



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 zusätzliche 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 gegeben. 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



Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität: Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme

Herausgeber:



Wissenschaftliche Begleitung:



Gefördert durch:



aus Mitteln des Ausgleichsfonds

Inhalt

1. Einführung
 - 1.1 Rücksicht – für ein sicheres Miteinander
 - 1.2 Allgemeine didaktische Hinweise
2. Übungen und Arbeitsblätter
 - 2.1 Wichtige Verhaltensregeln, Schilder und Sicherheitshinweise
 - 2.2 Praktische Übungen zur mobilitätsrelevanten Rücksichtnahme
3. Teilnehmerbefragung
4. 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	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

1. Einführung

Mit Rücksicht kommt man besser an: Im Straßenverkehr gelten nicht nur Vorschriften wie die Straßenverkehrsordnung, sondern auch Regeln der Höflichkeit. Was gegenseitige Rücksichtnahme bedeutet, erproben die Teilnehmer in den Übungen dieses Moduls ganz praktisch.

Daneben finden Sie generelle Hinweise für das Verhalten auf der Straße und im öffentlichen Nahverkehr. Die Inhalte sind grundsätzlich für alle TN geeignet und können mit unterschiedlichen Methoden umgesetzt werden, zum Beispiel mit Arbeitsblättern oder als Memory-Spiel. Vielleicht möchten Sie die Verkehrsschilder auch groß ausdrucken, an einer Wand aufhängen und erläutern.

Wählen Sie das Trainingsmaterial nach Bedarf aus den Kategorien öffentlicher Nahverkehr, Fahrradfahrer/Adaptivbike/Handbike, Autofahrer und Fußgänger/Rollstuhlfahrer aus. Die jeweils relevanten Verkehrsschilder und Verhaltensregeln werden vorgestellt.

Grundwissen auffrischen und spielerisch üben

Weil gegenseitige Rücksichtnahme leichter fällt, wenn man die Situation der anderen Verkehrsteilnehmer einzuschätzen weiß, ist auch die Kenntnis der Schilder wichtig. Wir empfehlen daher, für die TN alle Informationen und Übungen in Betracht zu ziehen. Dies gilt ebenfalls für die Autofahrer: Zwar lernen sie die Grundregeln und Verhaltensweisen in der Fahrschule, aber eine Auffrischung „von der anderen Seite“ – also aus Sicht der anderen Verkehrsteilnehmer – bringt oft nützliche Erkenntnisse.

Im Rollenspiel lassen sich unterschiedliche Kommunikationssituationen in Bus und Bahn darstellen, um dem TN mehr Sicherheit zu geben und das Gelernte zu festigen. Für die Rollenspiele sind mindestens vier TN vorgesehen.

Außerdem stellen wir Ihnen einen Parcours vor, auf dem Vorfahrtregeln und der „gute Ton“ mit Fahrrad, Adaptiv- und Handbike oder Rollstuhl praktisch geübt werden kann. Die Kenntnis der grundlegenden Schilder und Verhaltensregeln wird dabei vorausgesetzt.

Zu allen Themenbereichen bieten wir Ihnen spielerische Lernerfolgskontrollen in Frageform an, die Sie für die jeweilige Zielgruppe anpassen können.

Wir haben die Inhalte nach bestem Wissen zusammengestellt. Bitte beachten Sie, dass jederzeit Änderungen in der Straßenverkehrsordnung (StVO) möglich sind.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 2	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

1.1 Rücksicht – für ein sicheres Miteinander

Mit den Gedanken schon im Wochenende oder bei einer anstehenden Arbeit – da ist schnell ein Unfall passiert. Eine längere Aufmerksamkeitsspanne und Konzentration sind wichtig, wenn man unterwegs ist. Hier sollte jeder sowohl auf sich selbst achten als auch aufmerksam für andere Verkehrsteilnehmer sein.

Für ein sicheres Miteinander im öffentlichen Raum gibt es verschiedene allgemein anerkannte und akzeptierte Grundprinzipien. Der erste und wichtigste Paragraph der Straßenverkehrsordnung spiegelt dies wider: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird“ (§ 1 StVO).

Wohlwollen – eine großzügige Geste

Rücksicht bedeutet, dass einem die Bedürfnisse anderer Menschen bewusst sind. Dass man, dem anderen wohlwollend, freiwillig auf die Umsetzung eigener Rechte und Wünsche verzichtet. Rücksicht kann auf Kinder, alte oder behinderte Menschen, Nachbarn, Kollegen, Mitspieler, Partner, aber auch auf die Natur genommen werden.

Rücksichtsloses Handeln ist dagegen so definiert, dass man nur an der Durchsetzung eigener Interessen, Rechte und Wünsche orientiert ist. Es hat nur selten strafrechtliche Konsequenzen – etwa wenn andere Menschen gefährdet oder verletzt werden oder ein Schaden für die Umwelt entsteht –, führt jedoch häufig zu ärgerlichen Reaktionen anderer.

Das Erlernen von Rücksichtnahme beginnt bereits in der Kindheit durch die elterliche Erziehung. Kleinste Alltagssituationen erfordern eine Form von Rücksichtnahme: den anderen nicht unterbrechen; am Tisch sitzen bleiben, bis alle gegessen haben.

Geben, nehmen, einfordern

Rücksichtnahme unterliegt keinen definierten Regeln. Zur Orientierung dient allerdings das Prinzip, dass Stärkere Rücksicht auf Schwächere nehmen sollen. Um Rücksicht nehmen zu können ist es notwendig, sich in andere Menschen hineinzusetzen und ihre Situation zu verstehen. Manchmal gilt es jedoch nicht nur, Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer zu nehmen, sondern sie an entsprechenden Stellen einzufordern.¹

¹ Quellen: Straßenverkehrsordnung in der Fassung vom 6.3.2013 (BGBl. I. 367); Wolf, Doris: Lebenshilfe ABC, www.lebenshilfe-abc.de, Zugriff 14.01.2014

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 3	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

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“)

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.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 4	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

2. Übungen und Arbeitsblätter

2.1 Wichtige Verhaltensregeln, Schilder und Sicherheitshinweise

- Informationsblatt „Verhaltensregeln zur Rücksichtnahme und Sicherheit im ÖPNV“
- Arbeitsblatt „Schilder zur Rücksichtnahme und Sicherheit im ÖPNV (Teil 1–2)“
- Arbeitsblatt „Verhaltensregeln zur Rücksichtnahme und Sicherheit im Straßenverkehr“ (Teil 1–4)
- Arbeitsblatt „Schilder zur Rücksichtnahme und Sicherheit im Straßenverkehr“ (Teil 1–2)

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 5	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

Information „Verhaltensregeln zur Rücksichtnahme und Sicherheit im ÖPNV“

	<ul style="list-style-type: none"> • Auf dem Bahnsteig ist die weiße Sicherheitslinie zu beachten. Sie dient zur Einhaltung eines sicheren Abstands zu den fahrenden Zügen, sodass der entstehende gefährliche Sog einen nicht erfassen kann.
	<ul style="list-style-type: none"> • Niemals auf die Bahnsteigkante setzen, da die Geschwindigkeit von herannahenden Zügen oft unterschätzt wird und man dann nicht schnell genug aufstehen kann.
	<ul style="list-style-type: none"> • Die vorhandenen Abfalleimer benutzen und den Müll nicht auf Gleise, den Bahnsteig, den Bürgersteig oder in die Büsche werfen.
	<ul style="list-style-type: none"> • Beim Überqueren von Bahnübergängen ist immer darauf zu achten, dass sich gerade kein Zug nähert. Bei abgesenkten Schranken oder eingeschaltetem Rot- oder Blinklicht den Bahnübergang niemals überqueren.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 6	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

Arbeitsblatt „Schilder zur Rücksichtnahme und Sicherheit im ÖPNV“ (Teil 1)

	<ul style="list-style-type: none"> • In öffentlichen Verkehrsmitteln ist das Essen und Trinken verboten.
	<ul style="list-style-type: none"> • Rauchen ist im Bahnhof nur in ausgewiesenen Raucherzonen gestattet.
	<ul style="list-style-type: none"> • In Zügen und Bussen gilt ein grundsätzliches Rauchverbot!
	<ul style="list-style-type: none"> • Die Füße dürfen nicht auf die gegenüberliegenden Sitze gelegt werden.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 7	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

Arbeitsblatt „Schilder zur Rücksichtnahme und Sicherheit im ÖPNV“ (Teil 2)	
	<ul style="list-style-type: none"> • Es gilt ein Alkoholverbot im Bahnhof und auf öffentlichen Plätzen sowie in Zügen der privaten Bahnen und Stadtbahnen vieler Städte, z. B.: Dortmund, Hamburg, München oder Köln.
	<ul style="list-style-type: none"> • In einigen Zügen gibt es ausgewiesene Zonen, in denen ein absolutes Handyverbot gilt. Ansonsten ist darauf zu achten, dass beim Telefonieren nicht zu laut ins Handy gesprochen wird. Übrigens ist es für die Mitfahrer auch angenehmer, wenn beim SMS-Schreiben die Tastentöne ausgeschaltet sind.
	<ul style="list-style-type: none"> • Musik (MP3-Player) sollte so leise sein, dass Mitreisende diese nicht zu hören bekommen.
	<ul style="list-style-type: none"> • Ganz allgemeine Regeln der Höflichkeit: Beim Niesen vorzugsweise den Ellbogen vorhalten. Nicht vor anderen Mitreisenden in der Nase bohren. Und Kaugummi bitte mit geschlossenem Mund kauen ...

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 8	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

Arbeitsblatt „Verhaltensregeln zur Rücksichtnahme und Sicherheit im Straßenverkehr“ (Teil 1)



- **Straßenseite:** Radfahrer müssen den rechten Radweg benutzen, es sei denn, die Benutzung der linken Seite ist durch Schilder erlaubt.



- **Straßenüberquerung:** Auch für Radfahrer gilt die besondere Vorsicht vor abbiegenden und kreuzenden Autos. An Fußgängerampeln und Zebrastreifen muss die Straße zu Fuß überquert werden.



- **Gleisüberquerung:** Gleisanlagen müssen zu Fuß (Fahrrad bitte schieben) und an den vorgesehenen Stellen überquert werden. Gelbe Doppelblinker warnen vor einer herannahenden Straßenbahn.



- **Richtungswechsel:** Zeigen Sie jeden Richtungswechsel mit dem Handzeichen rechtzeitig und deutlich sichtbar an. Abbiegen ohne „Hand raus“ gilt als grober Verkehrsverstoß.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 9	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

Arbeitsblatt „Verhaltensregeln zur Rücksichtnahme und Sicherheit im Straßenverkehr“ (Teil 2)



(Quelle: Wismann)

- **Fahren auf der Fahrbahn:** Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen mit Fahrrädern Gehwege benutzen, ältere Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen es.



(Quelle: ASC 09 Dortmund e. V.)

- **Gruppenfahrten:** Grundsätzlich müssen Radfahrer einzeln hintereinander fahren. Gruppen von mehr als 15 Fahrern können auch in Zweierreihe fahren, dürfen aber keine Lücken entstehen lassen.



- **Handynutzung:** Auch für Radfahrer gilt: Während der Fahrt nicht mit dem Handy telefonieren!



