaltigen Bedürfnisse an die Mobilität spiegeln sich in der Stadt- und Verkehrsplanung nicht wider – noch nicht. Die Folge: Viele Menschen werden in ihrer Mobilität eingeschränkt. Menschen mit körperlichen, psychischen oder kognitiven Behinderungen haben spezielle Ansprüche an die Barrierefreiheit im Öffentlichen Verkehr ebenso wie im öffentlichen Raum. Das gilt auch für Migranten und Migrantinnen sowie Angehörige von sexuellen oder religiösen Minderheiten, die besondere Ansprüche an ihre persönliche Sicherheit stellen. Kinder und ältere Menschen benötigen Verkehrsberuhigung im Ort, um sicher mobil sein zu können. Frauen, die viel häufiger Betreuungs- und Versorgungsarbeit leisten als Männer und daher anders ins Berufsleben eingebunden sind, haben komplexere Wegeketten und benötigen auch abseits der klassischen Pendelzeiten ein gutes öffentliches Verkehrsangebot oder neue Fahrzeugkonzepte für die Sicherstellung ihrer Lebensqualität.

Unsere Städte befinden sich in einem nie gekannten Erneuerungsprozess. Während es früher um Autos und Straßen ging, werden in Zukunft neue Mobilitätsräume im Mittelpunkt stehen. Nichts anderes als der Umbau der Stadt ermöglicht eine nachhaltige, inklusive und sichere Zukunft, in der Menschen leben wollen und auch können. Die Luft ist sauberer, der Verkehr leiser und die Barrieren, die uns über Jahrzehnte gequält haben, sind verschwunden – zumindest ansatzweise.

Gleichzeitig entwickeln sich neue Ideen und Vorstellungen von Mobilität, die zeigen, dass die Antworten für eine zukunftsfähige Entwicklung andere sind als noch vor wenigen Jahren. Dies alles passiert schon. Jedoch nur in wenigen progressiven Städten oder Stadtteilen, die verstanden haben, dass die Anforderungen an die Räume der Zukunft nicht mehr industriell- sondern wissensbasiert sind.

Die urbane Lebensqualität ist zu einem der wichtigsten Standortfaktoren geworden, um sowohl für Menschen als auch für Unternehmen attraktiv zu sein. Bürgermeisterinnen wie Anne Hidalgo in Paris oder Bürgermeister wie Benit Olay in Hannover haben dies verstanden und gewinnen damit Wahlen. Sie sind Vorbilder für eine Zukunft, die inklusiver ist als jemals zuvor. Auf diese Weise verändern sich die öffentlichen Räume, die unmittelbar auf die Mobilität einwirken. Das sind nicht nur Parks und Grünanlagen, sondern natürlich auch Fußgängerzonen und Bürgersteige. Aber eben auch Straßen. Bis zu 60 Prozent des öffentlichen Raums werden heute in Deutschland von Autos genutzt, egal ob bewegt oder geparkt.

Ein Auto steht durchschnittlich 23 Stunden am Tag.

Anders gesagt besetzt ein privates Auto die Hälfte des öffentlichen Raumes in einer Stadt. Das ist grotesk. Aber nicht mehr lange. Städte bauen massiv öffentliche Parkplätze zurück: 70.000 in Paris, 11.000 in Amsterdam, 1/4 der Parkplätze in Berlin-Mitte. Diese Barriere wird geringer.

In Schweden erwacht deswegen die One-Minute-City zum Leben. Die One-Minute-City wird durch den Raum vor der eigenen Haustür beschrieben – und den der Nachbarn und Nachbarinnen. Dies ist die unmittelbare Umgebung, die vielleicht durch einen 1-minütigen Spaziergang definiert wird, durch die ersten 15 Meter vor der Haustür. Durch Befragungen der Bewohnerschaft entscheiden die Menschen vor Ort, was ihnen in ihrem räumlichen Umfeld wichtig ist: eine Bank zum Ausruhen oder für Gespräche, ein Spielplatz oder ein Mobility Hub mit Scootern, Fahrrädern und Ladestationen. Diese Bedürfnisse werden



anschließend direkt realisiert, sofort gebaut. Sie werden als Stadtmöbel auf die Straße oder auf den Parkplatz gestellt – vor der Haustür. Weg von PKW-dominierten Räumen hin zu artenreichen und sozial vielfältigen Räumen. So wird Parkplatz für Parkplatz neugestaltet. Räume, die integrieren und keine Grenzen darstellen, sind das Ziel.

DIE ZUKÜNFTIGEN PARADIGMEN DER MOBILITÄT

Mobilität ist ein wesentlicher Stellhebel in einem Transformationsprozess, der diese Dilemmata korrigieren kann.

Die integrierte nahtlose Mobilität, aktive Lebensstile und Autonome Mobilität weisen dabei den Weg

– diese drei Megatrends der Mobilität bestimmen die Zukunft. Alle Beteiligten werden sich inhaltlich und organisatorisch mit diesen Paradigmen auseinandersetzen müssen, denn sie sind global gültig und sie entfalten sich täglich neu.

Die integrierte nahtlose Mobilität (Seamless Mobility) stellt den öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV) in den Mittelpunkt und das Leitbild einer situativ-optimierten Mobilität: an jedem Ort und zu jeder Zeit steht das optimale Mobilitätsangebot zur Verfügung. Der ÖPNV wird sich in dieser



Welt weiter entwickeln müssen: Er beinhaltet zwar immer noch Busse und Straßenbahnen, integriert aber immer mehr auch das Teilen von Fahrrädern, Scootern und Mopeds, er bietet neue Prinzipien des Sammeltaxis an – die alle auf der Basis neuer digitaler Prinzipien basieren. Fahrkartenautomaten werden nicht mehr Teil dieser Zukunft sein. Vielmehr gibt es Mobilitätspakete, die individuell zusammengestellt werden können: Nutzung des ÖPNVs, Nutzung von geteilten Fahrrädern, Scootern oder Autos werden Teil dieser Pakete sein. Zum Beispiel erhält man in Augsburg als Angebot der Stadtwerke für 120 Euro pro Monat die kostenfreie Nutzung des ÖPNVs in der Innenstadt, 30 Minuten Fahrradnutzung pro Tag sowie 3.600 Kilometer oder 360 Stunden Carsharing (pro Jahr). Damit ist schon sehr viel Mobilität möglich.

Aktive Lebensstile sind dank der Corona-Pandemie zum zeitgenössischen Leitbild vieler Städte avanciert. Das Paradigma ist auf Aktivität und Gesundheit ausgerichtet. Vor allem das Fahrrad – aber auch Fußgänger und Fußgängerinnen – stehen im Mittelpunkt. Elektroantriebe sorgen dafür, dass sogar Städ-



te, die dafür topografisch eigentlich nicht geeignet sind, plötzlich von Radfahrenden entdeckt werden, zum Beispiel Zürich. Eine Stadt, deren Raum aktive und sichere Mobilität fördert – sowohl zu Fuß als auch mit dem Fahrrad – ist sozial erfolgreicher und wohlhabender, die Städter sind gesünder und glücklicher, der Einzelhandel floriert. Während jeder gefahrene Kilometer mit dem Auto die Volkswirtschaft 0,11 Euro kostet, erhält sie bei jedem gefahrenen Kilometer mit dem Fahrrad 0,18 Euro und beim zu Fuß gehen 0,37 Euro. Addiert man diese Werte für die EU, dann ergeben sich Kosten von 500 Milliarden Euro für das Auto und einen Nutzen

von 24 Milliarden, bzw. 66 Milliarden pro Jahr für Fahrrad und zu Fuß gehen. Deswegen setzen immer mehr Städte auf das Prinzip Road Diet. Diese Straßendiät reduziert Straßenraum für Autos und schafft damit neuen öffentlichen Raum für nachhaltige Nutzungen, zu Fuß, mit dem Fahrrad und auch mit dem öffentlichen Verkehr. Und die Fahrradbranche reagiert, indem sie völlig neue Fahrradkonzepte entwickelt: 2-, 3- oder 4-Räder sind heute für Fahrräder keine Seltenheit mehr.

Autonome Mobilität beschreibt die Fortsetzung der Automobilität unter neuen Vorzeichen: elektrisch, autonom, vernetzt aber häufig individuell. Der Wandel in Richtung Elektrifizierung ist irreversibel auf den Weg gebracht, auch die Vernetzung ist unwiderlich angestoßen, beide werden mit hoher Geschwindigkeit schon bald den Alltag bestimmen. Die Batterie als Antriebsmodell hat gewonnen, der Verbrennungsmotor wird einem schnellen Ende entgegenblicken, Rudolf Diesel wird nur noch wenigen Insidern bekannt sein. Tankstellen müssen sich verändern, um nicht zu Museen der fossilen Welt zu werden. Einige werden Benzin und Diesel noch solange es irgendwie geht verkaufen. Gewinne erzielen sie aber vor allem mit dem Waschen von Autos oder dem Verkauf von Butter und Milch in ihrem Tankstellen-Supermarkt. Andere werden schnell auf Ladestationen umschwenken, damit die Versorgung mit Autostrom vor allem in den Städten gewährleistet ist. Und andere werden zu Mobilitätsstationen. Hier können nicht nur



die vielen online bestellten Pakete abgeholt, sondern auch Fahrräder oder Autos geliehen und Scooter oder Mopeds mit Energie versorgt werden. In einigen dieser neuen Räume können wir in Zukunft vielleicht sogar die neuen Arbeitswelten ausprobieren.

Und auch die Autonomisierung wird schneller als von vielen erwartet in den Städten präsent sein. Das vollautomatisierte Fahren (Level 4) wird bereits in Kürze in Deutschland umgesetzt (in München wird das erste autonome Taxikonzept nutzbar sein). Autonomes Fahren (Level 5) fährt heute bereits in den USA und China durch die Städte. Das heißt, ohne einen Fahrer oder eine Fahrerin werden schon jetzt tausende Fahrgäste transportiert. Die Taxibranche wird es in der heutigen Form nicht mehr lange geben. Gleiches gilt für Unfälle. Es werden in Zukunft immer weniger und die Vision Zero (die Vision einer unfallfreien Verkehrsgesellschaft) ist so nah wie nie zuvor.

INKLUSIVE MOBILITÄT

Heute erleben wir in erster Linie eine männlich gestaltete Mobilität in männlich gestalteten Stadträumen. Die Straßen, die unser Leben bestimmen, sind gebaut worden, um den männlichen Vollzeitmitarbeiter morgens mit dem Auto in die Fabrik und abends wieder nach Hause zu bringen. Auch wenn sich in den vergangenen 60 Jahren so ziemlich alles verändert hat, die Straßen sind im Kern noch immer dieselben. Neue Perspektiven auf die Mobilität, auf Nachhaltigkeit und die weiblichen Bedürfnisse verändern dies.

