

Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung



Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität: Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung

Herausgeber:



Wissenschaftliche Begleitung:



Gefördert durch:



aus Mitteln des Ausgleichsfonds


Inhalt

1. Einführung
 - 1.1 Verkehrs- und Mobilitätserziehung heißt lebenslanges Lernen
 - 1.2 Allgemeine didaktische Hinweise
2. Kernkompetenzen im Straßenverkehr
3. Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung für Menschen mit Behinderungen
 - 3.1 Menschen mit geistiger Behinderung
 - 3.2 Menschen mit körperlicher Behinderung
 - 3.3 Menschen mit einer Sehbehinderung
 - 3.4 Menschen mit einer Hörschädigung
4. Methoden zur Kompetenzschulung
5. Quellen

Zur besseren Lesbarkeit wird in den Lerneinheiten die männliche Schreibweise verwendet.

Grundsätzlich sind jedoch Frauen und Männer gleichermaßen angesprochen.

Mit „Fachkraft“ (abgekürzt: FK) sind alle Menschen gemeint, die sich um die Mobilitäts- und Verkehrserziehung bemühen, z. B. Gruppenleiter einer WfbM, Mobilitätstrainer, Sonderpädagogen, Wohnheimmitarbeiter, Therapeuten, Eltern, Betreuer. Teilnehmer – Menschen mit Behinderung, deren Mobilitätskompetenz gefördert werden soll – werden mit „TN“ abgekürzt.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 1	
	Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung			

1. Einführung

Welche Kompetenzen sind notwendig, um sicher am Straßenverkehr teilzunehmen? Dieser Frage wollen wir im Kapitel „Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung“ nachgehen. Dabei verzichten wir bewusst auf die Darstellung von Verkehrsregeln und speziellen Situationen im Straßenverkehr. Diese werden in den Lernstufen A bis G behandelt.

Neben Grundvoraussetzungen, speziell für Menschen mit Handicap, finden Fachkräfte hier Hinweise zu Sicherheitstrainings und -programmen, zu Workshops und Seminaren. Methoden und Anregungen für die Praxis sollen Impulse geben, wie die nötigen Kompetenzen und Fähigkeiten für ein sicheres Bewegen im Straßenverkehr geschult werden können. Die Beispiele und Anregungen können Sie ganz nach Bedarf anpassen, erweitern oder umstrukturieren.

1.1 Verkehrs- und Mobilitätserziehung heißt lebenslanges Lernen


Im Kindergarten, in der Grundschule, auf weiterführenden Schulen und im Erwachsenenalter: Verkehrsaufklärung sollte das ganze Leben lang ein Thema sein. Denn sowohl die Umwelt als auch die persönliche Situation ändert sich permanent. So stehen einerseits immer wieder Neuerungen im Straßenverkehr und bei den technischen Voraussetzungen an, andererseits wandeln sich die individuellen Möglichkeiten der begleiteten Menschen im Laufe der Zeit.

„Mobilitätskompetenz erwerben heißt lernen, eigenständig mobil zu sein und verantwortungsbewusst Mobilitätsentscheidungen zu treffen.“¹ Grundlage der Mobilitäts- und Verkehrserziehung ist eine umfassende psychomotorische Erziehung, die das Bewegungs-, Wahrnehmungs-, Anpassungs- und Reaktionsvermögen fördert.

Diese Voraussetzungen sollten idealerweise bereits ab dem Kindergarten und in der Grundschule trainiert und erlernt werden. Tatsächlich gehört es zu den Aufgaben der Schule, verkehrsspezifische Kenntnisse zu vermitteln und die benötigten Fähigkeiten für eine sichere und rücksichtsvolle Teilhabe am Straßenverkehr zu fördern: Die Kultusministerkonferenz (Beschluss der KMK vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012) hat der Schule die „allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung“ als einen Teil ihres Bildungs- und Erziehungsauftrags zugeschrieben.

Hierbei erweitern die Schüler ihre motorischen Fertigkeiten wie auch ihr Wahrnehmungs- und Reaktionsvermögen. Sie bauen ein flexibles, situationsbezogenes Verhalten und die Fähigkeit zur Antizipation von Risiken im Straßenverkehr und zur Vermeidung von Gefahren aus.