(Quelle: DVR)

- **Licht:** Schalten Sie bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen das Licht ein. Zusätzliche Sicherheit bieten helle Kleidung oder Reflektoren an der Kleidung.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 10	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

Arbeitsblatt „Verhaltensregeln zur Rücksichtnahme und Sicherheit im Straßenverkehr“ (Teil 3)



- **Klingel:** Die Klingel dient dazu, unachtsame Verkehrsteilnehmer auf mich aufmerksam zu machen.



- **Fahradhelm:** Fahrradhelme schützen. Es wird empfohlen, bei jeder Fahrt mit dem Fahrrad einen Helm zu tragen.



- **Adaptivbike:** Die Straßenverkehrsordnung (StVO) liest sich so:
Wenn ein Rollstuhlfahrer mit einem adaptierten Bike auf dem **Gehweg** fährt, muss er sich den Fußgängern in der Geschwindigkeit anpassen, also maximal 6 km/h, und rücksichtsvoll fahren.
Nimmt ein Rollstuhlfahrer mit seinem adaptierten Bike auf der **Straße** am Verkehr teil, muss sein Rollstuhl-Bike-Gespann entsprechend der StVO ausgestattet sein, beispielsweise mit angebrachtem Licht.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 11	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

Arbeitsblatt „Verhaltensregeln zur Rücksichtnahme und Sicherheit im Straßenverkehr“ (Teil 4)



(Quelle: ADAC)



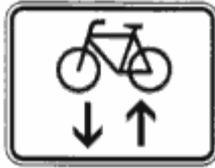
- **Straßenüberquerung:** Es gibt hervorgehobene Stellen, an denen das Überqueren der Fahrbahn für Fußgänger und Rollstuhlfahrer erleichtert ist. Dazu zählen Fußgängerüberwege mit Zebrastreifen, Eingengungen der Straße, Ampelanlagen, getrennte Querungen mit Straßeninseln und abgesenkte Bordsteine.



- **Kleidung/Licht/Reflektoren:** In der Dämmerung und im Dunklen sind Fußgänger und Rollstuhlfahrer für Autofahrer nicht mehr so gut erkennbar. Zur besseren Sichtbarkeit können Reflektoren an Kleidung und Rollstuhl angebracht werden.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 12	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

Arbeitsblatt „Schilder zur Rücksichtnahme und Sicherheit im Straßenverkehr“ (Teil 1)

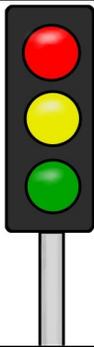
 <p>Zeichen 237 Radweg</p> <p>Zeichen 240 Gemeinsamer Fuß- und Radweg</p> <p>Zeichen 241 Getrennter Fuß- und Radweg</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Eine Benutzungspflicht für Radwege ist die Ausnahme, nicht die Regel. Radwege müssen nur dort benutzt werden, wo eines der genannten Verkehrszeichen dies anordnet. • Paragraf 2, Absatz 4 der Straßenverkehrsordnung: <i>(4) [...] Eine Benutzungspflicht der Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung besteht nur, wenn Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist. Rechte Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen benutzt werden.</i>
 <p>ZONE</p> <p>frei</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Diese Fußgängerzone ist für den Radverkehr freigegeben. Dies wird durch das Zusatzschild „Radfahrer frei“ beschildert. Für den Radverkehr ist dies eine wichtige und praktische Regelung. In jedem Fall haben Fußgänger hier jedoch Vorrang! Radfahrer haben sich anzupassen und müssen das Fahrrad gegebenenfalls auch mal schieben.
	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrradverkehr ist in beide Richtungen zugelassen.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 13	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

Arbeitsblatt „Schilder zur Rücksichtnahme und Sicherheit im Straßenverkehr“ (Teil 2)



- Fußgänger müssen grundsätzlich Gehwege benutzen. Ist kein Gehweg vorhanden und sind sie deshalb gezwungen, die Straße zu benutzen, gehen sie innerorts am Fahrbahnrand. Außerhalb geschlossener Ortschaften müssen sie, wenn möglich, am linken Fahrbahnrand (gegen die Fahrtrichtung) gehen. Nur so können sie herannahende Fahrzeuge und mögliche Gefahren erkennen.



- Fußgänger müssen Straßen unter Beachtung des Straßenverkehrs zügig und auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung überschreiten. Am besten an Ampeln oder Fußgängerüberwegen oder, wenn die Verkehrslage es erfordert, an Kreuzungen oder Einmündungen.



- Am Zebrastreifen haben Fußgänger „Vorfahrt“. Auto- oder Motorradfahrer müssen anhalten, wenn ein Fußgänger den Zebrastreifen erkennbar überqueren möchte. Aber Vorsicht: Auch an Zebrastreifen immer erst nach links und rechts schauen und erst dann losgehen, wenn alle Fahrzeuge stehen geblieben sind.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 14	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

2.2 Praktische Übungen zur mobilitätsrelevanten Rücksichtnahme

Vielen Verkehrsteilnehmern sind die vorangestellten Verhaltensregeln zwar bekannt, in der Praxis geraten sie jedoch schnell in Vergessenheit. In den praktischen Übungen geht es deshalb darum, die gängigsten Umgangsformen und Regeln in Form von Rollenspielen und Trainingssituationen bewusst zu machen und zu wiederholen, sodass sie „in Fleisch und Blut übergehen“.

Die praktischen Übungen erfordern eine der Situation angemessene soziale und vor allem kommunikative Kompetenz der Teilnehmer. Gelernt werden verschiedene Aspekte der Straßenverkehrsordnung (z. B. Vorfahrtregelungen, Signale) und Absprachen unter den beteiligten Verkehrsteilnehmern. Für die Ausführung der Rollenspiele sind grobmotorische Bewegungsabläufe und die Fähigkeit zur Reflexion des eigenen Verhaltens notwendig.

Aus folgenden Praxistrainings können Sie wählen:

Praktische Übungen:

- Einsteigen in Bus oder Zug (Rollenspiel 1)
- Zum Fahrer Kontakt aufnehmen/Ticket vorzeigen (Rollenspiel 2)
- „Angerempelt“ (Rollenspiel 3)
- Einen Sitzplatz suchen (Rollenspiel 4)
- Eigene Bedürfnisse mitteilen und durchsetzen (Rollenspiel 5)

Praxisparcours:

- Wie mache ich im Straßenverkehr auf mich aufmerksam? (ÜE 1)
- Absprachen treffen (ÜE 2)
- Kontakt zu anderen Verkehrsteilnehmern aufnehmen (ÜE 3)

Vertiefende Fragen/Arbeitsblätter

- „Fahrradfahrer/Adaptiv- und Handbiker“
- „Fußgänger/Rollstuhlfahrer“
- „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)“
- „Fußgänger/Fahrradfahrer“

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 15	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

Praktische Übung von Höflichkeitsregeln (Rollenspiele)

Das benötigen Sie: Stühle, Innenraumbür

Mögliche Übungsorte: Besprechungs-/Seminarraum, öffentliches Gebäude, Bahnhof, Straße, Bus/Bahn (ggf. in Depots)

Alltagsorientiert vermitteln die Rollenspiele allgemeine Höflichkeits- und Freundlichkeitsregeln. Zu Beginn können Sie kurz auf die Grundprinzipien der Höflichkeit eingehen:

- Die gleiche Freundlichkeit, die wir selbst erwarten, sollten wir auch anderen entgegenbringen. Dabei schließt Freundlichkeit selbstverständlich auch Höflichkeit ein.
- Bittet man Fremde um Hilfe – etwa einen Sitzplatz – oder eine Auskunft (z. B. die Uhrzeit), siezt man diese Person.
- Jeder Verkehrsteilnehmer soll sich so verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als notwendig behindert oder belästigt wird.
- Das heißt für die Nutzung des Handys: Bitte nicht schreien und Musik nur so laut hören, dass die Mitreisenden nicht gestört werden.

Die Rollenspiele 1–5 bauen thematisch aufeinander auf. Sie können nacheinander oder einzeln durchgeführt werden. Dabei sollte die Gruppe mindestens aus vier TN bestehen. Die Inhalte können selbstverständlich variiert und angepasst werden. Die vorgeschlagenen Situationen beziehen sich auf das Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln, da hier besonders viele Konfliktsituationen denkbar sind.

Als Ausklang der Rollenspiele bietet sich eine Reflexionsrunde an. Mögliche Fragestellungen zur Reflexion könnten dabei sein:

- Welches Rollenspiel fiel besonders leicht? Warum?
- Welches Rollenspiel fiel besonders schwer? Warum? Gibt es Ideen, wie die Situation leichter zu bewältigen wäre?
- Wie erging es den TN in der Rolle, die ihre Bedürfnisse durchsetzen wollten? Als nach dem Sitzplatz gefragt wurde?
- Wie wurde mit einer unerwarteten Situation umgegangen?
- Was wurde durch die Rollenspiele gelernt?

Nachdem die TN Sicherheit in den Rollenspielen gewonnen haben, können die entsprechenden Situationen auch an Bus- und Bahnhöfen trainiert werden (z. B. Bus- und Bahndepots).

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 16	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

Rollenspiel 1		Ergänzende Lernstufe: F
<p>Einsteigen in Bus oder Zug</p> <p>Lerneinheit: Drängeln beim Einsteigen ist unhöflich. Zuerst lässt man die Fahrgäste aussteigen, bevor man selbst einsteigt.</p> <p>Ausgangssituation: TN will in einen Bus einsteigen. Die Zimmertür stellt die Bustür dar, alternativ zwei Stühle, deren Lehnen zueinander gedreht sind. Der TN steht auf der einen Seite, einige andere TN auf der anderen Seite.</p> <p>Durchführung: Bevor der TN einsteigt, lässt er die anderen Verkehrsteilnehmer aussteigen.</p>		

Rollenspiel 2		Ergänzende Lernstufe: F
<p>Zum Fahrer Kontakt aufnehmen/Ticket vorzeigen</p> <p>Lerneinheit: Im Bus sagt man beim Einsteigen dem Fahrer „Guten Tag“ und zeigt ihm die Fahrkarte. Hat man noch keine, löst man bei ihm eine Fahrt.</p> <p>Ausgangssituation: Ein Bus mit mehreren Sitzen (Stühlen) ist im Raum aufgebaut. Ein TN spielt den Busfahrer. Ein TN steigt in den Bus ein.</p> <p>Durchführung: TN begrüßt beim Einsteigen vorne in den Bus den Fahrer kurz und zeigt die Fahrkarte.</p>		

Rollenspiel 3		Ergänzende Lernstufe: F
<p>„Angerempelt“</p> <p>Lerneinheit: Wenn man jemanden versehentlich anrempelt, entschuldigt man sich. Wird man von jemandem angerempelt, der sich darauf entschuldigt, reagiert man freundlich.</p> <p>Ausgangssituation: TN ist in den Bus eingestiegen und ist nun auf dem Weg zu einem Sitzplatz.</p> <p>Durchführung: Der TN geht durch die Sitzreihen.</p> <p>Variante A) Dabei stößt er eine stehende Person an. Daraufhin entschuldigt er sich bei dieser: „Verzeihen Sie!“ oder „Entschuldigung!“.</p> <p>Variante B) Dabei wird er von einer Person angerempelt, die sich gleich entschuldigt. Der TN reagiert verständnisvoll: „Kein Problem.“, „Nichts passiert.“ oder „Alles ok.“.</p>		

