

Förderung eigenständiger Mobilität von Erwachsenen mit geistiger Behinderung

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 294

bast

Förderung eigenständiger Mobilität von Erwachsenen mit geistiger Behinderung

von

Reinhard Markowetz
Markus Wolf

Unter Mitarbeit von

Patrick Schwaferts
Hanna Luginger
Michaela Mayer
Hannah Rosin
Anna Buchberger

Lehrstuhl für Pädagogik bei geistiger Behinderung
und Pädagogik bei Verhaltensstörungen
Institut für Präventions-, Inklusions- und
Rehabilitationsforschung
LMU München

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 294

bast

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

A - Allgemeines
B - Brücken- und Ingenieurbau
F - Fahrzeugtechnik
M - Mensch und Sicherheit
S - Straßenbau
V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt bei der Carl Ed. Schünemann KG, Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen, Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in der Regel in Kurzform im Informationsdienst **Forschung kompakt** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos angeboten; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Die **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)** stehen zum Teil als kostenfreier Download im elektronischen BASt-Archiv ELBA zur Verfügung.
<http://bast.opus.hbz-nrw.de>

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt FE 82.0663/2016:
Förderung eigenständiger Mobilität von Erwachsenen mit geistiger Behinderung

Fachbetreuung:
Kerstin Auerbach
Susanne Holocher

Fachreferat:
Grundlagen des Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens

Herausgeber
Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
Telefon: (0 22 04) 43 - 0

Redaktion
Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag
Fachverlag NW in der
Carl Ed. Schünemann KG
Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen
Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53
Telefax: (04 21) 3 69 03 - 48
www.schuenemann-verlag.de

ISSN 0943-9315
ISBN 978-3-95606-487-6

Bergisch Gladbach, Januar 2020

Kurzfassung – Abstract

Förderung eigenständiger Mobilität von Erwachsenen mit geistiger Behinderung

Menschen mit geistiger Behinderung sind – trotz vorhandenem Hilfe- und Unterstützungsangebot – häufig in ihrer Mobilität eingeschränkt und verfügen über weniger umfangreiche Mobilitätskompetenzen, weshalb ihre selbstständige Teilhabe am öffentlichen Personennah- und Straßenverkehr erschwert ist.

Durch die Anbahnung, Erweiterung und Festigung verkehrsspezifischer Kompetenzen mittels einer Mobilitätsförderung, basierend auf der Handreichung MobiLe – Mobilität lernen, soll es Erwachsenen mit geistiger Behinderung ermöglicht werden, mehr Sicherheit und Teilhabe im Straßenverkehr und somit am sozialen Leben zu erlangen. Innerhalb der MobiLe-Handreichung werden für die Planung der Mobilitätsbildung und -förderung die Mobilitätsarten zu Fuß gehen, mit dem Rollstuhl fahren, mit dem Bus fahren, mit der Bahn fahren und mit dem Fahrrad fahren explizit herausgegriffen.

In Zusammenarbeit und Kooperation mit Partnerinstitutionen der Behindertenhilfe, Schulen, Eltern und Erwachsenen mit geistiger Behinderung wurde das Curriculum erstellt, empirisch erprobt und ausgewertet.

Für die Erfolgswertung des Projekts wurden die Personen befragt, die für die Förderung zuständig waren. Die TeilnehmerInnen selbst wurden ebenfalls befragt, aber auch die Erfahrungen und Wünsche der Eltern von Menschen mit geistiger Behinderung wurden mit einbezogen.

Die Entwicklung der MobiLe Handreichung gliederte sich in folgende Phasen:

- **Phase 1 – Ist-Analyse**

Ist-Analyse bestehender Ansätze und Konzeptionen zur Schulung von verkehrsspezifischen Kompetenzen für Menschen mit geistiger Behinderung.

Weiter folgte eine bayernweite Online-Vollerhebung im Hinblick auf vorhandene und durchgeführte Förderkonzepte der eigenständigen Mobilität und Mobilitätsbildung von Erwachsenen mit geistiger Behinderung sowie eine Abfrage von Mobilitätskompetenzen und -verhalten einzelner Personen mit geis-

tiger Behinderung an ausgewählten Einrichtungen, um mögliche Lerninhaltsbereiche festzulegen.

- **Phase 2 – Konzeptualisierung der Handreichung mit Curriculum**

Ableitung konkreter (Optimierungs-)Bedarfe bezüglich Förderkonzepte und Mobilitätskompetenzen, sowie vorläufige Entwicklung der Handreichung MobiLe.

- **Phase 3 – Erprobung der Handreichung mit Curriculum in der Praxis und Evaluation**

Praktische Erprobung und Evaluation des Entwurfs des Curriculums mit 16 Einrichtungen und insgesamt 109 TeilnehmerInnen im schulischen und außerschulischen Bereich von Juli 2017 bis März 2018. Die Ergebnisse wurden festgehalten und wissenschaftlich ausgewertet. Handlungsempfehlungen in Bezug auf Mobilitätsbildung und -förderung für MitarbeiterInnen wurden abgeleitet.

- **Phase 4 – Optimierung der Handreichung mit Curriculum und Bewertung**

Auf Basis der in Phase 3 gewonnenen Erkenntnisse wurde die Handreichung mit Curriculum MobiLe überarbeitet und schließlich im Hinblick auf (weiterhin) bestehende Limitationen kritisch bewertet.

Als Bindeglied zwischen Forschung und praktischer Verkehrserziehung wurde mit VertreterInnen aus Schule, Berufsausbildung und Eltern ein Expertenrat eingerichtet. Ein wesentliches Ziel dieses Gremiums war es, die Projektarbeit kritisch zu begutachten und beratend zu unterstützen.

Das Endprodukt des Forschungsprojekts ist eine Handreichung mit Curriculum zur Mobilitätsförderung von Erwachsenen mit geistiger Behinderung, die in der Praxis (Berufsschule, Behindertenwerkstätten, Wohnheimen etc.) gut umsetzbar ist. Durch die Erweiterung und Festigung verkehrsspezifischer Kompetenzen, soll es zukünftig Erwachsenen mit geistiger Behinderung ermöglicht werden, mehr Sicherheit und Teilhabe im Straßenverkehr zu erhalten.

Supporting independent mobility of adults with intellectual disabilities

People with intellectual disabilities – despite existing support systems – may often encounter barriers to being physically active, including mobility and access limitations. Limited mobility skills of persons with intellectual disabilities influence their independent social participation generally as well as in the using public transportation.

Mobility training for persons with intellectual disabilities introduced in the manual „MobiLe – Mobilität lernen“ (MobiLe – learning mobility) should contribute to experiencing more safety and independence of mobility through the introduction, widening and strengthening of mobility skills enabling these persons to live independently and participate fully in society. With the aim of planning mobility education and training, different mobility terms are going to be addressed in the MobiLe manual, such as: walking, using wheelchair, public transportation (bus, train, metro) and bike riding.