Dass auch in Deutschland rund ein Drittel aller Frauen sich im öffentlichen Raum nicht sicher fühlt, ist grotesk. Dass Eltern beim Radfahren Angst um ihre Kinder haben, ist nicht zu tolerieren. Sichere und inklusive Räume ermöglichen es jedoch, dass alle gesellschaftlichen Gruppen unabhängig von Alter, Geschlecht, Behinderung, Ethnie etc. Raum sicher nutzen können. In der Seestadt Aspern, einem Vorort von Wien, folgt die städtebauliche Gestaltung der Idee, dass ein Kind in fast jeder Straße Radfahren lernen kann. Der echte öffentliche Raum für Menschen macht hier 80 Prozent aus. Es ist eine aktive Stadt, die immer lebendig ist. Es ist eine Stadt, die in erster Linie von Frauen für Frauen konzipiert wurde. Denn die Mobilität von Frauen ist anders als von Männern – komischerweise fühlen sich auch Männer hier sehr wohl.

Da Frauen in der Regel sich mehr um die Kinder oder um ältere Verwandte kümmern (und dies durch Corona noch verstärkt wurde), sind die Wege kürzer, vielschichtiger und finden unter höherem zeitlichem Druck statt. Das Auto wird häufiger von ihren Partnern genutzt und Angebote der Mikromobilität (Fahrrad, Scooter, Moped) sind auf ihre Be-



dürfnisse nur unzureichend ausgelegt. Eine Stadt und ihre Mobilität aus weiblicher Perspektive zu gestalten, sieht überraschend anders aus und setzt andere Prioritäten. Ein Beispiel: Die Journalistin Caroline Criado-Perez hat in ihrem Buch 'Unsichtbare Frauen' das bemerkenswerte Beispiel der schwedischen Gemeinde Karlskoga vorgestellt. Dort wurde die Stadtpolitik unter der Perspektive Gender neu betrachtet. So auch beim Schneeräumen, bei dem jahrzehntlang zuerst die Autostraßen und erst danach Radwege und Fußwege vom Schnee befreit werden. Die Auseinandersetzung mit dem Thema zeigte jedoch, dass es in der Regel Frauen sind, die die ungeräumten Rad- und Fußwege benutzen mussten und dies auf ihren vielfältigen Wegen, nicht nur zur Arbeit, sondern auch um Kinder zu bringen oder zu holen, Einkäufe zu tätigen, Nachbarschaftshilfe zu leisten, etc. Währenddessen durfte sich der Großteil der Männer in ihren Autos (auf den schneebefreiten Straßen) bequem zur Arbeit und wieder nach Hause bewegen. Die Umkehrung dieses tradierten Systems (erst die Fußwege reinigen und dann die Straßen) hatte zur Folge, dass sich Frauen weitaus weniger häufig verletzten, die Krankenhäuser und das Gesundheitssystem massiv entlastet wurden. Es sind keinerlei zusätzlichen Kosten entstanden – im Gegenteil – und die Autofahrer sind trotzdem sicher auf den Straßen unterwegs gewesen.

Auch für Menschen mit Beeinträchtigungen wird es in Zukunft einfacher möglich sein, mobil zu sein. Immer mehr Angebote werden ihnen zur Verfügung gestellt. Menschen mit Gehbeeinträchtigung werden zukünftig mehr Alternativen durch neue Fahrrad- und Mikromobilitätskonzepte haben, elektrisch unterstützt oder nicht. In den Niederlanden können dank ausreichend breit und sicher gebauter Radwege auch ältere und gehbeeinträchtigte Menschen selbstständig mobil sein. Die Regierung fördert den Kauf von speziell angepassten Fahrzeugen, wie zum Beispiel Dreiräder, Tandems, Handbikes oder Scooter-Fahrräder, oft auch mit elektrischer Unterstützung. Räder wie diese gehören in den Niederlanden selbstverständlich zum Stadtbild. Das ermöglicht vielen Menschen, die sonst oft auf die Unterstützung anderer angewiesen sind, selbständig unterwegs sein zu können und die Freude am Radfahren erleben zu können (VCÖ 2022). Gleichzeitig



werden die physischen Barrieren im ÖPNV kontinuierlich zurückgebaut – auch wenn der Umbau sehr langsam vonstatten geht. Immer mehr Aufzüge existieren, um Teilhabe zu ermöglichen. Apps könnten per Signaltönen oder einer speziellen Navigationsführung direkt zum richtigen Abteil führen, gleiches gilt für die nahtlose Überbrückung eines Umstieges zum anderen. Wichtigstes Transportmittel wird in Zukunft jedoch wohl das autonome Fahrzeug sein. Menschen, die nicht gut sehen können oder körperlich sowie geistig herausgefordert sind, so dass sie nicht sicher fahren können, sind heute noch auf Dritte angewiesen – persönlicher oder organisatorischer Natur. So wie Irene. Irene lebt in einer Gated Community in Florida. Sie ist in ihrer täglichen Mobilität auf ihren Mann angewie-

sen. Steht er nicht zur Verfügung, kann sie eigentlich keine Besorgungen mehr erledigen, Freunde treffen oder zum Arzt gehen, denn Irene ist blind. Doch seit ein paar Jahren braucht sie ihren persönlichen Fahrer nicht mehr, denn nun gibt es autonome Fahrzeuge, die sie überall in der Nachbarschaft herumfahren können. Diese Fahrzeuge werden zukünftig immer häufiger verfügbar sein, gleichzeitig sorgen Fortschritte bei der künstlichen Intelligenz dafür, dass die Fahrzeuge neue Interaktionsformen verstehen lernen. Sie kommunizieren mit ihrer Umgebung und mit Menschen. Auf diese Weise können sich Fahrzeuge und Dienste den Fähigkeiten und Bedürfnissen jedes einzelnen Nutzers und jeder einzelnen Nutzerin anpassen.

So werden autonome Fahrzeuge zum vielleicht wichtigsten inklusiven Verkehrsmittel der Zukunft. Sie können gebucht und bestellt werden, wann immer sie benötigt werden. Keine Tarife, keine Fahrpläne reglementieren die Nutzung. Sie werden in der Regel kostengünstiger zu nutzen sein als heutige Varianten. Sie können alles sein: öffentlicher Transport, privater Dienstleister oder vielleicht doch das genossenschaftliche Fahrzeug der Nachbarschaft oder des Vereins.

Auch wenn die inklusive Gesellschaft und inklusive Mobilität noch weit entfernt ist, sind wir doch auf dem Weg zu einer deutlichen Verbesserung der sozialen Teilhabe für Menschen mit Beeinträchtigungen. Freuen wir uns alle miteinander auf diese Zukunft, denn sie ist gerechter als das heutige System.

Dr. Stefan Carsten ist Zukunftsforscher und Stadtgeograf. Er kombiniert in seiner Arbeit die Themenfelder Zukunft, Stadt und Mobilität. Die Zukunft ist dabei Perspektive und Methode, um eine bessere, weil zukunftsfähige Gesellschaft zu gestalten.

Job coaching

BRINGT WERKSTÄTTEN UND UNTERNEHMEN IN BEWEGUNG

von Ingmar Laurenz Klein

In Deutschland verbringen wir durchschnittlich 38,7 Jahre oder weit über 60.000 Stunden unserer Lebenszeit auf der Arbeit. Allein diese Zahlen verdeutlichen, wie wichtig Arbeit für unsere Identität und unseren Selbstwert ist. Bestenfalls hält sie unsere Köpfe und Körper in Bewegung, eröffnet uns neue Perspektiven und lässt uns Teil eines größeren sozialen Zusammenhangs werden. Manchmal ist Arbeit aber auch langweilig, eintönig und wir haben das Gefühl, auf der Stelle zu treten. Im schlimmsten Fall werden wir ausgebeutet und ausgegrenzt. Was bedeutet gute Arbeit für Sie?

Bereits mit der Gründung der ersten Werkstätten für behinderte Menschen (damals WfB – heute WfbM) in den 1960er-Jahren wurde die berufliche Rehabilitation ihrer Nutzer und Nutzerinnen als wichtiges Ziel verankert, das jedoch zugunsten wirtschaftlicher Interessen in den Hintergrund geriet. Für die Mehrheit der dort beschäftigten behinderten Menschen war es in der Vergangenheit fast unmöglich, außerhalb dieser Sonderwelt einen Arbeitsplatz zu finden.

Auch heute noch ist die Mobilität zwischen dem exklusiven Arbeitsmarkt der Werkstätten und dem allgemeinen Arbeitsmarkt stark eingeschränkt. Die Ratifizierung der UN-Behindertenrechtskonvention im Jahr 2009 gab der Debatte um Teilhabe an Arbeit wieder neuen Schwung und verdeutlichte die Notwendigkeit, neue Wege zu beschreiten.

Die Existenz der WfbM wird zurecht kontrovers diskutiert, jedoch scheinen die Grautöne zwischen den Positionen zu Erhaltung oder Abschaffung wenig Beachtung zu finden. Angesichts der leistungs- und konkurrenzorientierten Arbeitsbedingungen des ersten Arbeitsmarktes, gerade in den unteren Einkommensbereichen, bieten die Werkstätten für viele Menschen immer noch einen fast alternativlosen sozialen Schutzraum.

In den Köpfen vieler Menschen ist der gesellschaftliche Aufbruch bereits angekommen: Gerade junge Menschen mit Behinderung haben ein klares Ziel - Arbeiten in einem echten Job auf dem ersten Arbeitsmarkt! Sie wünschen sich Arbeit, die ihren Fähigkeiten und Talenten gerecht wird. Das Gefühl, einen wirklichen Beitrag zur Arbeitsgesellschaft zu leisten und die entsprechende Anerkennung zu erfahren, kann nicht simuliert werden. Ein vielversprechender Weg, Menschen in reale Arbeitsverhältnisse zu vermitteln und somit ihren Bedürfnissen gerecht zu werden,

ist das Jobcoaching. Dieses Maßnahmenbündel wird in WfbM zum Beispiel „Übergangsmanagement“ oder auch „Inklusionsbegleitung“ genannt und umfasst verschiedene Tätigkeiten, die auf eine Vermittlung und Integration der Nutzer und Nutzerinnen in Unternehmen und Betriebe des ersten Arbeitsmarktes abzielen. Diese Ansätze erfahren in den letzten Jahren einen Boom und die entsprechenden Abteilungen wachsen - auch bei der Evangelischen Stiftung Hephata.

Die Aufgaben der Jobcoaches sind vielfältig und anspruchsvoll. Aus der Vorbereitung und Qualifikation der Nutzer und Nutzerinnen für die Anforderungen des ersten Arbeitsmarktes, bis hin zur Akquise von Arbeitsplätzen in Unternehmen, ergibt sich das Herzstück der Arbeit: Das sogenannte „Matching“, in dem die Bedürfnisse der Arbeitssuchenden und die Anforderungen der arbeitgebenden Betriebe passgenau zusammengeführt werden. Dazu brauchen die Jobcoaches facettenreiche Informationen von allen Beteiligten – ihre wichtigsten Tätigkeiten sind also vor allem Beobachten, Zuhören und Fragen stellen. Mit diesem Wissen können sie dann gegenseitige Erwartungen aufeinander abstimmen, Vorurteile und Widerstände abbauen, mögliche Synergien herausstellen und schließlich die Bildung dauerhafter Arbeitsplätze und tragfähiger Netzwerke anstoßen.