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 17	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

Rollenspiel 4		Ergänzende Lernstufe: F
<p>Einen Sitzplatz suchen</p> <p>Lerneinheit: Auch wenn man einen leeren Platz neben einer schon sitzenden Person ansteuert, fragt man kurz, ob der Platz frei ist.</p> <p>Benötigt der TN aufgrund der Behinderung einen Sitzplatz und ist kein freier Sitz mehr zur Verfügung, fragt man freundlich denjenigen, der auf dem für Menschen mit Behinderungen vorgesehenen Platz sitzt, oder einen anderen Fahrgast nach seinem Sitzplatz.</p> <p>Setzt man sich dann zu einem anderen Fahrgast dazu, begrüßt man kurz; ein Kopfnicken kann schon reichen.</p> <p>Ausgangssituation: Der TN geht durch den Gang und sieht einen freien Sitz/sucht einen Sitz.</p> <p>Durchführung: Der TN fragt die Person neben dem freien Sitzplatz z. B.: „Hallo. Entschuldigen Sie, ist der Sitzplatz neben Ihnen noch frei?“.</p> <p>Diskussionsmöglichkeit: Wie geht man mit einem negativen Ausgang, einer unerwarteten Reaktion um? Der TN soll sich nicht entmutigen lassen und den nächsten Mitfahrer fragen. Wichtig ist, dass der TN in so einer Situation nicht wütend wird und seine Frustrationstoleranz übt.</p>		

Rollenspiel 5		Ergänzende Lernstufe: F
<p>Eigene Bedürfnisse mitteilen und durchsetzen</p> <p>Lerneinheit: Wenn man ein Fenster im Bus kippen möchte, ist es höflich, die Mitfahrenden vorher zu fragen.</p> <p>Ausgangssituation: Der TN hat einen Sitzplatz. Im Bus ist es sehr warm und die Luft stickig. Der TN möchte gerne ein Fenster kippen.</p> <p>Durchführung: Der TN fragt seinen Nachbarn: „Stört es Sie, wenn ich ein bisschen frische Luft hereinlasse?“ Antwortet der Mitfahrer mit „Ja“, kann der TN ihm sein Bedürfnis erklären. Vielleicht lässt sich der Mitfahrer überzeugen und es lässt sich ein Kompromiss finden.</p>		

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 18	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

Praxisparcours zur Übung von Rücksichtnahme für alle Verkehrsteilnehmer

Das benötigen Sie: Hütchen, Absperrband, Beförderungsmittel (Fahrrad/Adaptiv- oder Handbike etc.), Hindernisse für Fahrräder und Fußgänger, z. B. Mülltonnen, Kinderwägen, Bollerwagen ...

Mögliche Übungsorte: Übungsparcours draußen, Bahnhof, Straße, Bus/Bahn (ggf. in Depots)

Folgende Bausteine können als Ergänzung von Bedeutung sein: A, B, C, D, E

Rücksichtnahme ist ein Grundprinzip im Straßenverkehr. Dazu gehört ein vorausschauendes Handeln und adäquates Regelwissen, zum Beispiel die Vorfahrtsregeln. Beispielhaft sollen solche Situationen im Übungsparcours aufgegriffen werden. Die TN nehmen zu Fuß, zu Fuß mit Hilfsmitteln, mit dem Fahrrad oder mit dem Adaptiv-/Handbike teil. Je nach TN und verwendeten Fortbewegungsmitteln können unterschiedliche Parcours aufgebaut und angepasst werden. Wenn genug Platz vorhanden ist, bietet sich der Aufbau eines großen Parcours für alle TN an.

Wer ansonsten Auto fährt, bewegt sich als Fußgänger oder Rollstuhlfahrer durch den gemeinsamen Parcours. Für sie wird nur der Transfer auf die Situation im Auto erwähnt, da ähnliche Situationen ebenfalls in der Fahrschule besprochen und erprobt werden. Ein Hinweis auf mögliche Verkehrsübungsplätze für Autofahrer im Umkreis kann hilfreich sein. Jedoch sind dort meistens keine Fußgänger und Fahrradfahrer unterwegs, sodass das Rücksichtnehmen dort weniger geübt wird.

Fußgänger lassen sich in den Parcours-Aufbau einbeziehen, wenn Übergänge wie Zebrastreifen, Ampelanlagen, gemeinsame Fuß- und Fahrradwege vorhanden sind oder simuliert werden.

Überholvorgänge können im Parcours mit dem Fahrrad, Adaptiv-/Handbike, Rollstuhl oder auch zu Fuß (mit Hilfsmittel) geübt werden. Dabei ist wichtig, dass die TN beim Überholvorgang auf sich aufmerksam machen (Klingel, Handzeichen, sonstige Kontaktaufnahme). Ebenso gehört das Anzeigen des Vorgangs mit zur Übung (Blinker setzen, Armzeichen).

Eine Aufgabe für alle auf dem Parcours ist, auf weniger große und sichtbare Teilnehmer zu achten. Diese könnten zum Beispiel hinter einem Hindernis (Auto) schwerer zu erkennen sein.

Wichtig ist auch, dass die TN den „guten Ton“ in der Kommunikation untereinander üben.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 19	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

PRAXISTRAINING

Übungseinheit 1: Wie mache ich im Straßenverkehr auf mich aufmerksam?

Als Fahrradfahrer, Adaptiv-/Handbiker:

- Die TN benutzen ihre Klingel und üben Überholvorgänge.

Als Rollstuhlfahrer und/oder Fußgänger (mit Hilfsmittel):

- Durch freundliches Ansprechen auf kurze Distanz oder durch adäquates Zurufen kann der TN auf sich aufmerksam machen.

Übungseinheit 2: Absprachen treffen



Zwei parkende Autos stehen auf einer engen Straße (im Parcours durch Hütchen oder andere Hindernisse symbolisiert). Wer fährt zuerst an dem Hindernis vorbei? Wie wird dieses signalisiert? Fahrrad B wartet, obwohl der TN eigentlich Vorrang hätte. Er gewährt Fahrrad A die Vorfahrt und gibt ihm ein Handzeichen, dass dieser fahren kann.

Dies lässt sich ebenso mit Rollstuhlfahrern und Fußgängern (mit Hilfsmitteln) auf dem Gehweg inszenieren, wenn dort zum Beispiel Mülltonnen oder ein Kinderwagen im Weg stehen. Ziel ist es, das beide Verkehrsteilnehmer sich einigen, wer zuerst an dem Hindernis vorbeifahren darf.

Übungseinheit 3: Kontakt zu anderen Verkehrsteilnehmern aufnehmen

Die TN üben im Parcours Blickkontakt mit den anderen Verkehrsteilnehmern aufzubauen. So können sie besser einschätzen, wie sich die anderen verhalten, bzw. können den anderen mitteilen, was sie als nächstes machen wollen.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 20	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

Exemplarische Fragen für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer

Arbeitsblatt „Fahrradfahrer/Adaptiv- und Handbiker“ (Seite 1)

(In Klammern die Anzahl richtiger Antworten.)

1. Wann darf man eine Klingel oder Hupe einsetzen? (1)

- a. Zur Warnung unachtsamer Verkehrsteilnehmer.
- b. Zur Begrüßung oder zum Erschrecken anderer Verkehrsteilnehmer.
- c. Nie.

2. Worauf muss man achten, wenn man in der Dunkelheit im Straßenverkehr unterwegs ist? (1)

- a. Auf helle Kleidung, reflektierende Streifen und am Fahrrad dürfen Dynamo, Lampen und Reflektoren vorne, hinten und in den Speichen nicht fehlen.
- b. Auf die Geschwindigkeit beim Fahren, damit man gesehen wird.
- c. Dass man am besten vor dem Einsetzen der Dämmerung wieder zu Hause ist.

3. Was sollte man zur eigenen Sicherheit im Straßenverkehr tun? (3)

- a. Mit der Klingel durchgängig klingeln, sodass man von allen gehört wird.
- b. Einen Helm bei jeder Fahrt tragen.
- c. In der Dämmerung und Dunkelheit das Licht am Rad einschalten.
- d. Nichts, denn die Autofahrer müssen Fahrradfahrern/Adaptiv-/Handbikern immer Vorfahrt gewähren und darauf achten, dass ihnen nichts passiert.
- e. Beim Wechsel der Fahrtrichtung oder beim Abbiegen rechtzeitig mit Handzeichen sichtbar machen.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 21	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

Arbeitsblatt „Fahrradfahrer/Adaptiv- und Handbiker“ (Seite 2)

4. Was bedeuten diese Schilder? (2)



- Diese Fußgängerzone ist für den Radverkehr freigegeben.
- Als Radfahrer darf man hier so schnell fahren wie man kann, ohne auf andere Rücksicht nehmen zu müssen.
- Gegebenenfalls muss man auch mal schieben, denn Fußgänger haben hier Vorrang.

5. Wann und wie muss ein Radweg benutzt werden? (2)

- Radwege müssen nie benutzt werden. Ist genug Platz auf der Straße, fährt man dort, ansonsten auf dem Bürgersteig.
- Radwege müssen dort befahren werden, wo dies mit einem Schild kenntlich gemacht ist.
- Radwege müssen in Fahrtrichtung rechts genutzt werden, es sei denn, durch ein Schild ist die Benutzung in beide Fahrtrichtungen erlaubt.

6. Fahren mit dem Adaptiv-/Handbike (1)

- Man kann mit dem Adaptiv-/Handbike einfach so auf der Straße, dem Radweg oder dem Bürgersteig unterwegs sein.
- Wenn man mit dem Adaptiv-/Handbike schneller unterwegs ist als die Fußgänger auf dem Gehweg, fährt man im Slalom um sie herum und gibt Gas.
- Wenn man mit dem Adaptiv-/Handbike schneller als 6 km/h ist, fährt man auf der Straße. Dabei ist das Bike verkehrstauglich auszurüsten (gemäß StVO).

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Mobilitätstraining		Seite 22	
ICF d 470	Baustein	IV	Der Teilnehmer (TN) kann ein öffentliches, motorisiertes Verkehrsmittel (ÖPNV) benutzen		
	Lernstufe	F	Sicher mit Bus & Bahn unterwegs		
	Lerneinheiten	F1-F13	Grundkenntnisse & Fertigkeiten, praxisorientiertes Mobilitätscoaching		

Arbeitsblatt „Fußgänger/Rollstuhlfahrer“

(In Klammern die Anzahl richtiger Antworten.)

1. Wie verhält man sich beim Überqueren der Fahrbahn? (2)

- Als Fußgänger kann man sich ganz viel Zeit lassen, die Straße zu überqueren, die Autos müssen Rücksicht nehmen.
- Geeignete Stellen zum Überqueren der Fahrbahn sind an Ampelanlagen, Fußgängerüberwegen oder auch an Straßeninseln und Einengungen der Straße.
- Als Rollstuhlfahrer überquert man die Straße bevorzugt an Stellen mit abgesenkten Bordsteinkanten.

2. Wie verhält man sich bei diesem Schild? (2)



- Als Fußgänger muss man erkennbar den Autofahrern zeigen, dass man die Straße überqueren will.
- Als Fußgänger/Rollstuhlfahrer hat man hier „Vorfahrt“, also geht man einfach über die Straße!
- Auch an Zebrastreifen ist Vorsicht geboten: Man schaut immer erst nach links und rechts und wartet bis die Fahrzeuge stehen, bevor man losgeht.