The curriculum was developed, empirically proved and evaluated in cooperation with disability support partner institutions, schools, parents and adults with intellectual disabilities.

Project evaluation was performed by the people who were responsible for offering support. Project participants have also evaluated the project. The experiences and wishes of parents of people with intellectual disabilities were taken into consideration as well.

The development of the MobiLe manual was divided in the following phases:

- **Phase 1 – Actual state analysis**

Actual state analysis of already existing approaches and possibilities of mobility training for persons with intellectual disabilities.

The actual state analysis was followed by an online complete survey regarding existing and implemented concepts of support for independent mobility and the mobility training of adults with intellectual disabilities. A query regarding mobility skills and orientation as well as mobility behavior of single persons with intellectual disabilities from selected institutions has been conducted. The aim of the query was to specify possible learning areas.

- **Phase 2 – Conceptualisation of the manual with curriculum**

Derivation of specific (improving-)needs regarding support concepts and mobility skills as well as preliminary development of the manual MobiLe.

- **Phase 3 – MobiLe practical testing and evaluation**

Practical testing and evaluation of the curriculum draft involved 16 institutions and 109 participants in school and other settings from July 2017 until March 2018. The results were listed and scientifically evaluated. Guidance for employees of the institutions concerning the mobility training and promotion were derived.

- **Phase 4 – Improvement of the manual with curriculum and evaluation**

Based on the results of the phase 3, the manual with curriculum was reviewed and (existing) limitations critically evaluated.

In order to create a link between research and practical mobility training, a board of experts, consisting of local school and professional authorities and parents, was established. The main goal of this board of experts was to critically review the project activities and offer expert advice and support.

End result of this project is a manual on mobility training for adults with intellectual disabilities, which is easy to implement and adapt in everyday life (vocational training, sheltered workshops etc.). Widening and strengthening of special mobility skills for adults with intellectual disabilities contribute to experiencing more safety and independence of mobility enabling these persons to live more independently and participate more in the society living.

Summary

Supporting independent mobility of adults with intellectual disabilities

People with intellectual disabilities – despite existing support systems – may often encounter barriers to being physically active, including mobility and access limitations. Every person could use a public transportation, depending of individual presuppositions, existing support structures as well as barrier-free infrastructure and information structure.

Limited mobility skills of persons with intellectual disabilities influence their independent participation in the using public transportation. In order to cover daily journeys, they mostly use organized driving services thus having less possibilities for independence and participation.

Mobility training for persons with intellectual disabilities introduced in the manual „MobiLe – Mobilität lernen“ (MobiLe – learning mobility) should contribute to experiencing more safety and independence of mobility through the introduction, widening and strengthening of mobility skills enabling these persons to live independently and participate more in the society living. The curriculum was developed, empirically proved and evaluated in cooperation with disability support partner institutions, schools, parents and adults with intellectual disabilities.

1 Mobility

The term mobility comes from the Latin word *mobilitas*, which means movement, mobility or agility (see ZIERER & ZIERER 2010) and is being used in different spheres of the society. Traffic means the special mobility of persons and goods. „Mobility is less a concrete movement and much more an abstract possibility to change a place“ (VESTER 1990: 465).

Mobility has a social function as well when we are meeting the friends or running some errands in the town. In order to fulfill the personal obligations, the routes from home to workplace or school, to supermarket or leisure activity centers have to be covered, on the daily basis. There is no participation

in the life of society without being able to move in the public space, in one way or another. For this reason and in order to participate in the local public transportation sector (LPTS) it is necessary to offer more options for individual mobility to the target group as well as to train their mobility competences. With the aim of planning the mobility education and training, different mobility terms have been addressed in the MobiLe manual, such as: walking, using wheelchair, public transportation (bus, train, metro) and bike riding.

2 Mobility in the context of training of persons with intellectual disabilities

Persons with intellectual disabilities possess less competences as needed for independent mobility (see STÖPPLER 2014). They are mostly very limited in their mobility and reliant on help from others in order to master everyday mobility. The UN-Convention on the rights of persons with disabilities (UN-CRPD) ensures the full and effective participation and inclusion in the society (BMAS 2011, Article 3c).

Mobility has diverse participation potentials persons with intellectual disabilities could profit from, such as:

- expansion and widening of scope of action,
- availability of individually useful environments,
- time, space and personal independence,
- improving the quality of life and
- fulfilling biological (shopping, recreation) and social (communication, interaction) needs (see STÖPPLER 2002).

Article 20 of UN-CRPD requires: States Parties shall take effective measures to ensure personal mobility with the greatest possible independence for persons with disabilities (BMAS 2011).

Persons with intellectual disabilities should not be deprived of mobility training. Mobility training should be a wide range and early provided measure in facilitating a greatest possible independence in the personal mobility. The mobility training could be a basic prerequisite for independent use of local public transportation sector – use could be supported and trained for the entire route (see MONNINGER 2015).

3 Conceptualization, testing and evaluation of manual with curriculum on mobility training for adults with intellectual disabilities

Development of the manual consisted of four phases:

Phase 1 – Actual state analysis

Two-level actual state analysis of already existing approaches and possibilities of mobility training for persons with intellectual disabilities.

1. Level: Initial check and comprehensive analysis of existing national and international literature.
2. Level: The actual state analysis was followed by an online complete survey regarding existing and implemented concepts of support for independent mobility and the mobility training of adults with intellectual disabilities, Bavaria wide, in all supported living facilities, sheltered workshops and services of open disability work. The parents of children with intellectual disabilities were covered by this survey as well.

A query regarding mobility skills and orientation as well as safe behavior of single persons with intellectual disabilities from selected institutions has been conducted.

The aim of the query was to specify possible learning areas.

Phase 2 – Conceptualization of the manual with curriculum

Derivation of specific (improving-)needs regarding support concepts and mobility skills as well as preliminary development of the manual MobiLe.

Phase 3 – MobiLe practical testing and evaluation

Practical testing and evaluation of the curriculum draft involved 16 institutions and 109 participants in school and other settings from July 2017 until March 2018. The results were listed and scientifically evaluated. Guidance for employees of

the institutions concerning the mobility training and promotion were derived.

Phase 4 – Improvement of the manual with curriculum and evaluation

Based on the results of the phase 3, the manual with curriculum was reviewed and (existing) limitations critically evaluated.

The two-level actual state analysis regarding support concepts and mobility skills for persons with intellectual disabilities, described in the Phase 1, started in September 2016. Project team started initial check and comprehensive analysis of existing national and international approaches and conceptions regarding direct or indirect support concepts and mobility skills for persons with intellectual disabilities. Through the use of independently designed criteria catalogue consisting of 13 Categories of great significance for the project, 19 high-quality approaches have been worked out, described and prepared for further use. Those have been used as a baseline for further development of the manual with curriculum.