¹ Quelle: Netzwerk Verkehrssicheres NRW, www.verkehrssicherheit.nrw.de/verkehrssicherheit_nrw/aufgaben/der_mensch/mobilitaetskompetenz.php, Zugriff 05.06.2013

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 2	
	Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung			

Mobilitätserziehung für ein besseres Miteinander

Die Verkehrswacht² geht einen Schritt weiter und stellt fest: „Zeitgemäße Verkehrs- und Mobilitätserziehung leistet einen wichtigen Beitrag zur Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung. Sie setzt auf verantwortungsvolle und kompetente Verkehrsteilnahme, bezieht Fragen der Verkehrsentwicklung ebenso ein wie die Förderung des allgemeinen Sozialverhaltens.“

Es geht also nicht nur um eine reine Wissensvermittlung von Verkehrsregeln und ihre Befolgung. Vielmehr ist das Miteinander von Menschen gemeint: „Egoistisches Denken und Handeln von Individuen und Gruppen, die diese Regeln nicht akzeptieren oder ignorieren, bilden die Ursache für das Gegeneinander. Sie führen zu Konflikten, die sich in Frustrationen und Aggressionen ausleben können. Es muss das Ziel sein, Einstellungen und Verhaltensweisen zu entwickeln, die es ermöglichen, solche Konflikte auszuhalten und sie konstruktiv zu lösen. In diesem Erziehungsprozess geht es auch um Elemente der Schlüsselqualifikationen ‚Kommunikationskompetenz‘ bzw. ‚Sozialkompetenz‘.“³

Lernangebote nach Maß


Die besondere Herausforderung für die Fachkraft besteht darin, die Mobilitäts- und Verkehrserziehung an die jeweilige Lebenssituation und die bereits gemachten Erfahrungen (gerade im Kontext Straßenverkehr) des Teilnehmers anzuknüpfen. Hier spielen das Alter, der aktuelle Aktionsradius und die Lebensumstände eine Rolle. Ebenso ist bedeutsam, wie die Person am Straßenverkehr teilnimmt. Zwar sind die Verkehrsregeln für die Beteiligten gleich, jedoch kann sich die Perspektive eines Fußgängers sehr stark von der eines Aktiv-Rollstuhlfahrers unterscheiden, obwohl sie beide den Bürgersteig benutzen.

In den Lernstufen A bis G finden Sie, nach Verkehrsmittel thematisch sortiert und an konkreten Beispielen erörtert, die relevanten Verkehrsregeln und Punkte, die Beachtung finden sollten. „Die Einhaltung von Verkehrsregeln ist eine elementare Grundvoraussetzung für einen sicheren Straßenverkehr. Durch allgemeine Regeln wird das Verhalten Einzelner kalkulierbar. [...] Es gilt die Grundregel aus der Straßenverkehrsordnung, wonach jeder Verkehrsteilnehmer sich so zu verhalten hat, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.“⁴

² Quelle: Verkehrswacht, www.verkehrswacht-medien-service.de/fileadmin/vms/images/content/pdf/Sekundarstufe/Verkehrserziehung_und_Mobilitaetsbildung_in_der_Schule.pdf, Zugriff 16.07.2013

³ Quelle: Curriculum Mobilität, www.curriculummobilitaet.de/miteinander-gegeneinander/didaktische-intention.html, Zugriff 20.06.2013

⁴ Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVBS), www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/74626/publicationFile/47708/verkehrssicherheitsprogramm-2011.pdf, Zugriff 16.07.2013

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 3	
	Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung			

Vom Kleinen zum Großen

Grundsätzlich ist auch für die allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung das Prinzip „vom Kleinen zum Großen“ ratsam: Schritt 1 sollte sein, grundlegende verkehrsspezifische Fähigkeiten zu fördern. Im nächsten Schritt sind das Verständnis der Verkehrsregeln und das sichere Verhalten im Straßenverkehr wichtig.


Im weiteren Verlauf wird der Fokus auf die Ausweitung des Aktionsradius gelegt. So sollte das nahe Lebensumfeld erkundet und Stück für Stück erarbeitet werden, damit beispielsweise der Weg von der Wohnung zum Arbeitsplatz möglichst selbstständig bewältigt werden kann.

Nach dem Grundsatz „Vom Gewohnten zum Neuen“ kann als Nächstes das Erschließen von unbekanntem Wegstrecken oder auch eines bekannten Weges unter unterschiedlichsten Umständen (etwa veränderte Witterungsbedingungen) erfolgen. Das Ziel ist, dass der Teilnehmer schließlich verschiedene Situationen im Straßenverkehr, auch ungewohnte, möglichst autark meistern kann.