3. Wozu dienen Reflektoren an der Kleidung? (1)

- Reflektoren an der Kleidung sind ein modisches Zubehör, die man je nach Anlass der eigenen Kleidung hinzufügt.
- Reflektoren an der Kleidung dienen der eigenen Sicherheit in der Dämmerung und im Dunkeln.
- Reflektoren braucht man nicht, man wird auch so immer gesehen.

4. Was bedeutet dieses Schild für Fußgänger/Rollstuhlfahrer? (1)



- Als Fußgänger/Rollstuhlfahrer kann man sich aussuchen, wo man gehen will.
- Hier muss als Fußgänger/Rollstuhlfahrer der Gehweg benutzt werden, der mit diesem Schild gekennzeichnet ist.
- Nur Mütter mit Kind müssen den Gehweg benutzen.
- Hier muss man auf Mütter mit Kindern besonders Acht geben.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Mobilitätstraining	Seite 23	
ICF d 470	Baustein	IV	Der Teilnehmer (TN) kann ein öffentliches, motorisiertes Verkehrsmittel (ÖPNV) benutzen	
	Lernstufe	F	Sicher mit Bus & Bahn unterwegs	
	Lerneinheiten	F1-F13	Grundkenntnisse & Fertigkeiten, praxisorientiertes Mobilitätscoaching	

Arbeitsblatt „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)“

(Seite 1)

(In Klammern die Anzahl richtiger Antworten.)

1. Verhalten in öffentlichen Verkehrsmitteln (1)

- a. Man belegt schnell den ersten freien Platz und bleibt bis zum Aussteigen sitzen.
- b. Man lässt auch Mitfahrende die eigene Musik hören und stellt sie laut genug.
- c. Man bietet Älteren oder Menschen, die Schwierigkeiten beim Stehen haben, höflich den eigenen Sitzplatz an.

2. Beim Begrüßen (2)

- a. Man blickt auf den Boden, hat die Hände in der Hosentasche und setzt sich einfach hin.
- b. Man blickt sein Gegenüber freundlich an.
- c. Man begrüßt seinen unbekanntem Sitznachbarn im Zug oder im Bus. Beim Aussteigen verabschiedet man sich auch wieder.

3. Vorbereitungen vor Fahrtantritt im Zug/Bus (1)

- a. Man steigt einfach in den Zug/Bus.
- b. Man kauft sich einen gültigen Fahrschein am Fahrkartenautomaten/Schalter/Reisebüro, erst dann tritt man die Fahrt an.
- c. Man steckt einfach das Ticket von gestern ein, wenn man nicht kontrolliert wurde.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Mobilitätstraining		Seite 24	
ICF d 470	Baustein	IV	Der Teilnehmer (TN) kann ein öffentliches, motorisiertes Verkehrsmittel (ÖPNV) benutzen		
	Lernstufe	F	Sicher mit Bus & Bahn unterwegs		
	Lerneinheiten	F1-F13	Grundkenntnisse & Fertigkeiten, praxisorientiertes Mobilitätscoaching		

Arbeitsblatt „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)“ (Seite 2)

4. Ein-/Aussteigen (3)

- Beim Einsteigen in den Zug/Bus lässt man erst alle Passagiere aussteigen, die an dieser Haltestelle aussteigen wollen. Dafür macht man ein wenig Platz und macht einen Schritt zur Seite.
- Man tritt sofort beim Öffnen der Tür in den Innenraum des Verkehrsmittels, man will ja schließlich mitfahren.
- Beim Aussteigen verhält man sich ruhig, stellt sich in die Schlange der Passagiere, die aussteigen wollen, und drängelt sich nicht bis zur Tür vor.
- Beim Aussteigen setzt man seinen gesamten Körper, z. B. die Ellenbogen ein, um bis zur Tür vorzudringen.
- Man bittet höflich im Gang stehende Passagiere, Platz zu machen, damit man den Aus- und Einsteigebereich erreicht.

5. Schilderquiz (2)



- Man darf auf Bahnhöfen, im Zug und Bus rauchen.
- Das Rauchen ist grundsätzlich im Zug und Bus verboten. In Bahnhöfen darf man nur in ausgewiesenen Raucherzonen rauchen.
- Beim Zugfahren macht man es sich richtig gemütlich, streckt und breitet sich aus und legt gern auch mal seine Füße auf die Sitzreihe gegenüber.
- Im Sommer darf man sein Eis mit in den Zug/Bus nehmen und dort genüsslich essen.
- Man trinkt keine alkoholischen Getränke in öffentlichen Verkehrsmitteln, denn das ist nicht gestattet.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Mobilitätstraining		Seite 25	
ICF d 470	Baustein	IV	Der Teilnehmer (TN) kann ein öffentliches, motorisiertes Verkehrsmittel (ÖPNV) benutzen		
	Lernstufe	F	Sicher mit Bus & Bahn unterwegs		
	Lerneinheiten	F1-F13	Grundkenntnisse & Fertigkeiten, praxisorientiertes Mobilitätscoaching		

Arbeitsblatt „Fußgänger/Fahrradfahrer“ (Seite 1)

(In Klammern die Anzahl richtiger Antworten.)

„Ich weiß, wie es geht!“

- 1. Ich gebe auf dem Fahrrad ein Handzeichen, ... (2)**
 - a. wenn ich an einem Hindernis vorbeifahren möchte.
 - b. wenn ich die Fahrspur wechseln muss, z. B. um abzubiegen.
 - c. wenn ich meine, ich sei im Recht und die anderen Verkehrsteilnehmer haben sich falsch verhalten.
 - d. Wenn ich vor der Ampel halten will.

- 2. Wenn ich mit dem Fahrrad einen Rollstuhlfahrer überholen will, ... (1)**
 - a. brülle ich ganz laut: „Bahn frei!“
 - b. benutze ich meine Klingel rechtzeitig, damit der Rollstuhlfahrer genug Zeit hat, zu einer Seite der Fahrbahn auszuweichen und mir somit etwas Platz zu machen.
 - c. rase ich, so schnell ich kann, an ihm vorbei.

- 3. Wann benutze ich die Klingel? (1)**
 - a. Wenn mir langweilig ist und ich etwas Musik damit machen möchte.
 - b. In Situationen, in denen ich auf mich aufmerksam machen möchte, z. B. wenn Passanten auf dem Radweg stehen.
 - c. Wenn ich abbiegen will, äußere ich meinen Richtungswunsch damit (1 x klingeln = links; 2 x klingeln = rechts).

- 4. Sie sind mit Ihrem Fahrrad unterwegs. Ihr Handy klingelt. Wie verhalten Sie sich (2)**
 - a. Ich fahre weiter und telefoniere dabei.
 - b. Ich halte zum Telefonieren an.
 - c. Ich beachte das Klingeln nicht und fahre weiter.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Mobilitätstraining		Seite 26	
ICF d 470	Baustein	IV	Der Teilnehmer (TN) kann ein öffentliches, motorisiertes Verkehrsmittel (ÖPNV) benutzen		
	Lernstufe	F	Sicher mit Bus & Bahn unterwegs		
	Lerneinheiten	F1-F13	Grundkenntnisse & Fertigkeiten, praxisorientiertes Mobilitätscoaching		

Arbeitsblatt „Fußgänger/Fahradfahrer“ (Seite 2)

5. Wie verhalten Sie sich, wenn Sie mit Ihrem Fahrrad/Adaptiv- oder Handbike an einen Zebrastreifen kommen? (1)

- Ich fahre weiter, denn nur Autofahrer müssen den Zebrastreifen beachten.
- Ich halte an und lasse die Fußgänger die Straße überqueren.
- Ich fahre weiter, weil ich sowieso langsamer als die Autos bin, sonst verliere ich zu viel Zeit.

6. Sie gehen an einer Ampel vorbei. Etwas weiter entdecken Sie auf der anderen Straßenseite eine Bekannte, die Sie schnell begrüßen möchten. Wie verhalten Sie sich? (1)

- Ich gehe direkt über die Straße.
- Ich gehe zur Ampel zurück, warte dort auf das grüne Lichtzeichen und passe die Straße, wenn alle Autos stehen.
- Meine Bekannte und ich gehen beide zur Ampel und treffen uns auf der Mitte der Straße.

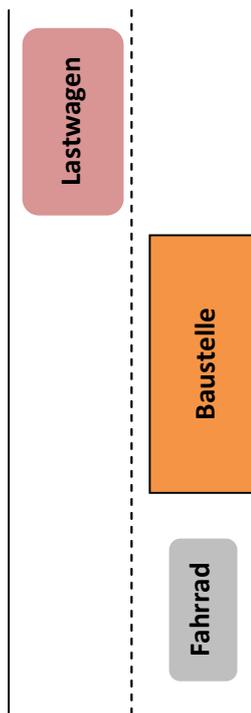
7. Mit dem Rollstuhl im Straßenverkehr (2)

- Mein E-Rollstuhl muss gemäß der StVO mit einer Beleuchtungsanlage (hinten und vorne) sowie Reflektoren ausgestattet sein, sobald ich mich damit auf öffentlichen Wegen bewege.
- Es ist egal wie mein Rollstuhl ausgestattet ist, ich bin eh nur tagsüber draußen unterwegs und auch nur für kurze Strecken.
- Ich flitze mit meinem Rollstuhl auf den Fußwegen und schaue, dass ich immer schnell an Hindernissen vorbei komme.
- Ich fahre mit meinem Rollstuhl auf Fußwegen und nehme Rücksicht auf andere.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Mobilitätstraining		Seite 27	
ICF d 470	Baustein	IV	Der Teilnehmer (TN) kann ein öffentliches, motorisiertes Verkehrsmittel (ÖPNV) benutzen		
	Lernstufe	F	Sicher mit Bus & Bahn unterwegs		
	Lerneinheiten	F1-F13	Grundkenntnisse & Fertigkeiten, praxisorientiertes Mobilitätscoaching		

Arbeitsblatt „Fußgänger/Fahradfahrer“ (Seite 3)

8. Wie verhalte ich mich als Radfahrer hier richtig? (1)



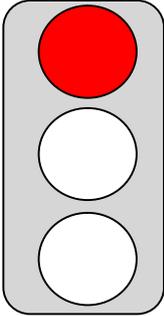
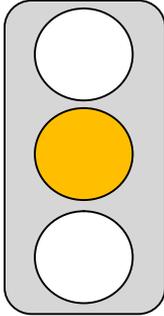
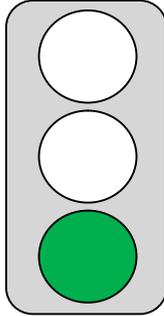
- Ich fahre einfach auf die Gefahrenstelle drauf zu und an ihr vorbei, da passe ich als Radfahrer sicher noch vorbei.
- Ich sehe mich erst um, gebe links ein Handzeichen, lasse den Gegenverkehr durchfahren, sehe mich noch einmal um, fahre mit einem Sicherheitsabstand an der Baustelle vorbei, gebe rechts ein Handzeichen und ordne mich dann wieder rechts ein.
- Der Lastwagen muss warten.