Im Hintergrund spielen natürlich auch die Bedingungen in den WfbM eine gewichtige Rolle: Wie groß ist die Bereitschaft, vor allem Leistungstragende freizugeben und werden die Jobcoaches in ihrer Arbeit unterstützt? Hinzu kommt, dass der Erfolg der Arbeit gegenüber Kostentragenden insbesondere durch Vermittlungszahlen legitimiert werden muss.

Im Spannungsfeld zwischen diesen vielfältigen Interessen legen viele Jobcoaches ihren Fokus ganz klar auf die Menschen im Zentrum ihrer Arbeit. Diese sollen langfristig und nachhaltig in Arbeitsverhältnisse integriert werden. Das funktioniert nicht über ein reines „Entweder Werkstatt - oder erster Arbeitsmarkt“. Die Nutzer und Nutzerinnen können sich im Idealfall ohne Druck schrittweise und entsprechend ihrer Ressourcen an ein passendes Arbeitsmodell annähern. Dieses Experimentierfeld ist in alle Richtungen offen: Auch eine Rückkehr in den geschützten Raum der Werkstätten ist möglich.

Jobcoaching ermöglicht seinen Nutzern und Nutzerinnen Mobilität zwischen Sonderarbeitsmarkt und dem ersten Arbeitsmarkt und kann so zur Auflösung des Dilemmas zwischen Erhalt und Abschaffung der Werkstätten beitragen. Bei den Jobcoaches herrscht angesichts der positiven Entwicklungen Aufbruchstimmung - doch der Weg zu mehr Teilhabe muss von allen

Beteiligten gegangen werden! In den Werkstätten legt bereits jetzt die Arbeit der Gruppenleitenden und angestellten Mitarbeitenden den Grundstein für spätere Vermittlungserfolge, die Werkstattleitungen schaffen die notwendigen Strukturen und auch die sozialen Dienste nehmen in der Herstellung von Teilhabechancen wichtige Schaltstellen ein. In den nächsten Jahren wird hier vor allem der Ausbau der Zusammenarbeit, mit Blick auf das gemeinsame Ziel der Teilhabe an Arbeit, noch weitere Anstrengungen erfordern!

In den Unternehmen des ersten Arbeitsmarktes dürfen Führungskräfte und Mitarbeitende die Integration von behinderten Menschen nicht nur als wohlütiges Beiwerk zur Aufwertung des eigenen Images begreifen, sondern als echte Chance, um Herausforderungen wie dem Fachkräftemangel zu begegnen. Zwar wächst die Bereitschaft Menschen mit Behinderung einzustellen, da durch die Arbeit der Jobcoaches neben Berührungspunkten auch rechtliche und organisatorische Hürden abgebaut werden können, wie etwa in der Wahl der passenden Anstellungsverhältnisse der Nutzer und Nutzerinnen. Dabei besteht unter Umständen weiterhin die Gefahr, dass beispielsweise durch den vermehrten Einsatz ausgelagerter Werkstattplätze das Problem der Sonderarbeitsplätze und dem damit verbundenen Lohndumping bestehen bleibt.

Nicht zuletzt ist es Aufgabe der Politik, einen rechtlichen Rahmen zu garantieren, der einerseits Entwicklungen zulässt und andererseits sichere Grenzen setzt. Wenn die Bemühungen um Teilhabe am Arbeitsleben mehr als ein Feigenblatt sein sollen, müssen dabei die Menschen und ihre Bedürfnisse in den Mittelpunkt gerückt werden. Vielleicht würden auch wir, in unseren Normalarbeitsverhältnissen, von einer Humanisierung der Arbeitswelt profitieren?

Ingmar Laurenz Klein hat fast 15 Jahre für die Evangelische Stiftung Hephata gearbeitet und sein Studium mit der Masterarbeit „Jobcoaching in Werkstätten für behinderte Menschen als Übergang auf den allgemeinen Arbeitsmarkt - eine empirische Analyse der Handlungsorientierungen von Fachkräften“ abgeschlossen. Er lebt aktuell in Bremen und bietet unter www.zusammen-denken.de verschiedene psychosoziale Dienstleistungen an.

Das 9-Euro-Ticket: Fluch oder Segen?



ERFAHRUNGEN EINES VIELFAHRERS

Fotos: Udo Leist

Ein wenig verspätet und etwas abgehetzt kommt Marcel Roemer zu unserem Gespräch. „Die Öffis“, sagt er nur zu Erklärung. „Hier fiel ein Bus aus, dort war ein Unfall, dadurch kamen wir kaum weiter.“ Ein guter Einstieg für ein Gespräch über seine Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket. Die Antwort auf die Frage: Fluch oder Segen, die steht für Marcel Roemer fest: **Viel Fluch, wenig Segen.**



Der einzige Segen, den er in dem 9-Euro-Ticket sieht, liegt seiner Meinung nach darin, dass sich Familien, die über wenig Geld verfügen, Ausflüge in die Umgebung leisten konnten. **Ansonsten: viel Fluch.**

Aber der Reihe nach. Der 34-Jährige lebt in Odenkirchen und kennt sich mit dem Zug- und Busverkehr bestens aus. Seit er 20 Jahre alt ist, legt er alle Strecken mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurück.

Am Pfingstweekende, dem ersten Wochenende, an dem das 9-Euro-Ticket gültig war, begleitete er eine Freundin im Zug von Mönchengladbach über Köln nach Darmstadt. Der Zug kam leer in Köln an, doch war der Bahnsteig so überfüllt, dass die Menschen trotz eines zusätzlich angehängten Waggons kaum Platz finden konnten. Roemer und seine Begleiterin entschieden sich, auf den nächsten Zug zu warten. „Aber der war auch nicht wirklich besser. Also haben wir in den sauren Apfel gebissen und sind eingestiegen.“

Aus geplanten sechs Stunden Reisezeit wurden neun Stunden. Was vor allem damit zusammenhing, so Roemers Beobachtung, dass „die Leute zu dämlich sind“: Sie stehen in den Türen, die erst schließen, wenn sie frei sind. Die Einstiege und Ausstiege dauern länger, je mehr Menschen mitreisen. Wobei die Haltezeiten an den Bahnhöfen natürlich nicht verlängert sind. Also heißt es: warten und die Verspätung in Kauf nehmen.

„Ganz katastrophal wird es, wenn Schienenersatzverkehr eingesetzt wird.“ Denn die Busse sind deutlich kleiner als die Züge. Was aber das größte Problem ist, das Roemer beobachtet hat: „Viele Rollstuhlfahrer kamen nicht in die Züge, weil diese überfüllt waren.“ Er hat einen Lösungsvorschlag parat: „Man müsste für Menschen mit Behinderung, die einen Schwerbehindertenausweis vorweisen, den Fernverkehr freigeben als eine Ausweichmöglichkeit.“

Ein weiteres großes Problem – auch außerhalb der Zeit des 9-Euro-Tickets – sind fehlende Aufzüge oder Einstiegshilfen. Der mit dem 9-Euro-Ticket erhoffte Umstieg vom Auto auf die Schiene ist nach Roemer noch utopisch, weil das Schienennetz noch nicht ausgereift ist, zu viele Züge unterwegs sind, viele Bahnsteige verlängert werden müssten, um Platz für lange Züge zu bieten.



Er selber hat, wenn es allzu voll wurde, die Ausweichmöglichkeit in die 1. Klasse des Regionalzuges gewählt. Und gute Erfahrungen mit den Zugbegleitenden gemacht: „Die sind oft sehr kulant, wenn sie erfahren, dass man nicht gut lange stehen kann oder ähnliches.“

Mit Zugbegleitenden oder auch Busfahrern und -fahrerinnen kommt Marcel Roemer gerne ins Gespräch und erinnert sich: „Die Zugbegleiterin sagte: ‚Wenn die mit dem 9-Euro-Ticket weitermachen, höre ich auf.‘“ Und das war erst im Juni.

Marcel Roemer lässt sich trotz allem nicht vom Zugfahren abhalten. Nach unserem Gespräch geht es weiter: Mit dem Zug nach Hückelhoven.

Marcel Roemer ist als Kundenvertreter Mitglied im Beirat des HephataMagazins.

Sigrig Blomen-Radermacher ist freie Autorin und befasst sich in ihren Texten mit vielfältigen Themen. Das Faszinierendste an diesem Beruf sind für sie die intensiven Begegnungen mit sehr unterschiedlichen Menschen.



Marcel Roemer zeigt am Hauptbahnhof Mönchengladbach, der ihm sehr vertraut ist, dass hier schon ein gutes Maß an Barrierefreiheit erreicht ist.



von Ariane Seidel

von Harald Ulland



Auf dem Weg zu

Selbstständigkeit und Autonomie

Verkehrserziehung hat an der Karl-Barthold-Schule einen sehr hohen Stellenwert. Sicherheit im Straßenverkehr und die Benutzung des ÖPNV sind wichtige Bausteine eines selbstbestimmten Lebens.

Fotos: Udo Leist



In der Sekundarstufe und in der Berufspraxisstufe steht die Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs auf dem Lehrplan. Die Schüler und Schülerinnen sollen in die Lage versetzt werden, selbstständig mit dem Bus zu fahren. Das Lesen eines Fahrplans und das Kaufen einer Fahrkarte werden erlernt, wiederkehrende Strecken, etwa von der Schule nach Hause, eingeübt. Aber auch soziales Verhalten gehört dazu, der Umgang mit unbekanntem Menschen und das Lösen von unerwarteten Problemen. „Das wird alles sehr akribisch eingeübt und die Unterstützung dann nach und nach abgebaut“, erklärt Julia Deckers, die in der Sekundarstufe der Karl-Barthold-Schule unterrichtet. Wer es schließlich schafft, gewinnt ein hohes Maß an Selbstständigkeit und hat allen Grund, stolz auf sich zu sein.

Ariane Seidel arbeitet als freie Journalistin mit Schwerpunkt Pädagogik.

Die Karl-Barthold-Schule, Förderschwerpunkt Geistige Entwicklung, liegt auf dem verkehrsberuhigten Zentralgelände der Evangelischen Stiftung Hephata in Mönchengladbach. Dennoch verfügt die Schule über einen eindrucksvollen Fuhrpark: Roller und Fahrräder gehören dazu, Kettcars und Laufräder. Damit flitzen die einen schnell über den Schulhof, die anderen sind eher vorsichtig unterwegs. Manche sind voller Stolz darüber, dass sie ihr Fahrzeug beherrschen, andere probieren es lieber erst einmal als Beifahrende. Für alle Schüler und Schülerinnen der Förderschule aber ist die Verkehrserziehung ein überaus wichtiger Bestandteil des Unterrichts. Sie nimmt in allen Schulstufen viel Raum und Zeit ein, denn Mobilität ist ein wichtiger Baustein für ein selbstbestimmtes Leben.