The phase 2, at the beginning of November 2016, proceeded with the development of the online-questionnaire for the Bavaria wide complete survey. The aim of this research was the analysis of existing and currently used concepts of support, the analysis of necessity of individual concepts of support as well as a survey of the current traffic issues as well as local public transportation use of adults with intellectual disabilities. The online complete survey, Bavaria wide, was conducted in all supported living facilities, sheltered workshops and services of open disability work. The parents of children with intellectual disabilities were covered by this survey as well.

The online-questionnaire was sent to 1,272 institutions and parents.

Tool, that has been developed in the Phase 2, was used to develop the manual and in regard to training needs and necessities to develop an individual mobility profile (Development and learning status). Following competences¹ are a selection of competences, which have been recognized in the

¹ See also: STÖPPLER 2002, 2015; Bayerisches KM 2003, 2007; BSt and KMK 2004.

survey, described in the project plan and revisited in the manual:

- knowing of rules,
- planning competence,
- motor skills,
- perception,
- attention and reaction,
- orientation,
- safety and risk awareness,
- social competence and interaction,
- speech,
- communication,
- reading skills,
- memory and cognition,
- independency.

Mobility competences of 95 persons with intellectual disabilities, 17 to 82 years of age have been assessed. 24,2% persons had mild, 40,0% moderate, 22,1% severe and 13,7% profound intellectual disability (according to ICD-10).

The study results show significantly more understanding of the mobility support concepts in the sheltered workshops (25,9%) then in the residential facilities (8,1%) or services of open disability work – OBA (11,1%).

There are significantly more sheltered workshops and residential facilities offering a mobility training then those indicating to have a concrete mobility support concept. This can possibly be explained by the fact that the mobility training was probably carried out without solid conceptual basis, despite the lower understanding of the existing concepts and based on the individually planned support sessions.

The survey showed that all the facilities have put their main emphasis on the safety/risk awareness (97,9%) and independence (95,7%). It also became obvious, that a focus of training should be directed to the dealing with unknown (unexpected) situations and planning competences.

In questioning about difficulties and barriers in the independent use of LPTC and independent participation in the street traffic, 87,0% of facilities indicated the structural barriers (barriers to the use of ticket machines or understanding the train schedules, lack of accessible language and pictograms or lack of cycle paths). Person-specific barriers have been identified as well (43,0%) (traffic overload or traffic regulations). 70,3% of facilities for adults with intellectual disabilities have indicated the need for having a manual for supporting independent mobility for adults with intellectual disabilities, and 6,1% did not see the need for it.

Besides that, bus, metro and regional train appear to be the most popular types of mobility in the public transport.

To the highly developed skills and competences belong motor skills and reactions in the traffic as well as the social skills. To the less developed skills belong planning competences and the dealing with unexpected situations. These points played decisive role in determining the main focus of the mobility concept; which is that the focus should be placed on the less developed skills and competences.

The Phase 3 proceeded with practical testing and evaluation of the conceptually developed manual with curriculum in the practice. Project draft was outlined and developed at this point and was ready to be practically tested and evaluated through visiting facilities as well as through the discussion with the project partners. Based on this could manual furthermore be modified and adjusted. In order to prepare the project partner for the test phase as well as for the use of manual, all the facilities (apart from two) have been visited in advance.

Practical testing and evaluation of the curriculum draft involved 16 institutions and 109 participants with intellectual disabilities in school and other settings from July 2017 until March 2018.

Online-survey served as a basis for the analysis of the developed manual from the perspective of each and every user. In addition to this, guided interviews have been conducted with the focus on collecting information about content-related results (LAMNEK & KRELL 2016: 391).

In order to capture the voices and opinions of persons with intellectual disabilities in the course of evaluation and interpretation of the project, a

questionnaire in the accessible language have been developed. In addition to this, individual training plan attached to the manual should be filled out for each and every person participating in the mobility training.

The parents of persons with intellectual disabilities as well as their personal knowledge, concerns, doubts and experiences should be taken into consideration. Main emphasis in a SWOT-Analysis was on the parental voices and opinions in relation to the independent mobility of their children.

Based on the mobility competences and types of mobility (by foot or wheelchair, by bike, bus or train) appropriate training recommendation will be presented in both protective setting as well as in the real-life traffic. Furthermore, the manual offers a wide-ranging repertoire of training materials.

4 Results and trial phase

Total of 109 persons with intellectual disabilities have been trained, 48 of those had an individual training.

They were allocated in residential facilities (10), sheltered workshops (19), schools (69), services of open disability work – OBA (7) and in support facilities (4). 92,3% of all respondents have seen the profit in the using manual with curriculum for the practice and mobility training and support. 96,1% would proceed with the using manual. After completing the mobility training, more persons with intellectual disabilities were independently mobile as before. 71,4% of all participants, answering the questions in the accessible language, found driving with the bus or train more comfortable.

5 Further development and final structuring of the manual with curriculum

Concrete formulation of the curriculum on the basis of 13 mobility competences, that have been taken into consideration in this project, has been completed.

The manual with curriculum is, with its module-based structure and its content, objectives and methods, not just a sort of a guiding framework but it serves as concrete competence-expanding recommendations for action and immediate application in the mobility training field of action.

Inhalt

Abkürzungen	10	4.2.6 Erfassung von Mobilitätskompetenzen und Mobilitätsverhalten einzelner Personen (Stufe 2b)	54
Danksagung	11	4.2.7 Zusammenfassung der Abfrage von Mobilitätskompetenzen und Konsequenzen für die Curriculumsentwicklung	56
Einleitung	13		
1 Mobilität	14	5 Phase 2 – Konzeptualisierung der Handreichung MobiLe	57
1.1 Mobilität bei Menschen mit geistiger Behinderung im Kontext von Teilhabe	15	5.1 Methodik Konzeptualisierung der Handreichung:	57
1.2 Mobilität im Kontext von Bildung bei geistiger Behinderung	16	5.2 Ergebnisse und Zusammenfassung der entwickelten Handreichung	58
2 Zielsetzung	18	5.2.1 Modul 1: Theoretische Grundlagen ...	58
3 Forschungsmethodisches Vorgehen	19	5.2.2 Modul 2: Lernziele und Förder- vorschläge	59
4 Phase 1 – Ist-Analyse	19	5.2.3 Modul 3: Die individuelle Förder- planung	59
4.1 Methodik	20	6 Phase 3 – Erprobung der Hand- reichung MobiLe mit Curriculum in der Praxis und evaluative Maßnahmen	60
4.1.1 Stufe 1: Sichtung und systematische Analyse vorhandener nationaler und internationaler Literatur	20	6.1 Methodik der praktischen Erprobung und evaluative Maßnahmen	60
4.1.2 Stufe 2a: Bayernweite Online-Voll- erhebung und Elternumfrage	20	6.1.1 Expertenrat	60
4.1.3 Stufe 2b: Online-Erfassung von Mobilitätskompetenzen	22	6.1.2 Fragebogen zur Handhabung der Handreichung und der individuellen Förderplanung (Modul 3)	61
4.2 Ergebnisse	25	6.1.3 Leitfadeninterviews mit Förder- personen	61
4.2.1 Literaturanalyse (Stufe 1)	25	6.1.4 Interviews mit erwachsenen Menschen mit geistiger Behinderung (Fragebogen in leichter Sprache)	62
4.2.2 Ansätze/Konzeptionen als Anregung für die weitere Projektentwicklung (Stufe 1)	35	6.1.5 Analyse der (ausgefüllten) Förderpläne in Hinblick auf die erfolgte Umsetzung sowie (erste) Hinweise zur Wirksamkeit der Fördermaßnahme	63
4.2.3 Zusammenfassung der Literatur- analyse und Implementierung in die Curriculumsentwicklung	46	6.1.6 Elternbefragung	63
4.2.4 Bayernweite Konzeptabfrage (Stufe 2a)	46		
4.2.5 Zusammenfassung der Konzept- abfrage und Konsequenzen für die Curriculumsentwicklung	53		