1.2 Allgemeine didaktische Hinweise

Bei der Gestaltung von Lernprozessen geht es immer darum, die motorischen und kognitiven Voraussetzungen jedes einzelnen Teilnehmers zu berücksichtigen. Analysieren Sie die organisatorischen Rahmenbedingungen vorab und versuchen Sie, diese den Bedürfnissen der Teilnehmer bestmöglich anzupassen, zum Beispiel:

- Raum – drinnen oder draußen (Reservierung, Beleuchtung, Störungen, Anzahl der Stühle, Wetter)
- Tageszeit (Leistungskurve, Motivation, Dunkelheit, Witterungsverhältnisse)
- Dauer des Lernprozesses (Konzentrationsfähigkeit, Aufmerksamkeit, kurze/lange Lerneinheiten)
- Individuelles Lerntempo (langsam/schnell, Wiederholungen, Informationsmenge)
- Verschiedenen Lernformen (einzeln/in der Gruppe, Partnerarbeit, „Hausaufgaben“)
- Lernhilfen (Kontrolle/Lösungen, Strukturierung, gleiche Muster, Rituale)
- Ebenen des Lernens (praktisch, visuell, auditiv; Beispiele, Demonstrationen)
- Beziehungen in der Lerngruppe (Gruppendynamik, Peergroup, Lernen am Vorbild, Experten)
- Lernmaterialien (Medien, Arbeitsblätter, Hilfsmittel, Lernniveau)
- Emotionale Aspekte (Gefühle, Einstellungen, Hoffnungen, Niederlagen/Erfolgs-erlebnisse)
- Einstellung der Fachkraft (Vorbild, Helfer, Anleiter, kein „Besserwisser“)

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 4	
	Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung			

Drei grundsätzliche Aspekte

1. Die vorliegende Lernstufe erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es handelt sich um erarbeitete Inhalte zur Mobilitätsförderung, die sowohl inhaltlich als auch methodisch-didaktisch individuell ergänzt werden können.
2. Die vorliegende Lernstufe ist leicht verständlich formuliert. Die Schwierigkeit der Inhalte und ihrer Formulierung sollte jedoch zielgruppenspezifisch angepasst werden. Da einige Themen von regionalen Gegebenheiten abhängig sind (z. B. die Gestaltung von Haltestellenschildern), müssen auch diese bei der Anwendung der Lerneinheiten bedacht werden. Zudem kann es in vielen Bereichen zu inhaltlichen Änderungen kommen (z. B. Straßenverkehrsordnung), sodass sich die Fachkraft über die Aktualität der Materialien informieren sollte.
3. Die vorliegenden Lerneinheiten gliedern sich je nach theoretischem oder praktischem Schwerpunkt in die Bereiche: Einleitung für die Fachkraft, Informationsblatt, Arbeitsblatt und Praxis.

2. Kernkompetenzen im Straßenverkehr


Um sicher am Straßenverkehr teilnehmen zu können, sind grundlegende und verkehrsspezifische Kompetenzen gefragt. Auf der Basis einer allgemeinen Mobilitäts- und Verkehrserziehung werden diese Fähigkeiten und Fertigkeiten in einem ersten Schritt überprüft und getestet. Lücken sollten zuerst geschlossen oder zumindest reduziert werden, bevor das eigentliche Verkehrstraining für die einzelnen Verkehrsmittel durchgeführt wird.

Grundlegende Voraussetzungen

Für ein sicheres Bewegen im Straßenverkehr benötigt ein Verkehrsteilnehmer idealerweise (nach Geistigbehindertenpädagogik⁵ und Stöppler, 2002):

- Ein intaktes Sensorium
 - Visuelle Wahrnehmungskompetenz: Farbwahrnehmung, Form- und Objektwahrnehmung, räumliche Orientierung, Gesichtsfeld und Blickmotorik
 - Auditive Wahrnehmungskompetenz: auditives Differenzieren, Lokalisieren, Entfernungshören, Figur-Grund-Diskriminierung

⁵ Quelle: Geistigbehindertenpädagogik, www.geistigbehindertenpaedagogik.de/skripte/sport/sport.html, Zugriff 20.06.2013

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 5	
	Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung			

- Eine intakte kognitive Verarbeitungsmöglichkeit der sensorischen Reize
 - Aufmerksamkeit: Aufmerksamkeitsfokussierung und -wechsel
 - Reaktionsfähigkeit: Entscheidungszeit, Bewegungszeit
 - Eine intakte zentralmotorische Steuerung
 - Motorik: Gleichgewicht, Haltung, Bewegungs- und Handlungsunterbrechungen
- Eine intakte emotionale Verarbeitungsmöglichkeit der sensorischen Reize
 - Kommunikation: dem Kontext angemessenes Verständnis von verbalen und insbesondere nonverbalen Mitteilungen, Aufnahme und Aufrechterhalten des Blickkontaktes
 - Soziale Kompetenzen: Verständnis sozialer Kommunikation, Handlungsabsichten und -motivationen, Vorhersehen der Folgen, emotionale Perspektivenübernahme
- Umweltstimuli müssen in ausreichendem Maße vorhanden sein.