„Im Bereich der Mobilität von anderen unabhängig handeln zu können, ermöglicht in besonderem Maße souveräne Autonomie und versetzt Schüler und Schülerinnen mit dem Förderschwerpunkt Geistige Entwicklung in die Lage, ihren persönlichen Bedürfnissen nach Mobilität möglichst selbstbestimmt und autark nachzukommen“, heißt es in einem aktuellen Papier des NRW-Schulministeriums. Entsprechend ihrer Bedeutung ist die Verkehrserziehung Unterrichtsinhalt von der 1. Jahrgangsstufe bis zum Übergang ins Berufsleben. „Wir beginnen im ersten Schuljahr unter anderem mit Gleichgewichtsübungen“, erklärt Sonderpädagogin Stefanie Hoheisel. Auch Theorie steht auf dem Stundenplan: es wird über gut erkennbare Kleidung gesprochen oder über Zebrastreifen. Im Klassenzimmer wird der Verkehr

nachgespielt: die einen sind die Autos, die anderen wollen am Zebrastreifen eine Straße überqueren. Bei Unterrichtsgängen und Ausflügen wird das Erlernte vertieft. Auf dem Schulhof werden die verschiedenen Fahrzeuge ausprobiert, die Koordination verbessert, die Bewegungen eingeübt. Den einen fällt das leichter, die anderen müssen motiviert werden. Nicht alle erreichen das Ziel, sich als Radfahrer oder Fußgängerin sicher im Verkehr bewegen zu können. Bei einigen fehlt das Gefahrenbewusstsein oder sie sind aufgrund etwa einer Autismus-Spektrum-Störung nicht in der Lage, die Reaktionen anderer Verkehrsteilnehmer einzuschätzen. „Etwa ein Drittel unserer Schüler und Schülerinnen beherrscht zum Schluss das Radfahren oder kann sich allein zu Fuß im Verkehr bewegen“, sagt Stefanie Hoheisel.



Vom Glück des Gehens

In einem Heft über Mobilität darf ein Kapitel über das Gehen, die ursprünglichste und einfachste Bewegungsart des Menschen, nicht fehlen. Und dies nicht allein der Vollständigkeit halber, sondern weil es beim Gehen etwas Besonderes zu gewinnen gibt: Wer vier- bis fünfmal in der Woche für wenigstens 30 Minuten mit einer Geschwindigkeit von mindestens fünf Kilometern in der Stunde geht, darf - wissenschaftlich bewiesen - mit Recht darauf hoffen, dass ihm das zu mehr Glücksgefühl, zu mehr Gesundheit, zur Prävention von Depressionen und zu mehr geistlicher Beweglichkeit verhilft. Regelmäßiges Gehen steigert nicht nur die Gehirnleistung, sondern beeinflusst auch unseren Alterungsprozess positiv. Dies alles geht aus dem überaus interessanten Buch „Das Glück des Gehens“ von Shane O’Mara (Hamburg 2020) hervor, das mit vielen Studienergebnissen die Aussage des Buchtitels belegt.¹

In diesem Buch wird klar, dass zu viel Sitzen viele negative Folgen hat: Menschen haben Rückenbeschwerden, klagen immer mehr über depressive Verstimmungen, haben Übergewicht und Schwierigkeiten mit der Beweglichkeit, nicht nur körperlich, sondern auch geistig und vor allem: viele Menschen fühlen sich nicht glücklich. Oft liegt es daran, dass sie nicht in Bewegung kommen, auch wenn sie es könnten.

Der dänische Religionsphilosoph Søren Kierkegaard hat geschrieben „Ich laufe mir jeden Tag das tägliche Wohlbefinden an und entlaufe so jeder Krankheit. Ich habe mir so meine besten Gedanken angelaufen und kenne keinen, der so schwer wäre, dass man ihn beim Gehen nicht loswerden würde.“ (S.166) Gehen hebt die Laune und schenkt gute Gedanken. Und schon seit der Antike weiß man, dass man im Gehen gut Probleme klären kann. Es gab mit den „Peripatetikern“ eine philosophische Schule, bei der man im Umhergehen philosophierte. Auch Jesus war mit seinen Jüngern zu Fuß unterwegs und lehrte sie „auf dem Weg“. Heute gibt es z.B. im Coaching ebenfalls „Sitzungen“ im Gehen.

Der irische Dramatiker James Joyce trägt eine weitere Facette zum Gehen ein: „Wir schreiten durch uns selbst dahin, Räufern begegnend, Geistern, Riesen, alten Männern, jungen Männern, Weibern, Witwen (...). Doch immer im Grunde uns selbst.“ (S. 170) In dieser „aktiven Form des Müßiggangs“ lassen wir Bilder in uns hochsteigen, die uns beschäftigen, um sie anschließend wieder abzulegen. Dies hat etwas Reinigendes, etwas Beruhigendes und dient dazu, mit uns selbst in Kontakt zu kommen.

Das alles kennen Menschen mit einer körperlichen Einschränkung ebenfalls. Mein Rollstuhlfahrender Kollege bestätigte mir, dass er die Segnungen des Gehens ebenfalls spürt, wenn er, wie er es ausdrückte, mit dem Rollstuhl „im Wald gejoggt ist“.

Gott hat den Menschen bei der Schöpfung von den Vögeln und Fischen unterschieden und ihn nicht als fliegendes oder als schwimmendes, sondern als gehendes Wesen geschaffen. Wer es kann, der tut gut daran, dies zu praktizieren oder auf andere Weise gut in Bewegung zu kommen.

¹ Er ist Professor für Experimentelle Naturwissenschaft an der Universität Dublin.

„ALLEIN Auto zu fahren ist unglaublich befreiend

von Angela Rietdorf

Autos können individuell für Menschen mit unterschiedlichsten Einschränkungen umgerüstet werden. Das ermöglicht Mobilität und einen Zugewinn an persönlicher Unabhängigkeit.

„Mein Auto möchte ich nicht mehr hergeben“, sagt Sarah R. Allein Auto zu fahren sei unglaublich befreiend. Die 32jährige Psychologiestudentin sitzt seit ihrer Kindheit im Rollstuhl. Sie hat AMC, eine angeborene Gelenksteife. Und sie hat einen Führerschein und ein für sie individuell umgerüstetes Auto, in das sie mit dem E-Rollstuhl hineinfahren kann. Vom Rollstuhl aus kann sie es mittels Joystick lenken, bremsen und Gas geben. Sie kann ihren Hund mitnehmen, andere Beifahrende und auch noch ihren zweiten Rollstuhl, in dem sie auch nicht-barrierefreie Örtlichkeiten erreichen kann. „Ich kann hinfahren, wo ich möchte, ich kann so lange bleiben, wie ich möchte“, sagt sie. Und das auch ganz spontan. „Mit Bahn oder Bus ist das leider kaum möglich. Alles muss geplant sein, möglichst Tage im Voraus“, sagt sie bedauernd. Für sie bedeutet das Autofahren Freiheit und Unabhängigkeit.



Frank Sodermanns kennt die Gefühle von Befreiung, Begeisterung, ja überschäumender Freude, die die Möglichkeit, allein Auto zu fahren, auslösen kann. Er betreibt in Wassenberg im Kreis Heinsberg nicht nur eine der größten Werkstätten in Deutschland, die sich auf das Umrüsten von Fahr-

zeugen für Menschen mit Behinderung spezialisiert haben. Er hat auch eine Fahrschule auf dem Gelände, in der Menschen mit unterschiedlichsten körperlichen, aber auch geistigen Einschränkungen den Führerschein machen können.



Fotos: Udo Leist



In der Halle sind – einmalig in Deutschland – Fahrzeuge mit insgesamt 200 verschiedenen Umbauten ausgestellt. Da kann der 4-Wege-Joystick ausprobiert werden, der Multifunktionslenkrad-Drehknopf oder die Sprachsteuerung. Es stehen Geräte zur Verfügung, die das Lenken mit dem Fuß ermöglichen, vom TÜV zugelassene Rollstühle, die als Fahrersitz im Auto dienen können.

Es gibt kleine, umgebaute E-Autos und große Campmobile mit Rollstuhlrampe oder Lift. Die technischen Möglichkeiten sind immens und können sehr viele Defizite ausgleichen. Das Wichtigste aber ist die Beratung. „Wir nehmen uns dafür viel Zeit“, sagt Frank Sodermanns, der 40 Mitarbeitende in seinem Betrieb beschäftigt. Schließlich ist jeder Umbau individuell auf einzelne Kunden und Kundinnen zugeschnitten und sollte nicht nur die heutige Situation, sondern auch zukünftige Entwicklungen in den Blick nehmen. Zwischen einer und vier Stunden investieren die Umbauspezialisten und -spezialistinnen in die Vorbesprechung.

Aber auch die Fahrzeugübergabe nach erfolgter Umrüstung wird intensiv begleitet. „Menschen mit Behinderung Mobilität ermöglichen zu können, ist nicht nur Beruf, das ist Berufung“, sagt der Kfz-Meister. „Wir machen das hier mit Herzblut.“ Das Ergebnis: Menschen mit Behinderungen, die ihr Leben selbstständig und unabhängig führen können. Weil sie mobil sind.

Sarah R. beispielsweise leitet in ihrer Freizeit in Düsseldorf eine inklusive Kinderanzuggruppe. „Das macht sehr viel Spaß. Ohne Auto wäre das nicht möglich“, stellt sie fest.

Angela Rietdorf lebt und arbeitet als freie Journalistin in Mönchengladbach. Sie ist auch als Öffentlichkeitsreferentin für den Ev. Kirchenkreis Gladbach-Neuss tätig. Ein Schwerpunkt ihrer Arbeit liegt im sozialen Themenfeld.