6.2	Ergebnisse der Erprobungsphase	64
6.2.1	Online-Fragebogen	64
6.2.2	Leitfadeninterviews.	67
6.2.3	Fragebogen in leichter Sprache	70
6.2.4	Auswertung der Förderpläne	72
6.2.5	Vergleich zwischen selbsteinge- schätztem Lernerfolg und Lernerfolg gemäß den Förderplänen.	73
6.2.6	SWOT-Analyse: Elternbefragung	73
6.2.7	Beurteilung der Handreichung MobiLe und Einschätzung sinnvoller und nachhaltiger Mobilitätsbildung durch den Expertenrat	75
6.3	Zusammenfassung und Folgen für die Weiterentwicklung der Handreichung nach der Erprobungs- phase	76
7	Phase 4 – Optimierung der Hand- reichung mit Curriculum und Bewertung sowie Erkenntnisse	77
	Literatur	81
	Bilder	96
	Tabellen	97
	Anhang	98

Abkürzungen

FsgE	Förderschwerpunkt geistige Entwicklung
FzgE	Förderzentrum geistige Entwicklung
KM	Kultusministerium
KMK	Kultusministerkonferenz
OBA	Offene Behindertenarbeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
WE	Wohneinrichtung
WfbM	Werkstatt für behinderte Menschen

Danksagung

Der nun vorliegende Abschlussbericht ist das Ergebnis des Projekts „Förderung eigenständiger Mobilität von Erwachsenen mit geistiger Behinderung“ (FE 82.0663/2016), das die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Frühjahr 2016, mit der Vorgabe das Vorhaben bis zum August 2018 zu beenden, ausgeschrieben hatte und als Auftragsforschung an die LMU München vergeben wurde.

Dieses in zeitlicher wie forschungsstrategischer Hinsicht sehr ambitionierte Forschungsprojekt konnte nach nur zwei Jahren an der LMU um die Forschungs- und Arbeitsgruppe Mobilität am Lehrstuhl von Prof. Dr. Markowitz erfolgreich zu Ende gebracht werden. Letztlich konnte datenbasiert ein Mobilitätscurriculum als zentrales Produkt und Ergebnis des Forschungsprojekts konzeptualisiert, im Feld erprobt und empirisch überprüft werden.

Ihnen allen ist für die vielen Denkanstöße, den fachlichen Austausch, die lebendigen Diskussionen, die konstruktiven Rückmeldungen und nicht zuletzt für die bisweilen sehr intensive Mitarbeit im Projekt zu danken. Sie alle haben in sehr unterschiedlichen Rollen wichtige Aufgaben und Funktionen übernommen und damit wesentlich zum Gelingen des Projekts beigetragen. Einem Projekt dem vor dem Hintergrund von Inklusion und im Spiegel der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention für erwachsene Menschen mit geistiger Behinderung im Hinblick auf deren chancengleiche Teilhabe durch ein Mehr an selbstbestimmter Mobilität im Straßenverkehr eine hohe Bedeutung zukommt.

Für die sehr gute, stets unkomplizierte und immer zielführende Betreuung ist vor allem der BASt als Auftraggeber des Forschungsvorhabens zu danken. Unseren größten Dank verdienen alle Einrichtungen der Behindertenhilfe in ganz Bayern, die sich an den bayernweiten Erhebungen zum Ist-Stand des Themas Mobilitätsbildung freiwillig und zahlreich beteiligt haben. So konnte die Situation in den Wohneinrichtungen und Werkstätten für Menschen mit geistiger Behinderung, der organisierten offenen Behindertenarbeit im Lebensbereich Freizeit sowie insbesondere auch in den Werkstätten der sonderpädagogischen Förderzentren geistige Entwicklung erfasst werden.

Von Ihnen allen haben wir erfahren dürfen, welche Konzepte zur Mobilitätsförderung bereits in der Praxis verwendet werden und was hierzu schon von

wem angeboten und getan wird. Aufgrund der vielfältigen Kontakte mit der Praxis, war es uns möglich das Mobilitätscurriculum MobiLe zu konzeptualisieren. Erst die vielseitigen Auskünfte aus der Praxis haben es uns möglich gemacht, vielfältige Lehr- und Lernmaterialien im Hinblick auf Inhalte, Ziele und Methoden überhaupt zu schreiben. Aus diesem Entwicklungsprozess heraus konnten wir ausreichend viele sogenannte PremiumpartnerInnen gewinnen. Diese haben sich freiwillig, hoch motiviert und sehr engagiert uns gegenüber verpflichtet, das Mobilitätscurriculum in ihrer Praxis mit den in ihren Einrichtungen lebenden, wohnenden und arbeitenden und ihre Dienste in Anspruch nehmenden erwachsenen Menschen mit geistiger Behinderung zu erproben. Allen PremiumpartnerInnen gilt unser wertschätzender Dank für die außergewöhnlich gute Zusammenarbeit. Dass unsere PremiumpartnerInnen so zahlreich der Einladung gefolgt sind, uns ihre dabei gemachten Erfahrungen zurückzumelden, hat uns die empirische Überprüfung enorm erleichtert. So war es möglich, dass nahezu alle konstruktiven Rückmeldungen in die Optimierung des Curriculums Eingang gefunden haben. Das Produkt dieser Zusammenarbeit ist ein praxiserprobtes sowie evaluiertes Curriculum zum Erwerb von Mobilitätskompetenzen für den Einsatz im Feld der Bildungs- und Förderarbeit für und mit Menschen mit geistiger Behinderung.