Erst wenn die vorangestellten Kompetenzen wenigstens teilweise vorhanden sind, sollten verkehrsspezifische Voraussetzungen trainiert werden. Fehlen eine oder mehrere Bedingungen, setzen Sie genau an dieser Stelle an – beispielsweise mit Übungen, die die Wahrnehmung schulen (siehe Punkt 4 in diesem Kapitel). Wenn ein Teilnehmer größere Schwierigkeiten hat, können die Übungen auch beliebig oft wiederholt werden.

Verkehrsspezifische Voraussetzungen


Die Verkehrswacht⁶ unterscheidet drei wichtige Kernkompetenzen zur Teilnahme am allgemeinen Straßenverkehr, die es bei Bedarf zu fördern gilt, und definiert sie wie folgt:

1. Bewegung
2. Wahrnehmung
3. Verständigung

„Bewegungsförderung bedeutet:

- Mehr Bewegungssicherheit durch neue Bewegungserfahrungen zu erwerben
- Geschwindigkeit erfahren (Beschleunigung/Stoppen/Abbremsen)
- Den Einfluss von Bewegung auf Entscheidungsspielräume zu erkennen
- Das Reaktionsvermögen zu trainieren
- Die eigene Körperkoordination zu verbessern
- Besser das eigene Gleichgewicht halten und ausbalancieren zu können

⁶ Quelle: Verkehrswacht, www.verkehrswacht-medien-service.de/fileadmin/vms/images/content/pdf/Sekundarstufe/Verkehrserziehung_und_Monilitaetsbildung_in_der_Schule.pdf, Zugriff 16.07.2013

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 6	
	Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung			


Wahrnehmungsförderung bedeutet:

- Das Hör- und Seh-Vermögen zu trainieren
- Zu lernen, aus welcher Richtung ein Geräusch kommt
- Unterscheiden zu können zwischen wichtigen und weniger wichtigen Signalen und Geräuschen
- Verschiedene optische Eindrücke aufzunehmen und zuzuordnen, zwischen Formen, Farben und Größen zu unterscheiden
- Gefahren zu erkennen und realistisch einzuschätzen
- Komplexe Situationen im Straßenverkehr zu überblicken und die weitere Entwicklung zu antizipieren
- Die TN in die Lage zu versetzen, die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer zu erkennen

Verständigungsförderung bedeutet:

- Die eigenen Absichten anderen eindeutig mitteilen zu können,
- Verständigungszeichen und -regeln zu erkennen (Gestik, Mimik, Handzeichen, Verkehrsregeln und -zeichen),
- Mit Verständigungsproblemen flexibel umgehen zu können,
- Sich in mehrdeutigen Situationen geschickt verständigen zu können.⁷

⁷ Quelle: ebenda

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 7	
	Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung			

3. Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung für Menschen mit Behinderungen

Die individuelle Mobilität eines Menschen hängt stark mit der Fähigkeit zusammen, sich im Straßenverkehr sicher und eigenständig zu bewegen. Damit ist sowohl die „körperliche“ als auch die „räumliche“ Mobilität gemeint. Mobilität kann eine Erweiterung des eigenen Aktionsradius mit sich bringen; sie trägt dazu bei, soziale Barrieren abzubauen und die Integration in allen gesellschaftlichen Bereichen zu erleichtern (Stöppler 2002, S. 31).

Mobilitäts- und Verkehrserziehung bedeutet also ein Stück Teilhabe. Sie bietet die Möglichkeit, den tatsächlichen Aktionsradius zu erweitern. Der individuelle Aktionsradius setzt sich zusammen aus den Teilfähigkeiten Mobilität, Wahrnehmungs-, Aufmerksamkeitsfähigkeit, Raumkompetenz und Selbstständigkeit. Je größer der Aktionsradius ist, desto größer sind die Möglichkeiten zu einem realitätsnahen Handeln. Mobilitäts- und Verkehrserziehung ermöglicht Menschen mit Behinderung durch eine allmähliche Erweiterung der Selbstständigkeit und der Fähigkeit zur Raumkompetenz (der Fähigkeit, sich in Raum und Umgebung zu positionieren und diese[n] wahrzunehmen) eine Teilnahme am Straßenverkehr.