Vorgestellt: Jochen Timmermanns Der Autospezialist

von Sonja Weyers



„Mein Name ist Jochen Timmermanns, ich bin 22 Jahre alt und gelernter Schlosser. Ich wohne in einem Wohnhaus in Willich. Ich arbeite im HPZ. Ich weiß einiges über Autos. Bei mir sind es die alten Autos. Ich weiß, welches Auto Charles de Gaulle das Leben gerettet hat: die Citroen DS. Weil die auf drei Reifen weiterfuhr. Wegen der Federung. Ich habe auch ein Buch über dieses Auto.“

Früher waren es die neuen Autos. Heute sind es eher die alten Autos. 70er, 80er, 90er. Mit alter Musik kenne ich mich auch so aus. Zur Technik der Autos kann ich ein bisschen was erzählen. Ich lese viel. Das sauge ich dann alles auf. DDR-Mopeds. Die kennt keiner hier. Die waren im Westen auch nicht so bekannt. Die Schwalbe war ein Moped aus

der DDR. Die wurden gebaut in Suhl. Bei den Simson-Werken. Da gab es auch damals ein Versehrten-Mobil. Für „Invaliden“ sage ich jetzt mal ganz vorsichtig. Da ist eine Windschutzscheibe, die ist angebracht an der Karosserie. Und die Technik ist von der Schwalbe. Menschen, denen Gliedmaßen fehlten, die konnten dann alles mit der Hand betätigen. Bei mir laufen auch viele Auto-Sendungen. Daher weiß ich sowas. Ich glaube, dass man auf das Versehrten-Mobil damals genauso lange warten musste wie auf den Trabbi. Das waren zwölf Monate in der DDR. Ich interessiere mich auch für Elektro-Mobilität. Ein Mädchen, mit dem ich zusammen zur Arbeit fahre, deren Eltern haben einen Tesla. Dafür interessiere ich mich. Oder den ID.3 finde ich ganz schön,

von VW. Da habe ich sogar schon drin gegessen beim Händler. Beim Tesla sind es die Armaturen, das Cockpit. Da gibt es zum Beispiel den Dog-Mode, das habe ich auf YouTube gesehen. Der kühlt das Auto runter, wenn ein Hund im Auto ist. Oder man kann einen Mario-Kart-Verschnitt spielen, während man lädt. Das kann man dann übers Lenkrad steuern, richtig cool. Wenn man ein E-Kennzeichen beantragt, bekommt man auch noch eine Förderung. Ich bin mal in einem Elektro-Transporter von Nissan mitgefahren. Im Nissan LEAF. Das ist leiser als in einem anderen Auto. Wenn ich ein altes Auto sehe und dann das Benzin rieche – das vermisse ich bei einem Elektro-Auto. Den Benzin-Geruch von den alten Vergaser-Motoren. Ich fahre gerne

Fahrrad. Ich habe eine Stammstrecke hier in Willich. Ich habe da eine Werkstatt ausgemacht, die reparieren normale Autos und Oldtimer. Da gucke ich gerne zu. Da bekomme ich auch immer Sachen geschenkt. Alte Nummernschilder oder sowas.

Ich wünsche mir manchmal Begleitung, aber ich mache es alleine. Mit einem normalen Fahrrad. Meine Eltern wollen mir kein E-Bike kaufen. Die meinen, ich habe zwei gesunde Beine. Ich soll treten. Zur Arbeit werde ich leider mit einem Auto mit Verbrenner gefahren. Mit einem Touran. Da sitzen wir zu dritt eng hinten beieinander. Die Werkstatt habe ich gefunden, weil ich da tatsächlich ein altes Auto gesehen habe, was ich noch nie gesehen hatte. Was sich dann als Renault entpuppt hat beim Hinsehen. So bin ich dann da hängen geblieben. Ich bin einfach in die Halle und habe die Mechaniker mit Fragen gelöchert. Und ich durfte auch schon mit den alten Autos mitfahren. Ich durfte auch schon in einem Thomas-Magnum-Ferrari mitfahren. Wenn ich irgendwann mal so ein altes Auto hätte, würde ich mich gerne mit dem Motor beschäftigen. Der Ferrari war noch mit einer richtigen Kulissenschaltung. Das hat nach

Gefühl geklappt. Die neuen Ferraris haben ja alle eine Schalt-Platte wie bei der Formel-1.

Früher fehlte an den Autos der rechte Außenspiegel. Es gab kein ABS und kein ESP. Keine Servolenkung und keine Sicherheitsgurte. Und die Dieselmotoren musste man noch vorglühen. Das waren richtige Stinkbomben. Die alten „Mercedesse“ haben sie früher am Taxisstand warmlaufen lassen. Dass man sich nicht anschnallen brauchte, dass man im Auto rumklettern durfte. Das habe ich einmal in einem alten Oldtimer-LKW gehabt. Da hat mich der Besitzer vorgewarnt, als ich da mitgefahren bin. Aber das war schon cool. Die DS und der Käfer, das sind meine Lieblingsautos. Die DS konnte ja auf drei Rädern fahren. Wegen der Hydropneumatik. Das kann man heute nicht mehr. Das ist eine spezielle Federung. Das funktioniert mit Stickstoff. Der Käfer wurde tatsächlich zu Zeiten des Krieges entwickelt. Der hieß noch „Kraft-durch-Freude-Wagen“. Heutzutage fahren die Autos ja alle autonom. Die lenken selber. Das gibt es auch bei Mähdreschern mittlerweile. Auch bei Treckern. Und mir gefällt nicht, dass die kein Kassetten-Einschubfach mehr haben. LKWs haben mittlerweile Kameras anstatt Spiegel.

Der e-tron von Audi hat das auch. Das sieht schon spacig aus mit den Kameras.“

Spacig – an dieser Stelle beende ich die Wiedergabe des Gesprächs. Denn „spacig“ oder „spacey“ – so fühle ich mich nach dieser Fülle von Informationen. Denn mit Autos kenne ich mich eigentlich überhaupt nicht aus. Das ist jetzt anders. Nach dem Gespräch mit Jochen Timmermanns könnte ich sicherlich nun manch eine-Millionen-Frage bei einer berühmten Quizsendung beantworten. Der junge Mann bewegt sich geistig im Asperger-Autismus-Spektrum. Oh ja, sicherlich hätte er noch weitere Stunden über Autos sprechen und sogar referieren können. Mit seinem trockenen Humor nicht nur informativ, sondern auch höchst unterhaltsam. Was für ein faszinierender Mensch, den wir aus der Magazin-Redaktion per Zufall kennengelernt haben und Ihnen in diesem Magazin unbedingt vorstellen wollten.

Sonja Weyers ist PR-Referentin und Redakteurin des HephataMagazins.

Jochen Timmermanns lebt in einer Wohngemeinschaft in Willich, die von Hephata betreut wird.



Auch das ist Mobilität – bewegliche Arbeitszeitmodelle:

Wir sind Arbeitszeit-Magier und -Magierinnen

380

Arbeitszeitmodelle für 1800 Mitarbeitende



von Dieter Püllen

Neulich war ich bei einer Veranstaltung zum Thema Personal und Fachkräftemangel, bei der den fast 100 Teilnehmenden eindringlich ans Herz gelegt wurde, sich weit mehr auf die Erwartungen der Mitarbeitenden einzustellen, um weiterhin gute Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen einstellen und halten zu können.

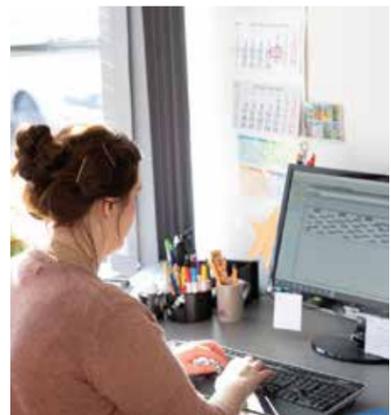
Und wir bei Hephata?

Ich musste unwillkürlich lächeln, als ich an unsere 380 verschiedenen Arbeitszeit-Modelle dachte, die wir seit Jahren für unsere 1.800 Mitarbeitenden mit Behinderungen erfolgreich und in aller Regel völlig reibungslos händeln.

Unsere Mitarbeitenden mit Behinderung haben unterschiedliche Bedürfnisse, auf die nur wenige herkömmliche Betriebe Rücksicht nehmen könnten: Da müssen Kinder erst zur Betreuung gebracht und später geholt werden – und so muss die erziehende Person mit Behinderung eben 20 Minuten später kommen, um 20 Minuten früher zu gehen.

Bei anderen klappt es mit dem Abholen durch Familienangehörige nur, wenn wir an den Arbeitszeiten schrauben, wieder andere haben das Problem, sich nur eine begrenzte Zeit konzentrieren zu können: Für sie müssen häufigere und längere Pausen eingeplant werden.

Auch Freundschaften, gemeinsame Wege zur Arbeit oder den Wunsch nach Weiterentwicklung berücksichtigen wir. Unsere Gruppenleitenden sind wahre Meister und Meisterinnen des Managements von Arbeitszeiten.



Während in der Personal-Veranstaltung von Work-Life-Balance und Auszeiten die Rede war, geht es bei uns nicht um Goodies für Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen, sondern um zwingende Notwendigkeiten, die oft genug von jetzt auf gleich vorgebracht und entsprechend schnell gelöst werden müssen.



Umzug in die eigene Wohnung bzw. der Einzug ins Betreute Wohnen oder die Kürzung der wöchentlichen Arbeitszeit von fünf auf vier Tage, damit der Mitarbeiter oder die Mitarbeiterin den häuslichen Verpflichtungen nachkommen kann.

Jetzt kommt also offenbar die individuelle Arbeitszeit-Organisation auch in „normalen“ Betrieben an, denn ein festgezurrtter Arbeitsbeginn um 7.30 Uhr, eine unumstößliche Mittagspause von 12.30 bis 13.30 Uhr sowie das pünktliche Arbeitsende um 17 Uhr sind für viele überholt.

Die maximale Flexibilität und das individuelle Coaching in den einzelnen Werkstätten stehen den wirtschaftlichen Erfordernissen wie der Einhaltung von Liefermengen und Lieferterminen zwar theoretisch entgegen, doch unsere erfahrenen Führungsteams schaffen Woche für Woche diesen Spagat – durch Achtsamkeit, Kreativität und eine gute Portion Humor.

Bei uns kommen die Menschen zuerst und dann die Arbeitszeiten ... und, um Klaus Wowereit, den ehemaligen Bürgermeister von Berlin, zu zitieren: „Und das ist auch gut so!“

Dieter Püllen ist Geschäftsleiter der Hephata Werkstätten gGmbH.

Fotos: Udo Leist

AAL Mehr Freiheit durch Technik: als Chance und Lösung

AAL, diese merkwürdige Abkürzung für technische Unterstützung, die bis heute im deutschen Sprachgebrauch keine gute Übersetzung gefunden hat: Ambient Assistent Living. Was soll das sein? Wir übersetzen es bei uns in der Regel mit „alltagsunterstützender Assistenz“ und meinen damit technische Unterstützungssysteme, die unter Einbeziehung ethischer Leitlinien eingesetzt werden, damit Menschen sich freier bewegen können, also unter anderem auch mobiler sind.

EIN BEISPIEL: Sebastian wohnt in einem Wohnhaus in der ersten Etage, ist sehr gangunsicher, meist kriecht er eher, als dass er läuft. Damit er sich nicht durch einen Treppensturz gefährdet, gab es lange Zeit nachts ein Gitter an seinem Bett. Das war natürlich durch einen richterlichen Beschluss genehmigt.

Im Zuge der Beschäftigung mit dem „Werdelfer Weg“, einem Verfahren zur Reduzierung freiheitsbeschränkender Maßnahmen, sind uns Situationen wie die von Sebastian begegnet. Wir wollten Beschränkungen zu vermeiden versuchen, den Menschen mehr Freiheit ermöglichen und gleichzeitig sicherstellen, dass sie sich nicht mehr als nötig in Gefahr bringen.

Das Bettgitter bei Sebastian konnte mit Hilfe von AAL-Technik entfernt werden, indem wir einen Sensor in seinem Zimmer eingesetzt haben, der ein Signal sendet, wenn er seine Zimmertür öffnet. Die Nachtwache hat dann noch ausreichend Zeit ihn zu erreichen, bevor er sich der Treppe nähert. Gleichzeitig kann Sebastian sich nachts sicher in seinem Zimmer bewegen und ist nicht auf das Bett allein begrenzt. Das bedeutet für ihn deutlich mehr Mobilität und Freiheit als vorher.