Dank Herrn Dr. Grantner, dem Vorsitzenden des Landeselternbeirats aller Schulen für geistig behinderte Menschen in Bayern, war es darüber hinaus möglich auch Eltern geistig behinderter Kinder zu erreichen und einzubeziehen. Allen Eltern, die uns über ihre oft sehr persönliche Art und individuelle Weise ihrer familiären Mobilitätserziehung Auskunft gegeben haben, sei deshalb an der Stelle ebenfalls ausdrücklich gedankt. Sie haben uns immer wieder darauf aufmerksam gemacht, wie groß doch die Unterschiede zwischen den innerfamiliären und institutionell organisierten Bemühungen um ein Mehr an Mobilität sind. Zugleich haben sie uns aber auch wissen lassen, wie wichtig für sie als Familien der Erwerb von Mobilitätskompetenzen für ein selbstbestimmtes Leben in sozialer Integration ihrer Kinder ist.

Dank geht auch an den sogenannten Expertenrat, der uns als Steuerungsgruppe im Prozess begleitet und wertvolle Impulse für Kursänderungen und Verbesserungen gegeben hat, aber uns bei dem, was wir entwickelt haben sensibel und fachkompetent unterstützt und bestätigt hat.

Zu guter Letzt gilt unser Dank allen studentischen und wissenschaftlichen Hilfskräften. Sie haben teils im Rahmen ihres Studiums aber auch als bezahlte Hilfskräfte Herrn Wolf als hauptamtlichen wissenschaftlichen Mitarbeiter und Projektkoordinator tatkräftig unterstützt und wurden zum unverzichtbaren Teil der Forschungs- und Arbeitsgruppe Mobilität am Lehrstuhl. Ohne die Ideen, die Kreativität, den Mut und den Tatendrang dieser zukünftigen Lehrkräfte wäre das Mobilitätscurriculum mit den vielen Arbeitsblättern und Fördervorschlägen nicht so umfangreich und bunt ausgefallen.

Auch haben wir uns noch ausdrücklich bei allen Personen zu bedanken, die uns mit der Weitergabe ihrer Materialien unterstützt und uns die Rechte an Bildern und Abbildungen eingeräumt haben. Auch das hat insbesondere die Qualität bereichert.

Möge die Mitarbeit an diesem Projekt dazu führen, dass durch die Mobilitätsbildung nach dem entwickelten Curriculum und den dabei erstellten Arbeitsmaterialien viele Menschen mit geistiger Behinderung Mobilitätskompetenzen erwerben und nutzen können. Sodass sie als bald selbstbestimmt, selbstständig und vor allem sicher am öffentlichen Personennah- und Straßenverkehr teilnehmen und ein selbstverständliches Mehr an Teilhabe in allen gesellschaftlichen Sozialräumen erleben dürfen.

ProjektpartnerInnen

Folgende ProjektpartnerInnen konnten letztlich für die praktische Erprobungs- und Evaluationsphase des Mobilitätscurriculums gewonnen werden und wurden mit ihren teilnehmenden Personen mit geistiger Behinderung einbezogen:

Berufsschulstufen an FzGE

1. Otto-Steiner Schule Augustinum, München,
2. Mathilde-Eller-Schule, München,
3. Jakob-Muth-Schule, Nürnberg,
4. Lebenshilfe Schule, Tirschenreuth-Mitterteich,
5. Philipp-Neri-Schule, Rosenheim,
6. Comeniuschule, Hilpoltstein,
7. Friedel-Eder-Schule, München.

Werkstätten für Menschen mit Behinderung

1. Caritas Wendelstein Werkstätten Werk Raubling,
2. WfbM Lebenshilfe München.

Wohneinrichtungen für Menschen mit Behinderung

1. Dominikus-Ringeisenwerk Maisach-Gernlinden,
2. Lebenshilfe München Wohnen GmbH,
3. Wohnheim Regens Wagner, Lautrach.

Offene Behindertenarbeit (OBA) bzw. Bildungswerke

1. Lebenshilfe München OBA,
2. Lebenshilfe Erlangen-Höchststadt,
3. Augustinum gemeinnützige GmbH,
4. Bildungswerk Diakonie Bayreuth.

Expertenrat

Frau Dr. Kerstin Auerbach (Dipl.-Psych.)
Bundesanstalt für Straßenwesen

Herr Dr. Klaus Grantner
Vorsitzender des Landeselternbeirats der Schulen und schulvorbereitenden Einrichtungen für Menschen mit geistiger Behinderung in Bayern e. V.

Club Behinderter und ihrer Freunde e. V. München und Region

Herr Alfons Bone-Winkel (Dipl. Sozialarb.)
Leiter des Bildungswerkes Augustinum München)

Frau Dr. Vera Tillmann (Wiss. Leitung)
Forschungsinstitut für Inklusion durch Bewegung und Sport)

Herr Manfred Raubold
Landesgeschäftsführer, Landesverkehrswacht Bayern e. V.

Herr Gerhard Scheuringer
StR, Fachberater Verkehrs- und Sicherheitserziehung an Förderzentren geistige Entwicklung und körperliche und motorische Entwicklung in Oberfranken

Einleitung

Menschen mit geistiger Behinderung sind häufig in ihrer Mobilität eingeschränkt und verfügen über weniger umfangreiche Mobilitätskompetenzen, wodurch ihnen eine selbstständige Teilhabe am öffentlichen Personennah-¹ und Straßenverkehr erschwert ist. So greifen sie meist auf organisierte Fahrdienste zurück, um tägliche Wege wie in die Schule, zur Arbeit und zu bestimmten Freizeitaktivitäten zurücklegen zu können. Sie erfahren dadurch eine geringere Selbstständigkeit und Teilhabe.

Nach dem Berufsschulstufenlehrplan für den Förderschwerpunkt geistige Entwicklung in Bayern ist „Mobilität [...] eine Voraussetzung zur Teilhabe an vielen Aspekten des Lebens in einer hoch entwickelten Gesellschaft. Sie ist ein Schlüssel für Selbstbestimmung, Persönlichkeitsentfaltung und gesellschaftliche Integration. Ihr kommt besonders in den Bereichen Arbeit, Wohnen und Freizeit große Bedeutung zu“ (Bayerisches KM 2007: 41).

Mobilitätskompetenzen auszubilden und zu fördern, ist auch Menschen mit einer geistigen Behinderung möglich. „Kompetenzlernen bei geistig Behinderten ist gezielt förderbar und es spricht viel dafür, daß es im wesentlichen denselben Gesetzmäßigkeiten unterliegt wie bei Nichtbehinderten“ (HOLTZ et al. 1998: 19). In dem bereits durchgeführten Forschungsprojekt „MogLi – Mobilität auf ganzer Linie“ (MONNINGER et al. 2012) wurde festgestellt, dass mithilfe eines entsprechenden Mobilitätstrainings eigenständige Mobilität innerhalb der ÖPNV-Nutzung von Kindern und Jugendlichen mit geistiger Behinderung erlernt werden kann.