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Mobilitätstraining		Seite 28	
ICF d 470	Baustein	IV	Der Teilnehmer (TN) kann ein öffentliches, motorisiertes Verkehrsmittel (ÖPNV) benutzen		
	Lernstufe	F	Sicher mit Bus & Bahn unterwegs		
	Lerneinheiten	F1-F13	Grundkenntnisse & Fertigkeiten, praxisorientiertes Mobilitätscoaching		

3 Teilnehmerbefragung

Sie haben gerade eine Lernstufe bzw. eine Lerneinheit durchlaufen. Damit wir Ihre Erfahrungen und Rückmeldungen in die Lerneinheiten aufnehmen können, geben Sie bitte durch ein Kreuz an, ob die folgenden Aussagen zutreffen.

Bitte kreuzen Sie den Fragebogen alleine oder mit Unterstützung von Personen an, denen Sie vertrauen.

Name, Vorname:		 Trifft nicht zu	 Trifft teils zu	 Trifft zu
1	Die Vorbereitung auf die Lerneinheit war gut.			
2	Sie konnten Ihre Ideen und Wünsche mit in die Lerneinheit einbringen.			
3	Die Lerneinheit war leicht zu verstehen.			
4	Sie haben Ihre Ziele mit der Lerneinheit erreicht.			
5	Ihrer Meinung nach sollte die Lerneinheit geändert bzw. verbessert werden (unten gibt es Platz für Anmerkungen).			

Vielen Dank!

Modul	Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 29	
		Mobilitätsrelevante gegenseitige Rücksichtnahme		

4. Quellen

Text

Straßenverkehrsordnung in der Fassung vom 06.03.2013 (BGBl. I. 367)

Wolf, Doris: Lebenshilfe ABC, www.lebenshilfe-abc.de

Fotos

ASC 09 Dortmund e.V., www.asc09dortmund.de, Zugriff 03.04.2014

DVR - Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) (2008), Das sichere Fahrrad, 3. Auflage.

Wismann, Andreas, www.fahrtipps.de, Zugriff 01.02.2014

ADAC, www.adac.de, Zugriff 03.04.2014

Wir danken für die freundliche Unterstützung!

Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung



Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität: Assistenz zielorientiert einfordern und einweisen

Herausgeber:



Wissenschaftliche Begleitung:



Gefördert durch:



aus Mitteln des Ausgleichsfonds

Inhalt

1. Einführung
 - 1.1 Ein Unterstützungsmodell für ein selbstbestimmtes Leben
 - 1.2 Allgemeine didaktische Hinweise
2. Vertiefende Informationen über „Assistenz“ für Menschen mit Behinderungen
3. Rechtliche Grundlagen
 - 3.1 Wie ist eine Assistenz begründet?
 - 3.2 Kostenübernahme und Finanzierungsformen
 - 3.3 Kontakt- und Anlaufstellen
4. Handlungsbeispiele – „Ich brauche eine Assistenz, um mobil zu sein!“
 - 4.1 Wie sage ich es meiner Assistenz?
 - 4.2 Ich benötige nur „situativ“ eine Assistenz
5. Mögliche Abschlussfragen
6. 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	Betriebliche Gesundheitsförderung für mobilitätsbeeinträchtigte Personen	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 1	
		Assistenz zielorientiert einfordern und einweisen		

1. Einführung

In diesem Kapitel möchten wir Fachkräfte über Formen der Assistenz informieren und erläutern, wer – unter anderen – an seinem Arbeitsplatz Anspruch auf welche Assistenz hat. Außerdem geben wir einen Überblick über Anlauf- und Beratungsstellen.

Situationsbezogene Handlungsbeispiele sollen Ihnen helfen, den Dialog mit dem Teilnehmer im Rollenspiel nachzustellen; alternativ können die Situationen dem Teilnehmer vorgelesen werden. Am Ende des Kapitels finden Sie Fragen, mit denen Verständnis und Lernerfolg überprüft werden können.

Alle vorgestellten Inhalte können Sie ganz nach Bedarf anpassen, erweitern oder umstrukturieren. Vielleicht möchten Sie auch das Quellenverzeichnis für weiterführende Informationen zu nutzen.

Wir befassen uns in diesem Kapitel ausschließlich mit der Assistenz; auf eine Differenzierung zwischen Fachleistungsstunden beziehungsweise Unterstützung durch eine pädagogische Fachkraft und einer Assistenzstunde wird nicht eingegangen. Hierzu bedarf es eines individuellen Bedarfsfeststellungsverfahrens.

1.1 Ein Unterstützungsmodell für ein selbstbestimmtes Leben

In erster Linie ist Assistenz als ein Unterstützungsmodell für eine selbstbestimmte Lebensgestaltung zu verstehen. Das betrifft alle Bereiche – vom eigenständigen Wohnen bis zur Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft. Dabei kooperieren Unterstützender (Assistent) und Hilfeempfänger.

Unter dem Gesichtspunkt der **Mobilität am Arbeitsplatz** unterscheiden wir zwei Formen der Assistenz: Die **Wege-** und die **Arbeitsassistenz**. Erste richtet sich an Menschen, die auf Unterstützung bei der An- und Abfahrt zur Arbeitsstelle angewiesen sind. Recht vielgestaltig kann dagegen eine Arbeitsassistenz vor Ort aussehen: Vielleicht benötigt ein hörgeschädigter Arbeitnehmer Hilfe beim Protokollieren von Telefonaten oder Gesprächen. Menschen mit Lernschwierigkeiten dagegen unterstützt ein „Job-Coach“ ganz individuell in der Einarbeitungsphase.

Organisation der Assistenz: Zwei Modelle

Es gibt zwei Modelle, wie Assistenz organisiert werden kann. In der ersten Variante beauftragt der Assistenznehmer einen Assistenzdienst, einen oder mehrere Assistenten zur Verfügung zu stellen. Der Auftragnehmer organisiert die Assistenz, beispielsweise sorgt er im Krankheitsfall für Vertretung. Die Sachleistung rechnet er direkt mit dem Kostenträger ab.

Modul	Betriebliche Gesundheitsförderung für mobilitätsbeeinträchtigte Personen	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 2	
		Assistenz zielorientiert einfordern und einweisen		

In der zweiten Variante, dem sogenannten Arbeitgebermodell, stellen die Assistenznehmer ihre Assistenten selbst ein, sorgen für die nötige Einarbeitung und leisten auch den größten Teil der Verwaltungsarbeiten. Die Finanzierung erfolgt aus dem sogenannten „Persönlichen Budget“.

Dieses Modell trägt der Forderung nach Selbstbestimmung in besonderem Maße Rechnung. Schließlich wurde der Gedanke der Assistenz entwickelt, um von der fremdbestimmten, entmündigenden Hilfe wegzukommen, die in der traditionellen Behindertenhilfe lange praktiziert wurde – und teilweise noch wird (vgl. Steiner 2001, 18). Weitere Informationen zum Arbeitgebermodell finden Sie auch beim Bundesverband Forum selbstbestimmter Assistenz behinderter Menschen e. V. unter www.forsea.de.

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	Betriebliche Gesundheitsförderung für mobilitätsbeeinträchtigte Personen	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 3	
		Assistenz zielorientiert einfordern und einweisen		

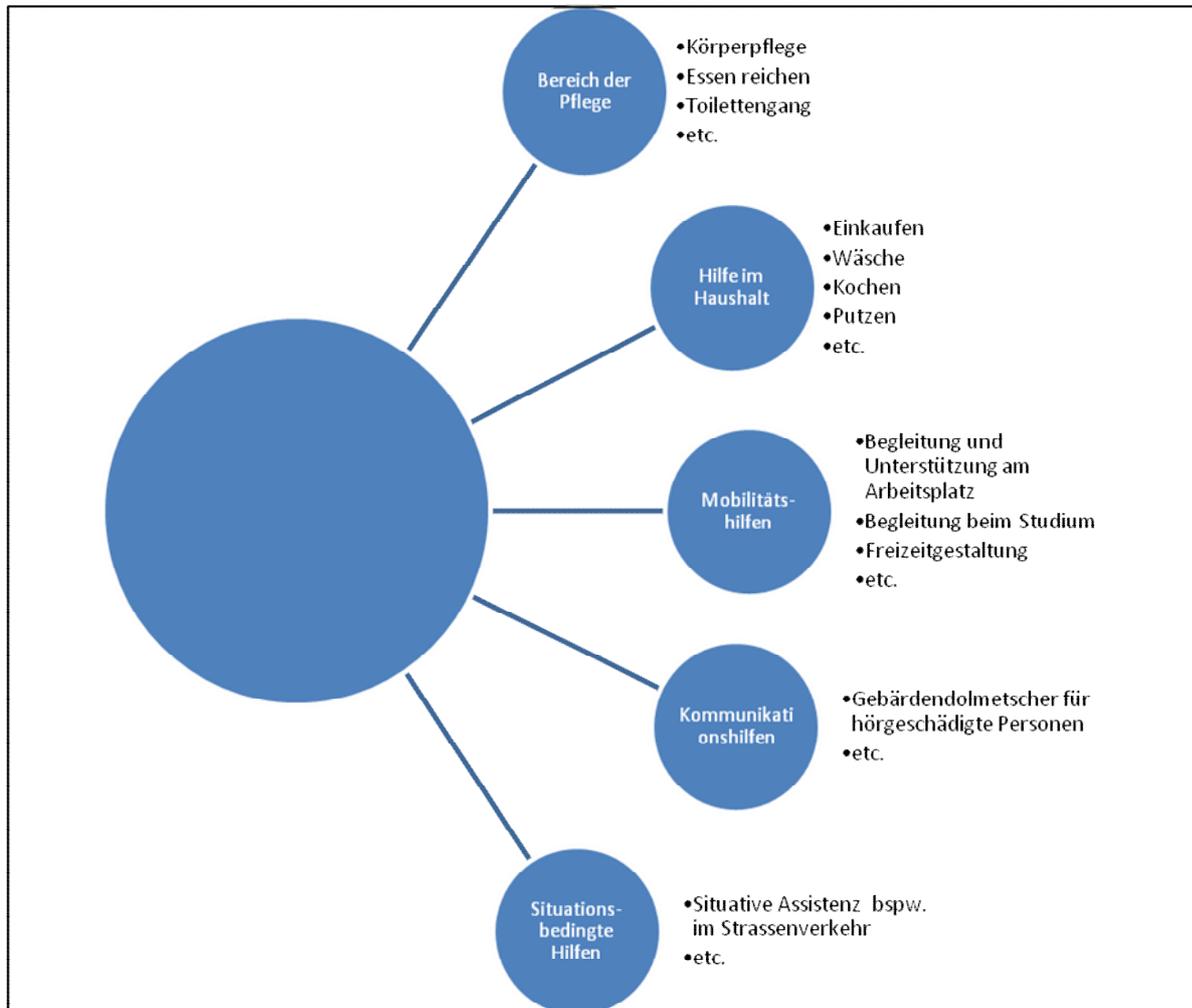
Drei grundsätzliche Aspekte

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.

Modul	Betriebliche Gesundheitsförderung für mobilitätsbeeinträchtigte Personen	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 4	
		Assistenz zielorientiert einfordern und einweisen		

2. Vertiefende Informationen über „Assistenz“ für Menschen mit Behinderungen

Im Arbeitsplatz-Kontext interessieren uns die Bereiche **Pflege** und **Mobilitätshilfen**, auf die in diesem Abschnitt eingegangen wird.