Solche Beispiele waren es, die uns vor über fünf Jahren animiert haben, uns intensiver mit technischen Möglichkeiten der Unterstützung auseinanderzusetzen. So haben wir das „Expertenteam AAL“ ins Leben gerufen. Menschen aus den Bereichen Wohnen, IT, Recht und dem Baubereich sind Teil der Gruppe. Gemeinsam besprechen wir jeden eingereichten Antrag, der uns aus dem Bereich „Wohnen“ erreicht.

Die Schilderungen begegnen uns, indem vor Ort Mitarbeitende zusammen mit einem der Experten unseres Teams, den betreffenden Kunden und Kundinnen und gesetzlichen Vertretungen das Ziel einer technischen Unterstützungslösung beschreiben und vorab besprechen.

Das Expertenteam AAL beschäftigt sich daneben auch immer wieder mit den Firmen, die technische Lösungen bieten und sucht nach weiteren innovativen Ideen. Inzwischen ist ein interessanter Technik-Markt entstanden. Aber nicht alles, was angeboten wird, ist in unserem Sinne. Bei der von uns eingesetzten Technik steht immer die Freiheit des einzelnen Menschen im Vordergrund. Die Technik dient nicht der Reduktion von Personal, sondern dem gezielten Einsatz personeller Ressourcen. Über verschiedene Meldesysteme können Menschen selbst Unterstützung einfordern oder das System tut das für sie, z.B. bei einer Epilepsie. So muss ggf. nachts ein schlafender Mensch nicht von der Nachtwache gestört werden. Das entlastet Mitarbeiter, holt sie aber andererseits bei einem Anfall sofort auf den Plan.

In den fünf Jahren AAL-Technik in der Wohnen gGmbH haben wir bisher 74 technische Lösungen gesucht und gefunden.

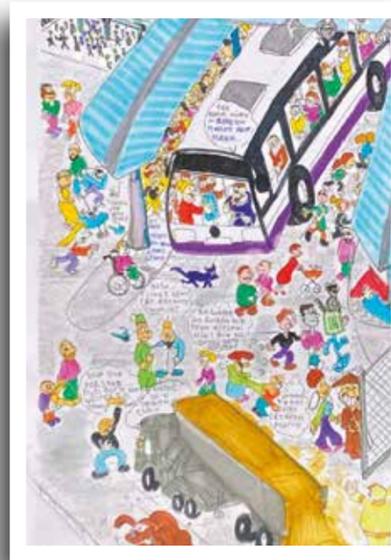
Die meisten halten bis heute und werden regelmäßig überprüft. Auf unserer Fachtagung vor wenigen Wochen haben zwei Menschen live davon berichtet, wie sie die Nutzung empfinden. Das war sehr beeindruckend und motiviert uns, die Expertise der Menschen mit Einschränkungen selbst noch mehr als bisher in die weiteren Planungen mit einzubeziehen.

Sabine Hirte ist Diakonin und Geschäftsleiterin der Hephata Wohnen gGmbH.



Bilder und Texte zum Thema

DIE RUBRIK AUS DEM ATELIER STRICHSTÄRKE



Elfchen zu Mobil:
 Viel
 Bus Bahn
 Auto Moped Fahrrad
 Rollstuhl egal man ist
 Mobil
 Ziel
 Fahre Bus
 Und Fahrrad manchmal
 Taxi weil ich bin
 Mobil

Texte von:
 Petra Bleilevens und Tina Georges
 Tina Georges
 Helmut Schneider



Arbeiten von:
 Helmut Schneider
 Marco Houben
 Petra Bleilevens
 Marcel Roemer

Mobile Hausgeräte

Ich habe ein super-cooles Hausgerät.
 Mit dem habe ich einen Kuchen und 12 Muffins ausgespät.
 Für die Zutaten brauche ich ein Messgerät.
 Im Ofen haben sie sich dann aufgebläht.
 Dabei dachte ich an eine Majestät
 Und schickte ihr das Rezept mit dem Faxgerät.
 Am Ende ist das auch eine Art von Mobilität.



Ich hab den Pflegedienst.
 Ich hab Euch.
 Ich hab Betreuung.
 Ich hab meinen Schatz.
 Ich hab die Arbeits-Gruppe.
 Ich hab keine Pause.
 Ich bleib zuhause.
 Ich fahre mit dem
 Bus zum Shoppen
 In der Stadt.

mobilität



©M. Dörr & M. Frommholz - stock.adobe.com

„Gesucht: Menschen mit Zeit, Hobbys und Ideen“

Zur Mobilität gehört nicht nur die technische Fortbewegungsmöglichkeit, sondern auch ein Ziel, das sich am besten gemeinsam erreichen lässt. Gesucht werden Menschen mit Zeit, Hobbys und Ideen.

Bart Schouenberg hat einen Traum: In spätestens zwei Jahren soll eine große Gruppe von Menschen mit und ohne Behinderung miteinander auf dem Weg sein, Zeit verbringen, Interessen teilen und vor allem Spaß haben. Der Beauftragte für inklusive Entwicklung bei der Evangelischen Stiftung Hephata sucht Menschen, die ihr Hobby und ihre Begeisterung, ganz alltägliche Tätigkeiten oder ihre Zeit mit anderen teilen möchten. Warum nicht die tägliche Runde mit dem Hund gemeinsam mit einem Nachbarn aus Hephata machen, der Hunde besonders liebt? Warum nicht beim Ausflug in den Zoo eine tierliebe „Hephaterin“ einladen? Warum nicht bei einer Radtour mit Abstecher ins Eiscafé den jungen Mann mit Behinderung mitnehmen, der so gern Fahrrad fährt und Eis isst? Es gibt viele Möglichkeiten, gemeinsam etwas zu tun.

„Durch die Corona-Pandemie sind viele Kontakte unserer Kunden und Kundinnen abgerissen“, erklärt Bart Schouenberg. „Viele sind jetzt in ihrer Freizeit einsam.“ Deshalb wünscht er sich einen Kreis von Freiwilligen, die Spaß daran haben, einen Teil ihrer Zeit mit Menschen mit Behinderung zu teilen.

Wie das aussieht, kann ganz individuell gestaltet werden. Da kann eine feste Beziehung zu einer Person aufgebaut werden. Da kann eine ganze Gruppe regelmäßig zu Ausflügen gefahren werden. Da kann einmal im Monat ein Spielenachmittag organisiert werden oder zweimal pro Woche ein Spaziergang. „Das Wichtigste ist, dass alle Spaß an der Begegnung und dem gemeinsamen Tun haben“, betont Schouenberg.



©AnnaStills - stock.adobe.com



©Duncan M/PeopleImages - stock.adobe.com



©halfpoint - stock.adobe.com



©Daisy Daisy - stock.adobe.com



©mooseshop - stock.adobe.com

„Es ist ein Ehrenamt, das auf Freiwilligkeit und Freude basiert, aber eine gewisse Verbindlichkeit ist natürlich auch notwendig.“

Wer seine Zeit oder sein Hobby teilen möchte, wird nicht allein gelassen, sondern von Hephata professionell begleitet. Es gibt einen Ehrenamtsvertrag, mit dem Versicherungsfragen abgeklärt werden. Die Freiwilligen werden eingewiesen und auch begleitet oder unterstützt, wann und wo es sinnvoll ist. Die Aktivitäten können so bunt und vielfältig wie das Leben sein: gärtnern, imkern, spielen, wandern. In einem ersten Schritt werden Menschen mit gleichen Interessen zusammengebracht. Und dann kann ausprobiert werden, ob auch zwischenmenschlich alles passt. Also ähnlich wie beim Dating, nur im Freizeitbereich.

Mobilität kann bedeuten, sich zusammen auf einen Weg zu machen und Gemeinschaft zu erfahren. Dazu braucht es vor allem Menschen, die mitgehen und von ihrer Zeit abgeben wollen.

Wer sich ehrenamtlich engagieren möchte, kann mit Bart Schouenberg Kontakt aufnehmen:

Bart.Schouenberg@hephata-mg.de



©pololia - stock.adobe.com

Wenn Sie sich persönlich nicht engagieren können und uns lieber finanziell unterstützen wollen, dann freuen wir uns über Ihren Beitrag, der die Unternehmungen möglich macht. Unser Spendenkonto finden Sie auf der letzten Seite im Impressum oder online auf: www.hephata-spenden.de

Unter die Lupe genommen

DIE RUBRIK VON HEPHATAS SOCIAL-MEDIA-TEAM

Rollfiets

von Lisa Benders



Fotos: Social-Media-Team

Ein Rollfiets, was ist das eigentlich und wie funktioniert das? Diese Frage hat Leo sich gestellt, als er bei seinen Recherchen darauf gestoßen ist, dass eine Wohngruppe von Hephata ein solches erhalten hat.

Wir - das Social-Media-Team - waren deshalb auf dem Hephata-Zentralgelände in Mönchengladbach, um uns das Rollfiets einmal anzuschauen. Dort hat Leo sich dann mit Michael Kirberg getroffen, um ihm einige Fragen zu dem Rollfiets zu stellen und dieses einmal zu checken. Dabei kam heraus, dass ein Rollfiets Menschen mit einer Gehbehinderung und auch Rollstuhlfahrern und -fahrerinnen ermöglicht, Fahrradfahren zu können. Es sei eine Art Tandem, in das vorne ein Rollstuhl eingespannt werden kann und so sieht es auch aus – wie ein halbes Fahrrad mit einem Rollstuhl vorne dran.

Daraufhin beschlossen Leo und Herr Kirberg, dass sie mit dem Rollfiets eine Runde fahren wollen, um das Ganze einmal in Action zu sehen und zu erleben. Herr Kirberg setzte Leo also um, in den Rollstuhl des Rades. Als beide dann startklar waren, fuhren sie los. Auf ihrer kleinen Tour fuhren sie über das ganze Gelände, bis sie für eine Pause am Café hielten, wo sie sich gemeinsam etwas ausruhen wollten.

Doch Leo fiel auf, dass er seinen Rollstuhl ja nun gar nicht dabei hatte, wie sollte er denn nun überhaupt in das Gebäude kommen? Herr Kirberg konnte Leo jedoch beruhigen, da der Rollstuhl am Rollfiets auch abmontierbar ist. Mit wenigen Handgriffen hatte Leo nun einen Rollstuhl und die beiden konnten gemeinsam im Café ihre Pause genießen. Leo stellte sich dann die Frage, ob es denn mit dem Rad nicht total anstrengend sei, wenn auf dem Weg, den man fahren möchte, ein Teil der Strecke bergauf gefahren werden muss. Beide waren sich einig - das muss getestet werden!

Nachdem Leo und Herr Kirberg also das Café wieder verlassen hatten und der Rollstuhl genauso schnell wieder anmontiert war, wie er zuvor auch abmontiert worden war, ging die Radtour weiter in Richtung des nächsten Berges. Herr Kirberg konnte zeigen, dass auch eine Steigung mit dem Rad kein Problem ist, da es über einen Motor verfügt, der die fahrende Person unterstützt.