Mobilität steht in enger Verbindung zu den Leitideen der Selbstbestimmung und Selbstverwirklichung sozialer Integration in der Pädagogik bei geistiger Behinderung. Jeder Mensch, eben auch die Personengruppe mit einer sogenannten geistigen Behinderung, kann am öffentlichen Nahverkehr teilnehmen. Das geschieht, je nach persönlicher Voraussetzung, in Abhängigkeit vorhandener unterstützender Strukturen aber auch in Bezug auf eine barrierefreie Infrastruktur und Informationsstruktur.

Für die Zielgruppe von Erwachsenen mit geistiger Behinderung liegen bislang kaum personenbezogene Daten und Studienergebnisse in Bezug auf ihr persönliches Mobilitätsverhalten und ihre Bedarfe vor. Vorhandene Ansätze und themenbezogene Ausarbeitungen sind zwar durchaus im nationalen sowie internationalen Raum vorhanden, diese bleiben aber meist auf einer beschreibenden und informativen Stufe stehen und weisen weniger einen anwendungsbezogenen Bezug zu theoretischen und praktischen Schulungsmöglichkeiten der eigenständigen Mobilität auf.

Auch aus verschiedenen Projekten im Ausland ist zu entnehmen, dass Menschen mit geistiger Behinderung, die innerhalb ihrer Wegstrecke von einer Begleitperson geschult und unterstützt werden, wichtige Fähigkeiten im Straßenverkehr beigebracht werden können (LEWIS 2009; ESSEX 2013; Easter Seals Projekt Action Consulting 2016). Auf welcher Grundlage und inwiefern eine solche Unterstützung didaktisch-methodisch geplant wird, ist aus den vorhandenen Quellen kaum ersichtlich. Im Gegensatz dazu sind die in Deutschland durchgeführten Projekte „MogLi“ das aber auf Kinder abzielt, (HAVEMANN & TILLMANN 2011; MONNINGER et al. 2012) und „Kompetent mobil“ (DINGS et al. 2014) mit ihren aufgeführten Schulungs- und Lernstufen zu erwähnen.

Hervorzuheben ist vor allem die Schulpraxis; hier hat Mobilitätsbildung sowohl bei Kindern und Jugendlichen als auch bei Erwachsenen mit geistiger Behinderung mittlerweile einen festverankerten Stellenwert eingenommen. Die jeweiligen schulspezifischen Lehrpläne, die Empfehlungen der Kultusministerkonferenz (KMK) zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung (2012) und die von der Deutschen Verkehrswacht erarbeiteten Lehr- und Arbeitsmaterialien haben hierzu einen wichtigen Beitrag geleistet. Allerdings wird hierbei sehr stark die Zielgruppe von Kindern und Jugendlichen berücksichtigt. In welchem Maße, bezogen auf die Zielgruppe von Erwachsenen mit geistiger Behinderung, eine zielführende Mobilitätsbildung in der Schule tatsächlich stattfindet, dürfte jedoch immer noch stark vom persönlichen Engagement der Schulen und Lehrkräfte und der Bedeutung, die dem Thema zugeschrieben wird, abhängen (vgl. ENDER 2007). Anzustrebendes Ziel einer Mobilitätsbildung ist nach einer gut begleiteten Vorbereitung die aktive und selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr, welche mit lebenslangem Lernen einhergeht.

¹ Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein Teil des Straßenverkehrs. Der ÖPNV wird hier separat aufgeführt, um seine wichtige Rolle, die er in der Mobilitätsförderung mit seinen verschiedenen Verkehrsmitteln (u. a. Bus, Bahn) spielt, hervorzuheben.

Aufgrund der hohen Relevanz von Mobilitätsbildung und -förderung und der geringen Anzahl an vorhandenen Konzepten für die Zielgruppe von Erwachsenen mit geistiger Behinderung besteht ein eindeutiger Bedarf, sich mit der Konzipierung eines Mobilitätskonzepts auseinanderzusetzen.

Ziel dieses Forschungsprojekts ist es, eine Handreichung zur Mobilitätsförderung von Erwachsenen mit geistiger Behinderung zu entwickeln, die leicht verständlich und in der Praxis in (Bildungs-)Einrichtungen für Menschen mit geistiger Behinderung gut umsetzbar ist. Dabei steht die Einzelförderung im Vordergrund.

Durch die Anbahnung, Erweiterung und Festigung verkehrsspezifischer Kompetenzen, soll es Erwachsenen mit geistiger Behinderung – auf Basis eines individuellen Förderplans, der mithilfe der Handreichung „MobiLe – Mobilität lernen“ erstellt wird – ermöglicht werden, mehr Sicherheit und Teilhabe im Straßenverkehr und im/am sozialen Leben zu erhalten. In Zusammenarbeit und Kooperation mit Partnerinnen und Partnern von Einrichtungen der Behindertenhilfe, Schulen, Eltern, Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern und Erwachsenen mit geistiger Behinderung wurde das Konzept zur Mobilitätsbildung erstellt, empirisch erprobt und ausgewertet, um letztlich die Handreichung MobiLe mit Lehr- und Lernmaterialien curricular zu ordnen. Dabei wurden verschiedene Mobilitätskompetenzen und Verkehrsteilnahmekategorien im Hinblick auf Förderbedarfe berücksichtigt.

Der vorliegende Abschlussbericht des Forschungsprojekts „Förderung eigenständiger Mobilität von Erwachsenen mit geistiger Behinderung“ bietet einen umfassenden Einblick in den Verlauf des Forschungsprozesses. Zu Beginn erfolgt eine Einführung in die Thematik Mobilität im Allgemeinen und Mobilität im Kontext geistiger Behinderung (Kapitel 1). Im darauf folgenden empirischen Teil des Berichtes werden zunächst die Zielsetzung (Kapitel 2) und das forschungsmethodische Vorgehen (Kapitel 3) erläutert. Die Konzeptualisierung der Handreichung mit Mobilitätscurriculum auf Basis einer Literaturanalyse, einer bayernweiten Konzeptabfrage sowie einer Abfrage zu Mobilitätskompetenzen und zum Mobilitätsverhalten einzelner Personen sind in den Kapitel 4 dargelegt. In Kapitel 5 folgt die Konzeptualisierung der Handreichung für die Erprobungsphase. Der Ablauf und die Gestaltung der praktischen Erprobungsphase der MobiLe-Handreichung mit Curriculum werden in Kapitel 6

vorgelegt. Daran anschließend werden die Evaluationinstrumente der Erprobungsphase erläutert und die jeweiligen Ergebnisse präsentiert (Kapitel 6). Kapitel 6 beinhaltet dabei auch eine Zusammenfassung der wichtigsten Erkenntnisse, die Ableitung von Empfehlungen für Theorie und Praxis der Mobilitätsbildung und -förderung. In Kapitel 7 folgt schließlich eine kritische Diskussion der erzielten Ergebnisse in Hinblick auf Optimierung der Handreichung sowie gewonnene Erkenntnisse.