Überblick über die einzelnen Formen von persönlicher Assistenz (ihnen Anlehnung an <http://www.assistenz.org/assistenz.html#hilfen>, Zugriff 30.04.2013; <http://www.zsl-koeln.de/uploads/Aktuelles/Leseprobe/Leseprobe%20Abf%C3%B6sung%20vom%20Elternhaus.pdf>, Zugriff 30.04.2013)

a) Hilfe zur Pflege

Die Pflegeassistenz zielt darauf, pflegebedürftigen Menschen ein selbstbestimmtes Leben in gewohnter Umgebung zu ermöglichen und pflegende Angehörige zu unterstützen. Sie kann mit Unterstützungsangeboten im Haushalt kombiniert werden.¹

¹ Mehr Information unter Rohse, Bärbel (verantw.) u. Rohse, Frank, www.assistanz-antrag.de/bereiche.html, Zugriff 30.04.2013

Modul	Betriebliche Gesundheitsförderung für mobilitätsbeeinträchtigte Personen	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 5	
		Assistenz zielorientiert einfordern und einweisen		

b) Arbeitsassistentz

Es gibt verschiedene Formen begleitender Hilfen im Arbeitsleben. Sie ergänzen im Modell der personellen Unterstützung technische Hilfsmittel, Verkehrsmittel etc. Zur personellen Unterstützung werden auch Unterweisung, arbeitsbegleitende Betreuung und Handreichungen gezählt. Ein Teilaspekt davon ist die Arbeitsassistentz.

Die Aufgabe ist, allen Menschen den Zugang zu einer adäquaten Arbeit zu ermöglichen. Die Arbeitsstelle muss erreichbar sein und vor Ort ausgeübt werden können. Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Integrationsämter und Hauptfürsorgestellen definiert in den gültigen Empfehlungen die Arbeitsassistentz als „die über gelegentliche Handreichungen hinausgehende, zeitlich wie tätigkeitsbezogen regelmäßig wiederkehrende Unterstützung von schwerbehinderten Menschen (Assistenznehmern) bei der Arbeitsausführung in Form einer von ihnen beauftragten Assistentzkraft im Rahmen der Erlangung oder Erhaltung eines Arbeitsplatzes auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt. [...] Arbeit, speziell erwerbsgebundene Arbeit, hat in der heutigen Gesellschaft einen hohen politischen, sozialen und ökonomischen Stellenwert bekommen. [...] Arbeit und Beschäftigung sind für alle Menschen wesentliche Bestandteile für eine selbstbestimmte und gesellschaftliche Teilhabe.“²

- **Arbeitsplatzassistentz:** Das Gesetz sieht in erster Linie die Kostenübernahme für Hilfsmittel und technische Arbeitshilfen vor, die für die Berufsausübung erforderlich sind. Ferner werden die Aufwendungen für eine Arbeitsassistentz erstattet, wenn der Betroffene auf direkte persönliche Hilfe am Arbeitsplatz angewiesen ist. Diese Leistungen werden – je nach Zuständigkeit – durch die Agenturen für Arbeit, die Träger der Rentenversicherung oder auch durch die Integrationsämter erbracht.³ Die arbeitsvertragliche Kerntätigkeit leistet der Schwerbehinderte selbst, die Arbeitsassistentz leistet Hilfstätigkeiten und gleicht behinderungsbedingte Funktionsbeeinträchtigungen aus.
- **Jobcoach:** Ein Job-Coach unterstützt Menschen mit Behinderung bei der Eingliederung in den allgemeinen Arbeitsmarkt. Diese Qualifizierungsmaßnahme wird individuell für den Arbeitnehmer entwickelt. Dafür kommen im Rahmen der unterstützten Beschäftigung die Rehabilitationsträger auf. Bei Maßnahmen zum Übergang von der Schule in den Beruf/in die WfbM sowie in der begleitenden Hilfe für schwerbehinderte Menschen sind üblicherweise die Integrationsämter zuständig.⁴

² Quelle: Bundesarbeitsgemeinschaft für Unterstützte Beschäftigung (BAG UB) e. V.; www.bag-ub.de/aaz/recht/BIH-Empfehlungen_Arbeitsassistentz_2012-09-20.pdf, Zugriff 24.04.2013

³ Quelle: Bundesverband für körper- und mehrfachbehinderte Menschen e. V.; www.bvkm.de, Zugriff 16.05.2013

⁴ Siehe auch: Sozialgesetzbuch IX, § 102 SGB IX und § 24 Schwerbehinderten-Ausgleichsabgabeverordnung (SchwbAV), Landschaftsverband Westfalen-Lippe, www.lwl.org/abt61-download/html/AT-Forum/pdfs/Handlungskonzept_Job-Coaching-v1.02.pdf, Zugriff 24.04.2013, Bundesarbeitsgemeinschaft für Unterstützte Beschäftigung (BAG UB) e. V., www.bag-ub.de/aaz/handbuch.htm, Zugriff 24.04.2013

Modul	Betriebliche Gesundheitsförderung für mobilitätsbeeinträchtigte Personen	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 6	
		Assistenz zielorientiert einfordern und einweisen		

3. Rechtliche Grundlagen

3.1 Wie ist eine Assistenz begründet?

Da alle Menschen mit und ohne Behinderung gleichberechtigt sind, muss ein Hilfssystem greifen, wenn eine Person aufgrund ihrer Behinderung nicht in der Lage ist, ein selbstbestimmtes Leben zu führen. Der Gesetzgeber sieht deshalb vor, dass individuelle lebensbegleitende Förderung, Assistenz und Zuwendung zu sichern sind, wenn diese für ein selbstständiges und selbstbestimmtes Leben notwendig sind. Für die Kosten werden zunächst Sozialleistungsträger wie Kranken- oder Pflegeversicherung in die Pflicht genommen. Leistungen der Sozialhilfe sind dagegen nachrangig. Anspruch auf Sozialhilfe hat nur, wer die benötigten Leistungen nicht mit eigenem Einkommen und Vermögen finanzieren kann.⁵

Wer hat Anspruch auf eine Assistenz?

Menschen mit Behinderung haben grundsätzlich Anspruch auf Assistenz, wenn sie nachweisen können, dass sie nur durch eine sie unterstützende Person eine gleichberechtigte Teilhabe an Gesellschaft, Beruf und Familie erreichen können.⁶

Das Sozialgesetzbuch IX (Recht auf Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen) und das Sozialgesetzbuch XII (Leistungen der Sozialhilfe) bieten die rechtlichen Grundlagen.

Rechtsanspruch auf eine Arbeitsassistenz

Ein „persönlicher Rechtsanspruch auf Arbeitsassistenz“ ist gesetzlich u. a. im SGB IX. § 102 Abs. 4 festgeschrieben. Bei Hilfen zur Erlangung eines Arbeitsplatzes durch einen Rehabilitationsträger ist § 33 Abs. 8 Satz 1 Nr. 3 sowie Sätze 2 und 3 SGB IX zu beachten. Rechtsgrundlagen für den Anspruch gegenüber dem Integrationsamt sind § 102 Abs. 4 SGB IX und § 17 Abs. 1a Schwerbehinderten-Ausgleichsabgabeverordnung (SchwbAV).⁷

⁵ Quelle: Bundesverband für körper- und mehrfachbehinderte Menschen e. V., www.bvkm.de, Zugriff 16.05.2013

⁶ Quelle: Rohse, Bärbel (verantw.) u. Rohse, Frank, www.assistenzantrag.de/assistentz.html, Zugriff 30.04.2013

⁷ Quelle: Bundesarbeitsgemeinschaft der Integrationsämter und Hauptfürsorgestellen, www.integrationsaemter.de, Zugriff 30.04.2013

Modul	Betriebliche Gesundheitsförderung für mobilitätsbeeinträchtigte Personen	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 7	
		Assistenz zielorientiert einfordern und einweisen		

Welche Voraussetzungen müssen für eine Arbeitsassistenz erfüllt werden?

- Anerkannte Schwerbehinderung (attestiert durch eine (fach-)ärztliche Stellungnahme)
- Arbeits- oder Beamtenverhältnis (mindestens 15 Wochenstunden, befristete Beschäftigungsverhältnisse ab acht Wochen) oder Selbstständigkeit
- Alle vorrangigen Leistungsmöglichkeiten des SGB IX sind geprüft und ausgeschöpft (technische Ausstattung, Arbeitsorganisation und Aufgabenzuschnitt sind optimiert)
- Einverständnis des Arbeitgebers/Dienstherrn mit dem Einsatz einer betriebsfremden Assistenzkraft⁸

3.2 Kostenübernahme und Finanzierungsformen

Je nach Art der benötigten Assistenz sind unterschiedliche Kostenträger zuständig. Handelt es sich um eine konkrete Unterstützung bei der Arbeit selbst, übernimmt die Kosten in der Regel das Integrationsamt. Eine Wegeassistenz hingegen wird durch einen Rehabilitations-Träger geregelt. Pflegerische Assistenz am Arbeitsplatz, zum Beispiel Unterstützung beim Toilettengang, ist üblicherweise durch die Pflegeversicherung abgedeckt. Sollte die Pflegeleistung ausgeschöpft sein, kann ein Antrag auf Sozialhilfe gestellt werden. Dadurch tritt der überörtliche Kostenträger in Leistung.

Bevor ein Antrag zur Kostenübernahme gestellt wird, empfehlen wir deshalb eine individuelle Beratung und Bedarfsfeststellung. Informationen finden Sie zum Beispiel unter www.integrationsaemter.de.

In der Variante des Selbstzahlers kommt der Assistenznehmer selbstständig für die anfallenden Kosten auf, egal ob in Form des Arbeitgebermodells oder nach Vereinbarung mit einem Assistenzdienst. Nach Prüfung der Einkommens- und Vermögensverhältnisse besteht die Möglichkeit eines Antrags auf Sozialhilfe. Bei einem positiven Bewilligungsbescheid übernimmt der zuständige Kostenträger die Kosten nach geltenden Stundensätzen.

Die Leistungsform kann selbstständig vom Leistungsnehmer gewählt werden. Entweder als **Sachleistung** oder aber in Form des **Persönlichen Budgets**.

Sachleistung

Eingliederungshilfe und Hilfe zur Pflege sind Leistungen der Sozialhilfe. An den Kosten dieser Leistungen muss sich der Leistungsnehmer mit seinem Einkommen und Vermögen in angemessenem Umfang beteiligen, soweit bestimmte Grenzen überstiegen werden.

⁸ Quelle: ebenda

Modul	Betriebliche Gesundheitsförderung für mobilitätsbeeinträchtigte Personen	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 8	
		Assistenz zielorientiert einfordern und einweisen		

Sozialleistungen werden üblicherweise in Form von Sachleistungen an Leistungsberechtigten gewährt. Praktisch bedeutet die Sachleistung, dass ein behinderter Mensch z. B. Leistungen der Eingliederungshilfe von einem Assistenzdienst erhält, diese aber nicht selbst bezahlen muss. Bezahlt wird der Dienst dann direkt vom Sozialhilfeträger.