Die unterschiedlichen Arten der Verkehrsteilnahme, die in den Lernstufen A bis G betrachtet werden:

- Fußgänger (mit Hilfsmittel)
- Fahrradfahrer
- Rollstuhlfahrer/E-Mobil-Fahrer
- Handbike/Adaptivbiker
- Autofahrer (Motorradfahrer)
- Bus- und Bahnfahrergast

Stöppler (2002, S. 31) weist darauf hin, dass Abhängigkeit und Fremdbestimmung in der Mobilität – etwa in Form von Fahrdiensten – die Integration erheblich beeinträchtigen. In der Praxis, so stellt sie fest, scheitern integrative Maßnahmen häufig an mangelnder Mobilität.

Bezogen auf das Erreichen eines Arbeitsplatzes hat die allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung einen bedeutenden Stellenwert: Eine hohe Mobilität ermöglicht die berufliche Integration automatisch. Wer (möglichst) selbstständig seinen Arbeitsplatz erreicht, hat bessere Chancen auf einen Arbeitsplatz beziehungsweise diesen zu behalten, insbesondere wenn der Übergang auf den ersten Arbeitsmarkt geplant ist.

Wer selbst mobil und nicht auf Fahrdienste angewiesen ist, kann natürlich auch seinen Alltag individueller gestalten. „Bestimmte Kriterien, z. B. schnellere Autos, bessere ÖPNV-Verbindungen, bessere Straßen, führen zur Erweiterung des Aktionsradius, jedoch nicht zum häufigeren Verlassen der Wohnung“, hält Stöppler (2002, S. 17) fest. „Eine Person wird umso mobiler, je mehr sie Wege, Ziele, Verkehrsmittel, Zeiten, Dauer selbst bestimmen beziehungsweise auswählen kann und je mehr Alternativen sie zur Auswahl hat. Diese Wahlfreiheit setzt zunächst Mobilitätswissen, Infor-

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 8	
	Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung			

miertheit etc. voraus, ist jedoch auch abhängig von den Umweltbedingungen und der vorliegenden Infrastruktur“ (ebenda).

Individuelle Mobilitätseinschränkungen erfordern individuelles Training

Die große Bandbreite verschiedener Ausprägungen und Erscheinungsformen von Mobilitätseinschränkungen erfordert jeweils eine flexible und individuelle Variante der Mobilitäts- und Verkehrserziehung. Im Folgenden wollen wir einige dieser Ausprägungen betrachten.

3.1 Menschen mit geistiger Behinderung

Form und Ausprägung einer sogenannten geistigen Behinderung können sehr unterschiedlich sein. Es bedarf einer speziellen Herangehensweise, wenn das Thema „Straßenverkehr“ vermittelt und geübt werden soll.

Meist gehen mit einer geistigen Behinderung psychische Störungen beziehungsweise psychische Krankheitsbilder einher. Dadurch sind Menschen mit einer geistigen Behinderung oftmals besonders in ihrem persönlichen Aktionsradius eingeschränkt, lernen sie den Straßenverkehr doch oft nur vom Fahrdienstfahrzeug aus kennen. Nicht selten grenzen besorgte Eltern und Betreuer die zugestandenen Aktionsräume zusätzlich ein (Stöppler 2002, S. 11).


Insofern müssen sowohl Tempo als auch die Kleinschrittigkeit der Lerneinheiten konkret angepasst werden. Das beginnt beim verständlichen Formulieren. Auch kann es sich anbieten, die Übungen häufiger zu wiederholen. Ebenso sollen die kognitiven Fähigkeiten Berücksichtigung finden. Nur so kann der Teilnehmer an eine möglichst autarke Teilnahme am Straßenverkehr herangeführt werden.