1 Mobilität

Der Begriff Mobilität stammt vom lateinischen Wort *mobilitas*, bedeutet Bewegung oder Beweglichkeit (vgl. ZIERER & ZIERER 2010: 19) und wird in den verschiedensten Gesellschaftsbereichen verwendet. Mobilität ist u. a. untrennbar mit Verkehr verbunden. TULLY und BAIER beschreiben den Begriff des Verkehrs und das Verhältnis der Begriffe folgendermaßen: „Das Verkehrssystem ist notwendige Voraussetzung für Mobilität, und Mobilität vergegenständlicht sich als Verkehr“ (TULLY & BAIER 2006: 39 f. zit. nach ZIERER & ZIERER 2010: 25). Verkehr bezeichnet die räumliche Fortbewegung von Personen und Gütern. „Mobilität ist aber weniger die konkrete Bewegung, als vielmehr die abstrakte Möglichkeit zum Ortswechsel“ (VESTER 1990: 465).

Mobilität hat somit auch eine Sozialfunktion, wenn es zum Beispiel darum geht, sich mit Freunden zu treffen oder Besorgungen in der Stadt zu erledigen. Es ist für jeden Menschen ein allgegenwärtiges Thema. Denn täglich müssen Wege vom Wohnort zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte, zum Supermarkt oder zu Orten für Freizeitaktivitäten zurückgelegt werden. Niemand kann am öffentlichen Leben teilhaben, ohne sich auf die eine oder andere Weise im öffentlichen Raum fortzubewegen – sei es zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Auto. Mobilität ist somit sowohl eine Voraussetzung als auch eine Chance für die Teilhabe an der Gesellschaft und das besonders auch für Menschen mit Behinderung, die in ihren Mobilitätsmöglichkeiten aus verschiedensten Gründen eingeschränkt sind und Barrieren erfahren.

Im Zusammenhang mit dem MobiLe-Projekt und in den folgenden Ausführungen wird der Begriff Mobilität im Sinne der räumlich-zeitlichen Mobilität an-

lehnend an die Mobilitätsbegriffe nach TULLY & BAIER (2006) verwendet. Zu diesem Verständnis von Mobilität zählen Migration, Umzug, Tourismus oder Alltagswege. Auf das Projekt bezogen spielt der Begriff der Alltagswege, also Wege, die mehrmals wöchentlich oder sogar täglich zurückgelegt werden, eine zentrale Rolle. Diese Alltagswege bzw. die Alltagsmobilität werden in vier Bereiche eingeteilt: Wege zur Arbeit, Wege der Versorgung, Wege der gesellschaftlichen Beteiligung und Freizeitwege (vgl. ZIERER & ZIERER 2010). All diese Wege sind für Menschen mit geistiger Behinderung von ebenso hoher Relevanz wie für alle anderen, weshalb es überaus wichtig ist, dass auch sie diese Wege möglichst selbstständig bewältigen können. Damit sie ihre Wege nicht zwangsläufig mithilfe von organisierten Fahrdiensten zurücklegen müssen und im Straßenverkehr und am öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) teilhaben können, ist es notwendig, sie in ihren persönlichen Mobilitätskompetenzen zu schulen und ihnen Wahlmöglichkeiten eigenständiger Mobilität zu eröffnen. Innerhalb der MobiLe-Handreichung wurden für die Planung der Mobilitätsbildung und -förderung die Mobilitätsarten zu Fuß gehen, mit dem Rollstuhl fahren, mit dem Bus fahren, mit der Bahn fahren und mit dem Fahrrad fahren aufgrund der zuvor abgefragten gewünschten Mobilitätsarten herausgegriffen (vgl. Kapitel 4.2.6).

1.1 Mobilität bei Menschen mit geistiger Behinderung im Kontext von Teilhabe

Um die eigenständige Mobilität von Menschen mit einer geistigen Behinderung zu betrachten, müssen zunächst der Personenkreis genauer bestimmt und die Kompetenzen erörtert werden, die für eine persönliche Mobilität notwendig sind.

Es gibt eine Vielzahl von Definitionsversuchen für den Personenkreis der Menschen mit einer geistigen Behinderung. Diese Vielzahl ergibt sich aus der Heterogenität dieses Kreises, die es nicht zulässt, eine allgemeingültige Definition zu finden, die jeden Menschen mit einer geistigen Behinderung objektiv ausreichend beschreiben würde. Menschen mit einer geistigen Behinderung stellen keine homogene Gruppe dar. Eine geistige Behinderung resultiert aus sozialen wie aus individuellen Komponenten. Dennoch gibt es prägnante Merkmale, die sich bei vielen Personen finden lassen. Aus klinischer Sicht

ist eine geistige Behinderung vor allem eine Einschränkung der kognitiven Fähigkeiten, die mit Schwierigkeiten im Lernen und der Alltagsbewältigung verbundenen ist (vgl. FORNEFELD 2009). Häufig gehen diese Auffälligkeiten mit Verzögerungen in anderen Entwicklungsbereichen, wie Motorik, Kommunikation und Sozialverhalten sowie sensorischen Defiziten einher (vgl. STÖPPLER 2018). Sie verfügen daher über weniger umfangreiche Kompetenzen, die für eine selbstständige Mobilität nötig sind (vgl. STÖPPLER 2014: 137). STÖPPLER beschreibt darüber hinaus mobilitätsspezifische Kompetenzen, die nötig sind, um sich sicher und selbstständig im öffentlichen Verkehr zurechtzufinden: visuelle und auditive Wahrnehmung, Aufmerksamkeit, Reaktionsfähigkeit, Gedächtnis, Motorik, Kommunikation, soziale Kompetenzen, Kognition und Interaktion (vgl. STÖPPLER 2018). Viele dieser Kompetenzen müssen bei Menschen mit geistiger Behinderung spezifisch gefördert werden. Meist ist der Personenkreis nur sehr eingeschränkt mobil und überwiegend auf Hilfe zur Bewältigung der Alltagsmobilität angewiesen.

Laut einer Studie zur Arbeits- und Lebenssituation von Menschen mit Behinderung in München haben Menschen mit einer kognitiven Beeinträchtigung mit Abstand den höchsten Begleitungsbedarf außer Haus, gefolgt von Personen mit körperlichen Schädigungen. Innerhalb der Personengruppe mit geistiger Behinderung gaben 34,0 % an, auf Begleitung häufig bzw. immer angewiesen zu sein, gefolgt von 20,7 %, die angaben, manchmal/selten einen Bedarf an Begleitung bei Aktivitäten außer Haus zu haben (vgl. Landeshauptstadt München Sozialreferat, 2014).