Als nun auch dieser Aspekt von Leo gecheckt worden war, machten sich die beiden wieder auf den Rückweg zur Wohngruppe, wo Herr Kirberg Leo wieder in seinen eigenen Rollstuhl umsetzte.

Leo hat an diesem Tag ganz schön viel über das Rollfiets gelernt. So etwas ist aber natürlich auch sehr teuer und wäre ohne entsprechende finanzielle Mittel nicht möglich gewesen. Die Anschaffung des Fahrrades der Wohngruppe wurde durch die Aktion Mensch, Hephata und zwei Mitarbeitende ermöglicht. Definitiv eine sinnvolle Anschaffung, die nun auch von Leo gecheckt und für bestanden erklärt worden ist.

Lisa Benders ist seit einem Jahr Mitarbeiterin im Social-Media-Team.



Wenn ihr euch ein eigenes Bild von diesem Rollfiets machen wollt, haben wir eine gute Nachricht für euch, denn als Social-Media-Team haben wir es uns natürlich nicht nehmen lassen, das Ganze auch mit unseren Kameras zu begleiten. Das Video, das dabei entstanden ist, könnt ihr euch also auch auf YouTube anschauen. https://youtu.be/W_EY9Nv_NBY



Ihr möchtet mehr von uns sehen? Auf Instagram und Youtube sind wir unter dem Namen „Behindert – so what“ zu finden.

Baustellenfest in Krefeld-Hüls

alle Fotos ©Hephata

Im September fand in Krefeld-Hüls ein Baustellenfest statt, bei dem der Neubau des Hephata-Hauses Am Mariengraben gefeiert wurde. Auf 450 Quadratmetern Wohnfläche entstehen hier acht Apartmentwohnungen und Räume zur gemeinschaftlichen Nutzung für junge Menschen mit geistigen Behinderungen.

Die Hephata Wohnen gGmbH wird als Dienstleister die ambulante Betreuung im Haus übernehmen. Für die Bauherrin, die Evangelische Stiftung Hephata mit Stammsitz in Mönchengladbach und Wirkungskreis in ganz NRW, ist es das erste Bauprojekt in Krefeld.

Gemeinsam mit den Mitgliedern des Fördervereins „8sam-miteinander-in-Hüls e.V.“ standen Hephata-Verantwortliche, Bau-Verantwortliche und natürlich die zukünftigen Bewohner und Bewohnerinnen den Gästen Rede und Antwort und führten im Anschluss

an den offiziellen kleinen Festakt begeistert durch den Rohbau – ihr zukünftiges neues Zuhause. Der Einzug ist für den Sommer 2023 geplant.



Wir sind Deutscher Meister!

Bei der Deutschen Meisterschaft der Werkstätten für behinderte Menschen ist den Hephata-Fußballerinnen die erneute Sensation gelungen! In vier Platzierungsspielen gelang es den Damen zehn Punkte einzufahren. Genauso wie dem Team der Landesauswahl Schleswig-Holstein. Im direkten Vergleich hatte es vormittags das einzige Unentschieden des Tages gegeben. Der Respekt vor den Final-Gegnerinnen war groß. So groß, dass die Mönchengladbacherinnen, die bei der DM das Land Nordrhein-Westfalen vertraten, nicht mit dem Sieg rechneten. Vielleicht war das auch das Erfolgsrezept, was sie bis ins

Acht-Meter-Schießen rettete. Das und sicherlich auch die enorm starke Nata-scha Wermelskirchen, die etliche Schüsse auf ihr Tor parierte und unzählige Überzahl-Angriffe entschärfte. Aber auch der Rest des Teams war meisterlich unterwegs, was am Ende mit dem Sieg des Turniers belohnt wurde. Hephata-Vorständin Verena Hölken und Koordinator Tobias Jarvers zeigten mit ihrer Anwesenheit, dass der Frauenfußball bei Hephata eine enorme Bedeutung hat. Und Fußball-ikone Otto Rehhagel gratulierte den Damen persönlich.



NAMEN UND NEUIGKEITEN

25 Jahre Hephata BQG & 40 Jahre Hep-Shops



Oberbürgermeister Felix Heinrichs und Hephata-Vorständin Verena Hölken eröffneten im August gemeinsam das große Mitarbeiterfest zum 25jährigen Jubiläum der Hephata BQG. Ein heißer Sommerabend, köstliches Essen, kühle Getränke und die mega Stimmungs-Band SpinOff sorgten dafür, dass das Jubiläum ein tolles Event für die Mitarbeiterschaft wurde.



Die Hephata BQG ist übrigens eines der Integrationsunternehmen der Evangelischen Stiftung Hephata, in denen Menschen einen Job finden, die auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt noch nicht oder nicht mehr zurechtkommen.

Seit 1982 gibt es in Mönchengladbach schon die auch zur BQG gehörenden Hep-Shops. Angefangen hat es damals mit dem ersten Geschäft auf der Albertusstraße, weitere Filialen folgten. Mit der Übernahme des NOAH-Shops in Neuss wurden die Hep-Shops auch über die Stadtgrenzen hinaus bekannt. Das Konzept: Mit Sachspenden Arbeitsplätze sichern. Und das vom ersten Tag an ökologisch und nachhaltig.



Hephata feierte die Einsegnung des Vorstandes

200 Angestellte waren der Einladung von Harald Ulland und Verena Hölken gefolgt, um deren Einsegnung in ihr Amt zu feiern.



„Wir sind Teil der Belegschaft. Wir sind nur gemeinsam stark. Wir brauchen einander. Wir sind Hephata!“ Mit diesen Schlussätzen beendeten die beiden den offiziellen Teil der großen Hephata-Party, um dann bis in den späten Abend hinein gemeinsam zu feiern, zu essen, zu trinken und zu singen.

Das Rahmenprogramm wurde begeistert angenommen. In der Fotobox, die fast heiß gelaufen ist, wurden unzählige Erinnerungsfotos gemacht. Es wurde gekickert, der Lukas „verhauen“ und eine Probefahrt mit einem möglichen Job-Bike gemacht. Während der ganzen Zeit spielten BeFour und Rob & Paddy Live-Musik auf der Bühne.

Deejay Generald heizte mit Hits der 80er und aktuellen Songs die Stimmung hoch und es wurde ausgelassen getanzt. Einige trauten sich auch, einen Karaoke-Song zu präsentieren. Den Anfang machten natürlich Verena Hölken und Harald Ulland selbst mit dem Evergreen „Griechischer Wein“.



„Küppers Ingenieure“ spenden 3.200 Euro für Karl-Barthold-Schule

Heinz-Peter Küppers, Geschäftsführer der Mönchengladbacher Firma „Küppers Ingenieure“, kam mit einem Shirt und einem Scheck. Das Shirt zeigte die Silhouette der Alpen und war schon einen weiten Weg „gegangen“. An den sportlichen Körpern von Küppers Freunden hatte es die Alpen überquert, auf einem Fahrrad. Für jeden gefahrenen Kilometer hatte Küppers um Spenden gebeten – ein bewährtes Konzept, beispielsweise bei den weltweit bekannten Wohltätigkeitsmärschen. Und hier funktionierte es auch: 3.200 Euro kamen zusammen, die Küppers dann herzlich an Bitra Berentzen übergab, der Rektorin von Hephatas Förderschule in Mönchengladbach. Was mit dem Geld geschieht? Das wusste Joachim Händelkes, der Leiter von Hephatas Bau- und Liegenschaften: „Wir bauen derzeit die Schule um und können mit dem Geld auf dem neuen Schulhof



von links: Joachim Händelkes, Bitra Berentzen, Heinz-Peter Küppers

einen Gestaltungsschwerpunkt für Mädchen und Jungen aus dem Autismus-Spektrum setzen.“

30 Jahre Hephata Berufskolleg

Unter dem Motto „Wir.Feiern.Zukunft.“ fand im September das 30jährige Jubiläum des Hephata Berufskollegs statt. Harald Ulland, Theologischer Hephata-Vorstand, zum Motto: „Wer ist dieses WIR, das da heute feiert? Es ist das Kollegium des Berufskollegs. Es ist die Schulgemeinde mit Schülerschaft und Studierendenschaft. Aber mehr noch: dieses WIR ist die gesamte Evangelische Stiftung Hephata. Hephata war immer auch ein Ort für Bildung. Damit gehört auch Pädagogik zum Kerngeschäft der Evangelischen Stiftung Hephata. Allein die Tatsache, dass in diesem Jahr wieder 361 junge Menschen hier ihre Ausbildung machen, lässt mich zuversichtlich in die Zukunft blicken, denn vor ihnen liegen 40 oder 50 Jahre Arbeitsleben, für das sie ausgestattet sind mit einem Wertekanon, der ihnen Halt und Orientierung bietet, und einem Deutungsrahmen, der ihnen ermöglicht, ihr Leben zu verstehen und daraus neue Kraft zu schöpfen in allen möglichen Varianten von Zukunft.“



Die gesamte Rede von Harald Ulland finden Sie in der HephataMagazin-App.

IHK-BESTENEHRUNG 2022: HEPHATA ERHÄLT ZWEI AUSZEICHNUNGEN

Der 4. November war schon ein besonderer Abend für die zu Ehrenden. Geladen hatte die IHK Mittlerer Niederrhein, um die Besten der Besten zu ehren. Zu den Gästen zählten bekannte Bundes- und Landes-Politiker und -Politikerinnen und verliehen so dem Event Glanz und Glamour. Ebenso wie die über 500 geladenen jungen Gäste in ihren schicken, hippen, edlen und besonderen Outfits. IHK-Geschäftsführer Jürgen Steinmetz gab zu, dass dieser Abend für ihn Jahr um Jahr der schönste Termin des Jahres sei. Und auch IHK-Präsident Elmar te Neues zeigte sich durchweg begeistert und stolz auf die zu Ehrenden. Einem ernstem Thema, dem Fachkräftemangel, begegnete er an diesem Abend ganz praktisch: „Ausbilden, ausbilden, ausbilden!“ Das sei die Antwort darauf. Mönchengladbachs Oberbürgermeister Felix Heinrichs gab den ehemaligen Auszubildenden per Videobotschaft mit auf den Weg: „Bleiben Sie der Region erhalten!“ Ein Abend der in Erinnerung bleiben wird. So wie die Auszeichnung für Vorstandsassistentin Christine Wagner – als beste Auszubildende im kaufmännischen Bereich – und Hephatas Personalabteilung – als bester Ausbildungsbetrieb.



von links: Christine Wagner, Sarah Huttmacher (Personalabteilung)

Hephata trauert um seinen Reformier Johannes Degen

Ohne ihn wäre die Evangelische Stiftung Hephata nicht das anerkannte diakonische Sozialunternehmen, das es heute ist. Mit ihm verliert die Diakonie Deutschland einen Impulsgeber und Querdenker.

Am 7. August 2022 verstarb in Überlingen Prof. Dr. Johannes Degen, von 1996 bis 2007 theologischer Vorstand der Stiftung Hephata.