3.2 Menschen mit körperlicher Behinderung

So verschieden Körperbehinderungen sein können – stets sind sie längerfristig oder lebenslang gegeben. Übergänge zu chronischen Erkrankungen können fließend sein. Allerdings betrifft eine körperliche Behinderung den Menschen nicht allein physisch, sondern immer in seiner Gesamtpersönlichkeit: Von der Motorik über Wahrnehmung, Intelligenz, Lernen, Handlungsfähigkeit und emotionalem Verhalten bis zur Kommunikation und der Identitätsentwicklung in der sozialen Interaktion.⁸

Wer eine Körperbehinderung „erwirbt“ – also nicht von Geburt an besitzt – muss sich oftmals aus einer neuen Perspektive mit der Teilnahme am Straßenverkehr auseinandersetzen. Wer früher als Fußgänger unterwegs war und heute im Rollstuhl sitzt, kann eventuell eine Straßenkreuzung nicht „mal eben“ in einigen zügigen Schritten überqueren. Erst muss er den Bordstein exakt anfahren,

⁸ Quelle: Bechstein, www.mbechstein.de/reader_pm/theorie_themen/08_koerperbehinderung.pdf, Zugriff 16.07.2013

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 9	
	Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung			

die gesamte Querung dauert länger. Somit ist nicht nur der Umgang mit dem Rollstuhl bedeutend, sondern auch die Wahrnehmung der Gesamtsituation.

Unter Umständen liegt zusätzlich eine Beeinträchtigung in Wahrnehmung, Kommunikation oder Emotionalität vor. Und leider ist die öffentliche Verkehrssituation oftmals noch immer nicht frei von Barrieren, die die Mobilität von Rollstuhlfahrern einschränken. Vielleicht ist zusätzlich die neue Lebenssituation – auf einen Rollstuhl oder ein anderes Hilfsmittel angewiesen zu sein – noch so ungewohnt, dass die bekannten Grundregeln im Straßenverkehr einen anderen Stellenwert bekommen.

Ein Weg könnte sein, vorab Übungen zu den verkehrsspezifischen Kompetenzen durchzuführen, um anschließend die eigentlichen Situationen im Straßenverkehr durch- und anzugehen. Die Übungen sollten, wenn immer möglich, einen Bezug zum Alltag haben.

Sturzgefahr und kognitive Probleme beispielsweise können mit folgenden Tests frühzeitig erkannt werden:⁹

1. Multitasking-Test: Stop Walking when Talking
2. Timed Up-and-Go
3. Handkraftmessung


3.3 Menschen mit einer Sehbehinderung

In diese Gruppe fallen Menschen, deren Sehvermögen teilweise oder ganz beeinträchtigt ist. Das betrifft nicht nur Sehschärfe und Gesichtsfeld, zusätzlich können Probleme wie erhöhte Blendempfindlichkeit auftreten oder Farben werden anders wahrgenommen.¹⁰

Gerade wenn eine Sehschädigung schon sehr lange oder seit der Geburt besteht, ist der Erfahrungs- und Erlebnisspielraum häufig stark eingegrenzt. Wichtige situative Aspekte wie nonverbales Kommunikationsverhalten (Gestik und Mimik) werden oft nicht erkannt oder können nicht rechtzeitig gedeutet werden. Ausschnittsweise wahrgenommene Handlungen anderer Personen, gerade im Straßenverkehr, sind für diese Menschen oftmals nicht nachvollziehbar und können missverstandene Reaktionen hervorrufen. Wenn Informationen jedoch falsch aufgenommen oder gar nicht erkannt werden, können aus einem Missverständnis schnell Gefahrensituationen entstehen; die Unfallgefahr steigt.

⁹ Quelle: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV), [www.udv.de/de/publikationen/brosch%C3%BCren?tx_udvpublications_pi1\[catId\]=1&tx_udvpublications_pi1\[abc\]=S&cHash=b46e4d27ba21192aa624a9690d39bc0c](http://www.udv.de/de/publikationen/brosch%C3%BCren?tx_udvpublications_pi1[catId]=1&tx_udvpublications_pi1[abc]=S&cHash=b46e4d27ba21192aa624a9690d39bc0c), Zugriff 20.06.2013

¹⁰ Quelle: Ministerium für Bildung, Wissenschaft, Weiterbildung und Kultur Rheinland-Pfalz, www.foerderung.bildung-rp.de/behinderung/sehschaedigung.html, Zugriff 16.07.2013

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 10	
	Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung			