Das Persönliche Budget

Seit dem 1. Januar 2008 besteht ein Rechtsanspruch auf das Persönliche Budget (siehe auch § 17 SGB IX und Budgetverordnung [BudgetV]). Budgetfähig sind grundsätzlich alle vom Sozialhilfeträger zu gewährenden Leistungen der Eingliederungshilfe – also Leistungen zur medizinischen Rehabilitation, zur Teilhabe im Arbeitsleben und am Leben in der Gemeinschaft. Das Geld wird direkt dem Leistungsempfänger erstattet, nicht wie bisher dem ambulanten Unterstützungsdienst, Wohnheim oder der WfbM.

Die Leistungsberechtigten entscheiden selbst, ob ein Fachdienst, Verwandte, Freunde oder Bekannte mit der jeweiligen Hilfe beauftragt werden sollen. Unterschieden wird zwischen dem einfachen Persönlichen Budget, bei dem nur ein Leistungsträger zuständig ist, und der trägerübergreifenden Variante. Auch Einmalzahlungen sind möglich. Die Beauftragung erfolgt auf Grundlage einer Leistungsvereinbarung. Darin werden Kriterien und Auflagen festgeschrieben, die vorher in einem Bedarfsfeststellungsverfahren zusammengestellt werden.

Wer Hilfe bei der Einteilung des Geldes wünscht, kann eine sogenannte Budgetassistenz damit beauftragen. Diese Leistung bezahlt der Budgetnehmer als „Kunde“ oder „Arbeitgeber“ selbst.

Das Persönliche Budget soll das Wunsch- und Wahlrecht des behinderten Menschen stärken. Es bringt aber auch Pflichten mit sich: Der Budgetverantwortliche muss dafür Sorge tragen, dass die beauftragten Personen sich bei der Krankenkasse und beim Finanzamt anmelden, da sie steuer- und versicherungspflichtig sind. Eine Beschäftigung auf 450-Euro-Basis muss in der Mini-Job-Zentrale der Knappschaft angemeldet werden.⁹

3.3 Kontakt- und Anlaufstellen

Anträge können grundsätzlich bei den Leistungsträgern wie auch bei den sogenannten gemeinsamen Servicestellen gestellt werden, die den Reha-Trägern angegliedert sind. Alle diese Stellen beraten auch. Ist ein Leistungsträger für den konkreten Antrag nicht zuständig, muss er diesen innerhalb einer bestimmten Frist an den entsprechenden Leistungsträger übermitteln. Der Antragssteller wird darüber in Kenntnis gesetzt.

⁹ Quellen: Landschaftsverband Rheinland, www.lvr.de/de/nav_main/soziales_1/menschenmitbehinderung/wohnen/leistungenzumwohnen/persnlichesbudget/persnlichesbudget_1.jsp, Zugriff: 30.04.2013, Bundesministerium für Arbeit und Soziales (Hrsg.), www.einfachteilhaben.de/DE/StdS/Finanz_Leistungen/Pers_Budget/pers_budget_node.html#doc276668bodyText3, Zugriff: 23.04.2013

Modul	Betriebliche Gesundheitsförderung für mobilitätsbeeinträchtigte Personen	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 9	
		Assistenz zielorientiert einfordern und einweisen		

Bundesweit können diese Leistungsträger beteiligt sein¹⁰:

- Krankenkasse
- Pflegekasse
- Rentenversicherungsträger
- Unfallversicherungsträger
- Träger der Alterssicherung der Landwirte
- Träger der Kriegsopferversorgung/-fürsorge
- Jugendhilfeträger
- Sozialhilfeträger
- Integrationsamt
- Bundesagentur für Arbeit

Je nach Bundesland und Region werden weitere Kontaktmöglichkeiten und Beratungsstellen angeboten.

Der Leistungsnehmer beauftragt die Assistenz selbst. Wählt er das Arbeitgebermodell, kann er sich die Assistenzkraft selbstständig suchen, beispielsweise über eine Stellenausschreibung im Internet, per Inserat in Zeitungen oder in einem Aushang. Nimmt er lieber einen Assistenzdienst in Anspruch, kann er direkt mit einem Anbieter Kontakt aufnehmen. Eine Auflistung regionaler Anbieter kann über die Beratungsstellen und die Kostenträger angefordert werden.

Integrationsfachdienste

Integrationsfachdienste sind ambulante Dienstleister, die sich auf die Unterstützung behinderter Arbeitnehmer spezialisiert haben. Sie beraten und betreuen rund um das Thema „Arbeitsassistenten“. Eine weitere Aufgabe besteht darin, geeignete Arbeitsplätze auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt zu vermitteln. Ansprechpartner und Adressen der IFD können bei der örtlichen Agentur für Arbeit oder den Integrationsämtern nachgefragt werden.¹¹

¹⁰ Quelle: Bundesarbeitsgemeinschaft der Integrationsämter und Hauptfürsorgestellen, www.integrationsaemter.de, Zugriff 30.04.2013

¹¹ Quellen: Bundesarbeitsgemeinschaft für Unterstützte Beschäftigung (BAG UB) e. V., www.bag-ub.de/ifd/ifd_zua.htm, Zugriff 24.04.2013, Bundesarbeitsgemeinschaft der Integrationsämter und Hauptfürsorgestellen, www.integrationsaemter.de/Integrationsfachdienste/88c51/index.html, Zugriff 30.04.2013

Modul	Betriebliche Gesundheitsförderung für mobilitätsbeeinträchtigte Personen	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 10	
		Assistenz zielorientiert einfordern und einweisen		

4. Handlungsbeispiele – „Ich brauche eine Assistenz, um mobil zu sein!“

Soweit die Theorie. Kommen wir nun zum praktischen Teil, nämlich wie Ihre Teilnehmer mit Assistenzkräften und Mitmenschen konfliktfrei und entspannt kommunizieren. Dazu finden Sie in diesem Abschnitt beispielhaft einige Situationen, die Sie gemeinsam im Rollenspiel erarbeiten oder vorlesen und anschließend mit dem Teilnehmer besprechen können.

Die beschriebenen Situationen sollen als Impuls verstanden werden, den Dialog im Hinblick auf Einarbeitung und Einweisung von Assistenzkräften zu üben, aber auch in den vielen alltäglichen Situationen, in denen der Teilnehmer die Hilfe Fremder in Anspruch nehmen möchte. Die Übungen trainieren Fähigkeiten wie den freundlichen Umgang, stärken das Selbstbewusstsein und verringern eine mögliche Scheu, mit anderen Menschen in Kontakt zu treten.¹²

4.1 Wie sage ich es meiner Assistenz?

Beispielsituation 1: Die Assistenz einweisen

Der Kostenträger hat eine Assistenzkraft bewilligt und Ihr neuer Helfer stellt sich Ihnen vor. Sie möchten einander kennenlernen und feststellen, ob die „Chemie stimmt“, ob eine Zusammenarbeit denkbar ist.

Beim ersten Treffen geht es darum, dass Sie Ihre Situation deutlich machen und erklären, welche Hilfe Sie vom Assistenten benötigen: Welche Einschränkungen liegen vor, „was geht“ und „was nicht geht“? Wie viel Zeit ist für die Hilfestellung eingeplant? Der zeitliche Umfang ist durch die Bewilligung vorgegeben. Sollen bereits feste Termine verabredet werden?

Damit es von Anfang an gut klappt, sollten Sie Ihre Wünsche und Vorstellungen – im Rahmen des beantragten Inhaltes der Assistenz – möglichst genau erklären. Vielleicht anhand von Beispielen aus dem Alltag, damit die Assistenzkraft sich in Ihre Lage versetzen kann. So können Sie gemeinsam einzelne Situationen durchgehen und sich auf Absprachen festlegen. Gewisse wiederkehrende Abläufe sind hilfreich, jedoch ist es wichtig, dass Sie sich immer wieder positionieren und darauf hinweisen, dass nichts über Ihren Kopf hinweg geschieht.

Genau wie im Privaten funktioniert auch eine geschäftliche Verbindung am besten, wenn sie von gegenseitigem Respekt und Wertschätzung geprägt ist. Deshalb sollten beide Seiten auf einen freundlichen Ton und höflichen Umgang achten.

¹² Mehr zum Thema Kommunikationsmuster finden Sie zum Beispiel bei Friedemann Schulz von Thun, www.schulz-von-thun.de und www.vier-ohren-modell.de.

Modul	Betriebliche Gesundheitsförderung für mobilitätsbeeinträchtigte Personen	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 11	
		Assistenz zielorientiert einfordern und einweisen		

Beispielsituation 2: Kommunikation auf Augenhöhe einfordern

Sie sind, im Rollstuhl sitzend, mit Ihrer Assistenz unterwegs. Jemand kommt auf Sie beide zu und spricht Ihre Assistenz an. Sie werden nicht in das Gespräch einbezogen, sondern man spricht im wahrsten Sinne des Wortes über Sie hinweg. Das Gespräch findet nicht auf Ihrer Augenhöhe statt. Wie machen Sie auf sich aufmerksam? Höflich, aber bestimmt sprechen Sie beide Personen an und stellen freundlich klar, dass Sie durchaus in der Lage sind, an dem Gespräch teilzunehmen. Fragen, die Sie betreffen, möge man direkt an Sie stellen.

Vielleicht hat sich dieser Mensch aus Unsicherheit heraus nicht direkt an Sie gewendet. Dann können Sie darauf hinweisen, dass Sie seine Frage gern selbst beantworten möchten. Auch kann es für das Gegenüber hilfreich sein, wenn Sie den ersten Kontakt herstellen, um von vornherein deutlich zu signalisieren, dass Sie an dem Gespräch teilnehmen möchten.

Beispielsituation 3: Abläufe Abstimmen mit der Assistenz im Haushalt

Sie haben seit einigen Monaten eine Assistenzkraft, die Sie stundenweise unterstützt. Inzwischen haben Sie sich kennengelernt. Doch nun stellen Sie fest, dass die Assistenzkraft Erledigungen selbstständig übernimmt, ohne diese mit Ihnen vorher abzustimmen. Beispielsweise hilft sie Ihnen bei der Wäsche. Nun hat die Assistenz Ihre Wäsche nach dem Trocknen von der Leine genommen und selbstständig in den Kleiderschrank geräumt – allerdings sortiert nach ihrem eigenen Schema. Ihre Ordnung unterscheidet sich aber deutlich und Sie finden T-Shirts, Pullis und Socken nur mit Mühe wieder. Wenn die Assistenzkraft das nächste Mal kommt, möchten Sie das Thema „Selbstständig entscheiden, ohne die Abläufe mit Ihnen abzustimmen“ ansprechen. Wie kann eine konfliktfreie Unterhaltung aussehen?