Degen wurde zum 1.3.1996 als Direktor der damals so benannten „Evangelischen Bildungs- und Pflegeanstalt Hephata“ berufen, die sich zu der Zeit in einer Krise befand. Damit nahm er die Herausforderung an, überholte Anstaltsstrukturen aufzubrechen und Hephata zu einem profilierten, diakonischen Sozialunternehmen zu entwickeln, das die Würde und Selbstbestimmung von Menschen mit Behinderung ernst nimmt und seine Ziele und Strukturen entsprechend ausrichtet.

Konkret trat zu Beginn von Degens Amtszeit eine neue Satzung in Kraft, die in § 2 vorsieht, dass sich alle Dienste der Stiftung „... am Wohl und an den Interessen der Behinderten (Menschen) orientieren, die, soweit möglich, ihr Leben selbst gestalten.“ Die Unternehmensbezeichnung änderte sich in „Evangelische Stiftung Hephata“. Degen hatte den Mut – zusammen mit seinem Führungsteam – die Sonderwelt „Anstalt“ aufzulösen. Das Stiftungsgelände in Mönchengladbach wurde zu einem Stadtteil für „normale“ Wohnbevölkerung entwickelt.

Menschen mit Behinderung zogen vom Stiftungsgelände weg in überschaubare, behindertengerechte Wohnhäuser integriert in Stadtteile (Dezentralisierung). Neue Wohnangebote der Stiftung wurden im Rheinland an den Lebensorten der Menschen mit Behinderung realisiert (Regionalisierung).

Degen setzte die Zielwerte: Assistenz, Selbstbestimmung, Integration. Und er sorgte für deren Umsetzung. 1997 organisierte Degen in Mönchengladbach das Symposium „Unternehmerische Diakonie im Rheinland“, weitere vergleichbare Symposien folgten. 2002 gab er den Impuls zur Herausgabe des HephataMagazins. Im Januar 2007 trat Prof. Dr. Johannes Degen in den Ruhestand.

In der bundesdeutschen Diakonie fand der am 18. Oktober 1941 in Hamburg geborene Degen 1975 große Beachtung mit seinem Buch „Diakonie und Restauration – Kritik am Sozialprotestantismus in der BRD“, es folgten ca. 80 Publikationen in Buchform oder als veröffentlichte Vorträge. Zu den Stationen in Degens Arbeitsleben gehörten renommierte Positionen wie „Vorsteher der Diakonie Kaiserswerth, Düsseldorf“ (1986 – 1992) und „Direktor der Diakonischen Akademie, Berlin/Stuttgart“ (1993 – 1996). Zwischen 1973 und 2005 übte Degen zusätzlich Lehrtätigkeiten an verschiedenen Hochschulen aus.

2007 wurde er mit dem „Johann-Hinrich-Wichern-Preis“ – vergeben vom Institut für Diakoniewissenschaft und DiakonieManagement Bethel, Bielefeld – ausgezeichnet.

Hephata ist Prof. Dr. Johannes Degen für sein Wirken und seine Erfolge besonders dankbar. Seiner Familie und seinen Angehörigen gilt unser aufrichtiges Mitgefühl.

„Das Wagnis ganz anders zu denken Paradies hinter dem Horizont in langen Spannungsbögen anschieben und ausklinken.“

Johannes Degen 1.12.2000

Dieter Kalesse leitete von 1986 bis 2018 die Abteilung Kommunikation der Evangelischen Stiftung Hephata.



alle Fotos ©Hephata

RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN: Mobilität für Menschen mit Behinderung

UN-Behindertenrechtskonvention

Artikel 20 Persönliche Mobilität

Die Vertragsstaaten treffen wirksame Maßnahmen, um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen, indem sie unter anderem

- die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen in der Art und Weise und zum Zeitpunkt ihrer Wahl und zu erschwinglichen Kosten erleichtern;
- den Zugang von Menschen mit Behinderungen zu hochwertigen Mobilitätshilfen, Geräten, unterstützenden Technologien und menschlicher und tierischer Hilfe sowie Mittelpersonen erleichtern, auch durch deren Bereitstellung zu erschwinglichen Kosten;
- Menschen mit Behinderungen und Fachkräften, die mit Menschen mit Behinderungen arbeiten, Schulungen in Mobilitätsfertigkeiten anbieten;
- Hersteller von Mobilitätshilfen, Geräten und unterstützenden Technologien ermutigen, alle Aspekte der Mobilität für Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen

Sozialgesetzbuch Neuntes Buch – Rehabilitation und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen – (Artikel 1 des Gesetzes v. 23. Dezember 2016, BGBl. I S. 3234) (Neuntes Buch Sozialgesetzbuch - SGB IX)

§ 83 Leistungen zur Mobilität

(1) Leistungen zur Mobilität umfassen

- Leistungen zur Beförderung, insbesondere durch einen Beförderungsdienst, und
 - Leistungen für ein Kraftfahrzeug.
- (2) Leistungen nach Absatz 1 erhalten Leistungsberechtigte nach § 2, denen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel auf Grund der Art und Schwere ihrer Behinderung nicht zumutbar ist. Leistungen nach Absatz 1 Nummer 2 werden nur erbracht, wenn die Leistungsberechtigten das Kraftfahrzeug führen können oder gewährleistet ist, dass ein Dritter das Kraftfahrzeug für sie führt und Leistungen nach Absatz 1 Nummer 1 nicht zumutbar oder wirtschaftlich sind.
- (3) Die Leistungen nach Absatz 1 Nummer 2 umfassen Leistungen
- zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs,
 - für die erforderliche Zusatzausstattung,
 - zur Erlangung der Fahrerlaubnis,

4. zur Instandhaltung und

5. für die mit dem Betrieb des Kraftfahrzeugs verbundenen Kosten. Die Bemessung der Leistungen orientiert sich an der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung.

(4) Sind die Leistungsberechtigten minderjährig, umfassen die Leistungen nach Absatz 1 Nummer 2 den wegen der Behinderung erforderlichen Mehraufwand bei der Beschaffung des Kraftfahrzeugs sowie Leistungen nach Absatz 3 Nummer 2.

§ 113 Leistungen zur Sozialen Teilhabe

1) Leistungen zur Sozialen Teilhabe werden erbracht, um eine gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft zu ermöglichen oder zu erleichtern, soweit sie nicht nach den Kapiteln 3 bis 5 erbracht werden. Hierzu gehört, Leistungsberechtigte zu einer möglichst selbstbestimmten und eigenverantwortlichen Lebensführung im eigenen Wohnraum sowie in ihrem Sozialraum zu befähigen oder sie hierbei zu unterstützen. Maßgeblich sind die Ermittlungen und Feststellungen nach Kapitel 7.

(2) Leistungen zur Sozialen Teilhabe sind insbesondere

- Leistungen für Wohnraum,
- Assistenzleistungen,
- heilpädagogische Leistungen,
- Leistungen zur Betreuung in einer Pflegefamilie,
- Leistungen zum Erwerb und Erhalt praktischer Kenntnisse und Fähigkeiten,
- Leistungen zur Förderung der Verständigung,
- Leistungen zur Mobilität,
- Hilfsmittel,
- Besuchsbeihilfen.

§ 114 Leistungen zur Mobilität

Bei den Leistungen zur Mobilität nach § 113 Absatz 2 Nummer 7 gilt § 83 mit der Maßgabe, dass

- die Leistungsberechtigten zusätzlich zu den in § 83 Absatz 2 genannten Voraussetzungen zur Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft ständig auf die Nutzung eines Kraftfahrzeugs angewiesen sind und
- abweichend von § 83 Absatz 3 Satz 2 die Vorschriften der §§ 6 und 8 der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung nicht maßgeblich sind.

Impressum



HephataMagazin

Einblicke - Ansichten - Ausblicke
21. Jahrgang

Herausgeber:

Evangelische Stiftung Hephata
Hephataallee 4
41065 Mönchengladbach
Pfarrer Dr. Harald Ulland, Theologischer Vorstand
Telefon: 0 21 61 / 246 - 0
Telefax: 0 21 61 / 246 - 2120
E-Mail: post@hephata-mg.de
Internet: www.hephata-mg.de

Beirat:

Karsten Bron, Oberhausen
Oberkirchenrat i. R. Klaus Eberl, Wassenberg
Marcel Roemer, Mönchengladbach
Prof. Dr. Sandra Glammeier, Mönchengladbach
Vanessa Strauch, Düsseldorf
Rolf Weidenfeld, Mettmann

Redaktion:

Alexandra Schoneweg, Pfarrer Dr. Harald Ulland, Sonja Weyers
Telefon: 0 21 61 / 246 - 2920
E-Mail: hephatamagazin@hephata-mg.de

Konzept / Grafik Design:

Udo Leist, Studio für Kommunikationsdesign
41466 Neuss, Tel.: 0 21 31 - 74 54 88

Druck:

Das Druckhaus Beineke Dickmanns GmbH, Korschenbroich

Spendenkonto:

KD-Bank, Dortmund IBAN: DE84 3506 0190 0000 0011 12
BIC: GENODED1DKD

Alle Freunde und Förderer der Evangelischen Stiftung Hephata erhalten das HephataMagazin kostenlos.

Copyright©

Evangelische Stiftung Hephata, Udo Leist - Kommunikationsdesign

Alle Rechte vorbehalten, fotomechanische oder elektronische Wiedergabe auch einzelner Teile, sowie Nachdruck nur mit Quellenangabe und Genehmigung des Herausgebers.

Die Evangelische Stiftung Hephata ist Mitglied in:





Ausbildung im sozialen Bereich am Hephata Berufskolleg

Sie arbeiten gerne mit Menschen und sehen Ihre Zukunft in einer Tätigkeit im sozialen Bereich? Dann sollten wir uns kennenlernen!



UNSERE BILDUNGSGÄNGE

- **Sozialpädagogik (Erzieher)**

praxisintegrierte Ausbildung zum Erzieher (m/w/d)

Abschluss: Staatlich anerkannte Erzieher mit der Möglichkeit zum Erwerb der Fachhochschulreife.

- **Heilerziehungspflege**

praxisintegrierte Ausbildung zum Heilerziehungspfleger (m/w/d)

Abschluss: Staatlich anerkannte Heilerziehungspfleger mit der Möglichkeit zum Erwerb der Fachhochschulreife.

- **Sozialassistent, Schwerpunkt Heilerziehung**

Ausbildung zum Sozialassistenten - Schwerpunkt Heilerziehung (m/w/d)

Abschluss: Staatlich geprüfte Sozialassistenten - Schwerpunkt Heilerziehung.



Berufskolleg der Evangelischen Stiftung Hephata

Schwalmstraße 206

41238 Mönchengladbach

Internet: www.hephata-berufskolleg.de

HEPHATA bildung
berufskolleg

HEPHATA. unternehmen mensch.

BITTE BEACHTEN SIE: Die Kontaktdaten der Redaktion des HephataMagazins finden Sie im Impressum (eine Seite zurück)!