Auch wenn sehbehinderte Menschen Mühe haben, Gesichter, Ampeln, Straßenschilder oder Fahrpläne zu erkennen, und Blinde diese Orientierungshilfen überhaupt nicht wahrnehmen – auch sie können sich im Straßenverkehr relativ sicher und selbstständig bewegen. Dazu braucht es allerdings immer auch die Aufmerksamkeit und Hinweise sehender Menschen. Sogenannte Orientierungs- und Mobilitätslehrer vermitteln beispielsweise Grundfertigkeiten, Umweltwissen und Strategien. Dieser Unterricht ist auf das individuelle Sehvermögen der Teilnehmer zugeschnitten und berücksichtigt ihre Bedürfnisse, Erfahrungen und Fähigkeiten. Auch der Einsatz von Orientierungs- und Mobilitätshilfen, einschließlich des weißen Stocks, wird geschult. Meist beginnt das Training in einem ruhigen Wohngebiet, später wird das Einkaufen, die Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln oder die Orientierung in komplexen Gebäuden trainiert. So lernen sie, sich mithilfe ihrer „anderen“ Sinne zu orientieren und möglichst viele Informationen über ihre Umgebung zu sammeln.¹¹

3.4 Menschen mit einer Hörschädigung

Unter dem Begriff „Hörschädigung“ werden recht unterschiedliche – dauerhafte oder zeitweilige – Beeinträchtigungen der Hörfähigkeit zusammengefasst. In der Folge einer Hörschädigung sind häufig Sprachkompetenz und Kommunikationsfähigkeit beeinträchtigt. Etwa ein Kind von 1.000 wird mit Hörstörung geboren, die sich auf die Sprachenerlernung auswirkt. Neben der Schwierigkeit, Umgebungsgeräusche und Sprache wahrzunehmen, können auch Gleichgewichtsstörungen auftreten. Entsprechend empfinden Hörgeschädigte als besonders schwierig:¹²


- Gespräche mit Hörenden
- Kommunikation in alltäglichen Situationen
- Situationen der Freizeitgestaltung
- Zurechtfinden im Straßenverkehr

Autos, Straßenbahnen oder Fahrradfahrer werden vielleicht spät oder gar nicht wahrgenommen. Auch Entfernungen und Geschwindigkeiten können nicht optimal erkannt werden. Das im Straßenverkehr wichtige „Richtungshören“ kann ebenfalls beeinträchtigt sein. Darunter leidet das Orientierungsvermögen, in der Folge werden Verkehrssituationen bisweilen falsch interpretiert.

Kein Wunder, dass sich Menschen mit einer Hörschädigung auf der Straße oft unsicher fühlen und Schwierigkeiten haben, sich insbesondere in ungewohnter Umgebung zurechtzufinden. Dennoch muss häufig erst um Verständnis für die Situation geworben werden sowie für mögliche Gefahren im Straßenverkehr. Im nächsten Schritt ist eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den besonderen Situationen und Herausforderungen möglich.

¹¹ Quelle: Schweizerischen Zentralverein für das Blindenwesen, www.szb.ch/wissen/das-wichtigste-zu-blindheit-und-sehbehinderung-im-ueberblick/sichere-und-gefahrlose-fortbewegung-ist-nicht-selbstverstaendlich.html, Zugriff 20.06.2013

¹² Quelle: Ministerium für Bildung, Wissenschaft, Weiterbildung und Kultur Rheinland-Pfalz www.foerderung.bildung-rp.de/behinderung/hoerschaedigung.html, Zugriff 16.07.2013

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 11	
	Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung			

4. Methoden zur Kompetenzschulung

An dieser Stelle möchten wir Ihnen Methoden für eine umfassende Bewegungs- und Wahrnehmungsschulung vorschlagen und Praxisanregungen geben. Der Teilnehmer soll grundlegende Fähigkeiten und Fertigkeiten trainieren und so verinnerlichen, dass sie im Alltag ganz automatisch abgerufen werden können.


Regelwissen alleine reicht nicht aus, um sich sicher im Straßenverkehr zu bewegen. Wichtig ist, dass die Verkehrsteilnehmer Stück für Stück – im Rahmen ihrer Möglichkeiten – an die unterschiedlichen Situationen herangeführt werden. Wie? Im Wesentlichen durch „learning by doing“ (John DEWEY). Dabei bieten sich die Prinzipien von klein nach groß, von leicht nach schwer, von bekannt zu unbekannt an.

Der Ablauf kann von „Trockenübungen“ (Grundkompetenzen) über „gestellte“ Verkehrssituationen (ohne Passanten, zum Beispiel auf einem Verkehrsübungsplatz) zu realen Verkehrssituationen erfolgen, sowohl mit als auch ohne Begleitung. Es kann hilfreich sein, sich zunächst auf eine zu bewältigende Strecke zu konzentrieren, beispielsweise auf den Weg von der Wohnung zum Arbeitsplatz.