Sie sprechen das Thema freundlich in einer ruhigen Situation an. Damit keiner der Gesprächspartner unter Zeitdruck steht, kündigen Sie das Gespräch am besten an, zum Beispiel „Ich würde gerne nachher kurz etwas mit Ihnen besprechen, wenn wir ... erledigt haben.“

Wichtig ist, dass Sie sich gegenseitig Respekt zollen und Wertschätzung für die eigentliche Tätigkeit „Assistenz“ zeigen. Bleiben Sie auf der Sachebene und formulieren Sie die Problematik deutlich. Zum Beispiel: „Mir ist aufgefallen, dass Sie die Wäsche nicht nach dem ursprünglichen System in den Schrank geräumt haben. Jetzt finde ich die Wäsche nicht an dem vorgesehenen Platz. Am besten machen wir das einmal gemeinsam und ich erkläre, wo welches Wäschestück hinkommt.“

Senden Sie Ich-Botschaften, anstatt Schuldzuweisungen zu treffen: „Ich benötige meine eigene Ordnung im Kleiderschrank, sonst finde ich mit den anderen Assistenzkräften die Kleidungsstücke nicht wieder.“ „Ich finde es richtig, wenn die Wäsche zusammen mit den T-Shirts in einem Schrankfach liegt.“ „Es ist für mich wichtig, dass Sie meinem System nachgehen. Jeder hat da so seine Vorstellungen.“

Treffen Sie positive Verabredung für die Zukunft: „Ich fände es gut, wenn wir in Zukunft gemeinsam die Wäsche in den Schrank räumen, dann kann ich Ihnen sagen, wie ich sie sortiert haben möchte.“

Modul	Betriebliche Gesundheitsförderung für mobilitätsbeeinträchtigte Personen	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 12	
		Assistenz zielorientiert einfordern und einweisen		

Beispielsituation 4: Die Arbeitsassistentin greift in Ihren Tätigkeitsbereich ein

Seit einigen Wochen werden Sie durch eine Assistentin an Ihrem Arbeitsplatz unterstützt. Sie benötigen die Assistentin für praktische Tätigkeiten, beispielsweise um beim Telefonieren zu dolmetschen, Telefonate anzunehmen und zu protokollieren. Die Aufgabe der Assistentin ist es ausschließlich, die Gespräche anzunehmen und Ihnen die Inhalte 1:1 wiederzugeben. Gleiches gilt für persönliche Gespräche. Nun stellen Sie fest, dass Ihre Assistentin darüber hinaus anfängt, sich in die Inhalte einzumischen, die Telefonate nachträglich zu kommentieren. Sie greift also in Ihren Tätigkeitsbereich ein.

Sie sprechen Ihre Assistentin freundlich an und verabreden ein gemeinsames Gespräch in einer ruhigen Situation, in der beide Gesprächspartner nicht unter Zeitdruck stehen: „Ich würde gerne nachher kurz etwas mit Ihnen besprechen, wenn wir ... erledigt haben.“

Wichtig ist, dass Sie Ihrem Gegenüber Respekt zollen und Wertschätzung für die eigentliche Tätigkeit „Assistentin“ zeigen. Sagen Sie, dass Sie die Arbeit Ihrer Assistentin schätzen, jedoch mit ihr besprechen möchten, welche Aufgaben sie übernehmen soll und welche Inhalte ausschließlich von Ihnen erledigt und verantwortet werden.

Senden Sie Ich-Botschaften, zum Beispiel: „Ich möchte gerne weiterhin mit Ihnen gut zusammenarbeiten und dafür ist es wichtig, dass wir uns in diesem Fall noch mal konkret abstimmen. Für mich ist es wichtig, dass ich mich auf Sie verlassen kann.“

Treffen Sie positive Verabredung für die Zukunft: „Ich würde Sie bitten, dass wir in Zukunft versuchen, uns wirklich auf die faktischen Informationen der Telefonate zu beschränken. Sie werden natürlich auch weiterhin alle Inhalte mitbekommen. Aber es ist mir sehr wichtig, dass wir auch nach außen ein gutes Team darstellen. Ich möchte mich auf Sie verlassen können und unser Gegenüber soll sich auf uns verlassen können.“

4.2 Ich benötige nur „situativ“ eine Assistentin

Beispielsituation 1: Mit dem Rollstuhl im Supermarkt

Sie, im Rollstuhl sitzend, möchten gerade im Supermarkt einige Teile einkaufen. Grundsätzlich können Sie sich alleine in den Gängen bewegen. Ware, die für Sie in Armeslänge erreichbar ist, sammeln Sie in einem Einkaufskorb auf Ihrem Schoß. Nun benötigen Sie aber noch eine Packung Nudeln, die im Regal so hoch einsortiert ist, dass Sie an die Packung nicht herankommen. Deshalb möchten Sie einen Verkäufer oder einen anderen Kunden um Hilfe bitten.

Eine freundliche und höfliche Ansprache ist selbstverständlich. „Entschuldigen Sie bitte. Ich möchte Sie fragen, ob Sie mir vielleicht behilflich sein können. Wären Sie so nett und würde mir das Paket mit den Nudeln anreichen? Vielen Dank!“

Modul	Betriebliche Gesundheitsförderung für mobilitätsbeeinträchtigte Personen	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 13	
		Assistenz zielorientiert einfordern und einweisen		

Beispielsituation 2: Der Busfahrplan

Sie möchten wie gewohnt mit dem Bus in die Stadt fahren. Leider fällt der Bus aus und Sie stehen nun an der bekannten Bushaltestelle, können aber aufgrund Ihrer Sehbehinderung weder den Busfahrplan lesen noch die jeweilige Aufschrift der Busse, die an der Haltestelle stehen bleiben.

Wann kommt der nächste Bus Ihrer Linie? Zwei weitere Fahrgäste stehen an der Haltestelle, die Sie beispielsweise so fragen können: „Entschuldigen Sie bitte. Ich möchte fragen, ob Sie mir vielleicht behilflich sein können. Ich möchte gerne wissen, wann der nächste Bus der Linie 11 in Richtung Hauptbahnhof abfährt. Leider kann ich den Busfahrplan nicht lesen. Könnten Sie das für mich nachlesen? Das wäre sehr nett von Ihnen. Vielen Dank!“

Beispielsituation 3: Mit dem Rollstuhl vor dem defekten Fahrstuhl

Sie, im Rollstuhl sitzend, möchten mit der Bahn in die Stadt fahren. Leider ist der Fahrstuhl am entsprechenden Bahngleis außer Betrieb. Sie bitten andere Fahrgäste, Ihnen behilflich zu sein. Sie beschreiben, an welchen Stellen die Helfer (mindestens zwei) den Rollstuhl fassen können, um Sie beim Bewältigen der Treppe zum Bahngleis sicher zu unterstützen.

Eine mögliche Ansprache könnte sein: „Entschuldigen Sie bitte. Ich möchte zum Gleis nach oben. Leider ist der Fahrstuhl defekt. Können Sie mir vielleicht behilflich sein? Das wäre sehr nett von Ihnen.“ Sie weisen einen der Helfer freundlich darauf hin, dass der Rollstuhl rückwärts an die Treppe herangefahren, leicht nach hinten gekippt und vorsichtig an den Stufenkanten entlang hochgezogen wird. Gegebenenfalls müssen vorher die hinteren Stützräder eingeklappt werden.

Der zweite Helfer fasst nur an den Rahmenrohren an und schiebt zusätzlich das Gewicht des Rollstuhls nach oben. Jeder Helfer muss nach Überwindung einer Stufe erst wieder festen Stand haben.

Beispielsituation 4: Orientierung an einer Straßenkreuzung bei defektem akustischem Signal

Sie stehen an einer Ihnen bekannten Straßenkreuzung und möchten an der Ampel die Straße überqueren. Die Ampel ist ursprünglich mit einem akustischen Signal ausgestattet, das angibt, ob die Ampel auf Rot oder Grün steht. Heute ist das akustische Signal jedoch defekt und Sie können aufgrund Ihrer Sehbehinderung nicht erkennen, wann die Ampel auf Grün steht.

Sie machen einen Passanten freundlich auf sich aufmerksam und bitten, Ihnen zu helfen: „Entschuldigung, das akustische Signal scheint defekt zu sein. Wären Sie so nett und sagen mir, wann die Ampel auf Grün umschaltet? Das ist sehr freundlich. Vielen Dank.“

Modul	Betriebliche Gesundheitsförderung für mobilitätsbeeinträchtigte Personen	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 14	
		Assistenz zielorientiert einfordern und einweisen		

5. Mögliche Abschlussfragen

Informations- und Beratungsbedarf zur Organisation von Arbeitsassistenten¹³:

- Was ist Arbeitsassistenten? Erschließt mir eine Arbeitsassistenten neue Beschäftigungsperspektiven?
- Welche Organisationsformen von Arbeitsassistenten gibt es?
- Welche Organisationsform von Arbeitsassistenten ist für mich die richtige?
- Welche Möglichkeiten der Finanzierung von Arbeitsassistenten gibt es?
- Wie beantrage ich Arbeitsassistenten? Wie setze ich meinen gesetzlichen Anspruch auf Arbeitsassistenten durch?
- Wie komme ich an geeignete Arbeitsassistenten?
- Was ist bei der Auswahl der Arbeitsassistenten zu beachten?
- Welche Anforderungen habe ich an eine Arbeitsassistenten? Was ist mir persönlich wichtig? Welche behinderungsspezifischen Anforderungen sind gegeben? Welche Aufgaben soll sie übernehmen?
- Welche Ansprechpartner, Beratungsstellen und Dienste gibt es in meiner Region, die mich bei der Organisation von Arbeitsassistenten unterstützen?
- Wo gibt es Personen mit ähnlichem Arbeitsassistentenbedarf, die bereits mit Assistenten arbeiten und mit denen ich mich austauschen kann?
- Welche typischen Problemfelder und Rollenkonflikte ergeben sich durch die Arbeit mit Assistenten und wie können diese gelöst werden?
- Wie organisiere ich meine Arbeitsassistenten als Arbeitgeber selber?
- Welche rechtlichen und finanztechnischen Fragen kommen auf mich zu?
- Welche Dienste bieten Arbeitsassistenten an? Was ist bei der Auswahl des Dienstes zu beachten?
- Welche Einführung und Anleitung brauchen Arbeitsassistenten von mir?

¹³ Quelle: : Bundesarbeitsgemeinschaft für Unterstützte Beschäftigung (BAG UB) e. V., www.bag-ub.de/projekte/ende/pro_aaz1.htm, Zugriff 24.04.2013

Modul	Betriebliche Gesundheitsförderung für mobilitätsbeeinträchtigte Personen	Übergeordnete Kenntnisse zur Mobilität	Seite 15	
		Assistenz zielorientiert einfordern und einweisen		

6. Quellen

Bundesarbeitsgemeinschaft der Integrationsämter und Hauptfürsorgestellen (BIH) GbR,
www.integrationsaemter.de

Bundesarbeitsgemeinschaft für Unterstützte Beschäftigung (BAG UB) e. V., www.bag-ub.de

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (Hrsg.), www.einfachteilhaben.de

Bundesverband Forum selbstbestimmter Assistenz behinderter Menschen e. V., www.forsea.de

Bundesverband für körper- und mehrfachbehinderte Menschen e. V., www.bvkm.de

Landschaftsverband Rheinland, www.lvr.de

Landschaftsverband Westfalen-Lippe, www.lwl.org

Rohse, Bärbel (verantw.) u. Rohse, Frank, www.assistenzantrag.de

„Selbstbestimmt Leben“ Behinderter Köln e. V., www.zsl-koeln.de

Steiner, Gusti: Wie alles anfang – Konsequenzen politischer Behindertenselbsthilfe. In: INFORUM,
 20 Jahre Assistenz – Behinderte auf dem Weg zu mehr Selbstbestimmung. Publikation über
 Geschichte, Gegenwart und Zukunft der Persönlichen Assistenz. Dezember 2001. Forum
 selbstbestimmter Assistenz behinderter Menschen, Forsea e. V., Berlin 2001, 14–33.

Stiffel, S. h. (V. i. s. d. M.), www.assistentz.org

Verein zur Assistenz Behinderter e. V., www.assistentzverein.de