Der optimale Ablauf sieht so aus: Zunächst werden grundsätzlichen Kernkompetenzen trainiert, dann das Anwenden von Regeln; anschließend werden die Erfahrungen in einem Schonraum geübt und schließlich im realen Verkehr angewendet. So erlangt der Teilnehmer Routine. Er lernt, sich besser zu orientieren und kann sich auf bekannter Strecke auf neue Situationen einstellen, etwa auf unterschiedliche Wetterbedingungen oder Lichtverhältnisse.

Grundlagen trainieren


Mit Farbreaktionsspielen (rot und grün) kann die Reaktion auf verschiedene optische und akustische Reize geübt werden. Grundbewegungsformen lassen sich durch freies Laufen oder Fahren in einer Gruppe trainieren, oder durch Laufspiele mit einfachen Anforderungen an das Regelverständnis und Sozialverhalten. Sinnesübende Spiele schulen beispielsweise genaues Beobachten, schnelles Reagieren, Orientieren im Raum und die Aufmerksamkeit.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 12	
	Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung			

Übungsbeispiele:¹³

- Sinneswahrnehmungen, Reizverarbeitung und Reizreaktion
- Sinneseindrücke im Straßenverkehr
- Geschwindigkeit: schätzen und messen
- Befähigung zum verantwortungsvollen, sicheren und partnerschaftlichen Bewegen im Verkehr mit verschiedenen Mobilitätsmitteln (z. B. Fahrrad, ÖPNV, Auto)
- Fähigkeit zur Aneignung, Bewertung und Mitgestaltung öffentlicher Räume unter Berücksichtigung verschiedener Mobilitätsbedürfnisse
- Befähigung zur individuellen und gesellschaftlichen Mobilitätsgestaltung unter nachhaltigen Gesichtspunkten
- Einstellungen wie z. B. Vorsicht und Rücksichtnahme erzeugen
- Handlungsmöglichkeiten aufzeigen (Verkehrssituationen in Theorie und Praxis)
- Grundsätzliches Regelwissen und das richtige Verhalten im Straßenverkehr üben
- Bewegungsgeschicklichkeit durch spielerische Übungen (z. B. einem Roller- oder Fahrradparcours) trainieren
- Die Verkehrsmittelwahl (wann gehe ich zu Fuß, wann nehme ich Bus, Fahrrad, Bahn?) besprechen

¹³ Quellen: Curriculum Mobilität, www.curriculummobilitaet.de/unterrichtsbeispiele/beispiel-iii.html, www.curriculummobilitaet.de/fuehrerschein-im-kopf/didaktische-intention.html, Zugriff 20.06.2013
Dagmar Wilde, www.dagmarwilde.de/sachunterricht/ergverkehr.pdf, Zugriff 20.06.2013

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 13	
	Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung			

5. Quellen

Bechstein, Manfred, www.mbechstein.de

Brumberg, Meike, www.sonderpaed-online.de

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVBS), www.bmvbs.de

Curriculum Mobilität, www.curriculummobilitaet.de

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV), www.udv.de

Kultusministerkonferenz, www.kmk.org

Ministerium für Bildung, Wissenschaft, Weiterbildung und Kultur Rheinland-Pfalz,
www.foerderung.bildung-rp.de

Netzwerk Verkehrssicheres NRW, www.verkehrssicherheit.nrw.de

Schweizerischen Zentralverein für das Blindenwesen, www.szb.ch

Stöppler, Reinhilde, Mobilitäts- und Verkehrserziehung bei Menschen mit geistiger Behinderung,
Rieden 2002

Verkehrswacht, www.verkehrswacht-medien-service.de

Wilde, Dagmar, www.dagmarwilde.de

Weitergehende Informationen zu Thema „Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrserziehung“ können zum Beispiel nachgelesen werden unter:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V., www.adfc.de

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, www.bmvbs.de

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V., www.fahrlehrerverbaende.de

Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e. V., www.dguv.de

Deutsche Verkehrswacht e. V., www.deutsche-verkehrswacht.de

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. u. Deutsche Verkehrswacht e. V.,
www.verkehrssicherheitsprogramme.de

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V., www.dvr.de

Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH, www.bussgeldkatalog-mpu.de/bussgeld/verkehrszeichen/

Verkehrsclub Deutschland e.V., www.vcd.org