Nach der UN-Behindertenrechtskonvention steht Menschen mit Behinderung „die volle und wirksame Teilhabe an der Gesellschaft und Einbeziehung in die Gesellschaft“ (BMAS, 2011, Artikel 3c) zu. „Dafür [...] treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen mit dem Ziel, für Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information und Kommunikation, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Gebieten offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten“ (ebd. Artikel 9 Abs. 1). Unter Berücksichtigung des Artikel 19 „Unabhängige Lebensführung und Einbeziehung in die Gemeinschaft“ der UN-BRK ist sicherzustellen, dass Men-

schen mit Behinderung als Teil der Gemeinschaft mit gleichen Rechten und Wahlmöglichkeiten leben dürfen, um Teilhabe zu erfahren. Das betrifft zum einen den Aufenthaltsort, die Wohnform und den Zugang zu Unterstützungsdiensten und Dienstleistungen – einschließlich der persönlichen Assistenz zur Unterstützung (vgl. BMAS 2011, Art. 19).

Durch die Erreichbarkeit bestimmter Orte können Teilhabefelder für die Person entstehen. Die Erreichbarkeit kann eine wesentliche Voraussetzung sein, um wiederum Funktionsrollen in der Gesellschaft einzunehmen und Inklusion zu ermöglichen (vgl. TILLMANN 2015: 43). Mobilität ist demnach eine entscheidende Ressource zur Inklusion in funktionale Teilsysteme [...] (ebd., S. 43). „Trotz punktueller Unterstützungsleistungen in Form des individuellen Fahrdienstes oder des preiswerten Fahrausweises für ÖPNV und Bahn, erscheint das Teilhabepotenzial am Leben in der Gemeinschaft von Menschen mit geistiger Behinderung erweiterbar“ (ebd., S. 58).

Mobilität hat vielfältige Teilhabepotenziale, die Menschen mit geistiger Behinderung eröffnet werden können:

- Vergrößerung und Erweiterung des Aktionsraumes,
- Erreichbarkeit der individuell nützlichen Umwelten,
- zeitliche, räumliche und personale Unabhängigkeit,
- Steigerung der Lebensqualität und
- Befriedigung biologischer (z. B. Einkaufen, Erholung) und sozialer (z. B. Kommunikation, Interaktion) Bedürfnisse (vgl. STÖPPLER 2002).

„Die selbstständige Fortbewegung kann die Wahl- und Teilhabeoptionen erhöhen und Zugänglichkeiten z. B. zu Sportangeboten in organisierten Vereinen, Treffen mit Freunden und Bekannten oder Ausflugsziele ermöglichen“ (TILLMANN 2015: 57).

Für Menschen mit geistiger Behinderung spielen gesellschaftlich bedingte und baulich bedingte Barrieren eine wesentliche Rolle innerhalb ihrer Mobilität. Barrieren können dabei auf unterschiedlichster Art von Bedeutung sein. Verbunden mit einer nicht barrierefreien Ausgestaltung des ÖPNV erleben Menschen mit geistiger Behinderung eine Einschränkung in der Nutzung. Forderungen nach Barrierefreiheit lassen sich aus der UN-BRK Art. 9 ab-

leiten, indem geeignete Maßnahmen getroffen werden, um den Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information und Kommunikation zu gewährleisten (vgl. BMAS, 2011). In Artikel 20 der UN-BRK heißt es: „Die Vertragsstaaten treffen wirksame Maßnahmen, um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen, indem sie unter anderem [...] b) den Zugang von Menschen mit Behinderungen zu hochwertigen Mobilitätshilfen, Geräten, unterstützenden Technologien und menschlicher und tierischer Hilfe sowie Mittelspersonen erleichtern [...] c) Menschen mit Behinderungen und Fachkräften, die mit Menschen mit Behinderungen arbeiten, Schulungen in Mobilitätsfertigkeiten anbieten“ (BMAS, 2011).

In der Öffentlichkeit muss ein Bewusstsein dafür geschaffen werden, dass Barrieren erkannt werden und Barrierefreiheit mitgedacht wird. Der Nutzer des ÖPNV benötigt klare Hinweise im realen Kontext (einfache Schriftzüge, wichtige aktuelle Informationen, Bildzeichen, Symbole, Farben u. a.). „[...] Informationen über Abfahrtszeiten müssen aktuell und damit dynamisch sein. Ein Netzplan enthält viele Informationen, die ich für meine bestimmte (eingeschränkte) Absicht nicht benötige. Wenn ich bereits über genaue Vorstellungen verfüge, möchte ich eine genaue Information“ (KLEINBACH 2009: 39). Ein Informationssystem gemessen an der individuellen Leistungserbringung zeichnet sich durch einen niedrigen Komplexitätsgrad aus (MERTEL & DÜWAL 2009). Ein prägnantes Foto kann für die Zielgruppe der Menschen mit geistiger Behinderung um ein Vielfaches informativer sein, als eine abstrakte Infografik oder Illustration (vgl. BKB 2011, S. 17).

1.2 Mobilität im Kontext von Bildung bei geistiger Behinderung

Bildung vollzieht sich über die gesamte Lebensspanne und gilt für alle Personengruppen gleichermaßen. In Artikel 24 der UN-Behindertenrechtskonvention ist verankert, dass Menschen mit Behinderung ein Recht auf Bildung haben. Dafür soll ein integratives Bildungssystem und ein lebenslanges Lernen ermöglicht werden mit dem ausdrücklichen Ziel, sie zur Teilhabe an der Gesellschaft zu befähigen (vgl. BMAS, Art. 24, 2011).

„Das schließt die [...] Verwendung geeigneter ergänzender und alternativer Formen, Mittel und For-

mate der Kommunikation sowie pädagogische Verfahren und Materialien zur Unterstützung von Menschen mit Behinderungen ein“ (ebd. Artikel 24 Abs. 4). Sowohl im schulischen Bereich, in dem auch die Vermittlung von Kulturtechniken sehr zentral ist, als auch im nachschulischen Bereich spielt die Förderung lebenspraktischer Kompetenzen, wie zum Beispiel der eigenständigen Mobilität, eine zentrale Rolle, um den Personenkreis von Menschen mit geistiger Behinderung zu einem möglichst selbstständigen und selbstbestimmten Leben zu befähigen. Innerhalb des Berufsschulstufenlehrplans für den Förderschwerpunkt geistige Entwicklung in Bayern bildet Mobilität eine Schlüsselkompetenz, die im Laufe der Schulzeit erlangt werden soll. Mobilität ist demnach „eine Voraussetzung zur Teilhabe an vielen Aspekten des Lebens in einer hoch entwickelten Gesellschaft. Sie ist ein Schlüssel für Selbstbestimmung, Persönlichkeitsentfaltung und gesellschaftliche Integration“ (Bayerisches KM 2007: 41). Laut dem Bildungsplan für den Förderschwerpunkt geistige Entwicklung in Baden-Württemberg sollen Schülerinnen und Schüler durch Mobilität ihren individuellen Lebens- und Erfahrungsraum erweitern. „Dies beeinflusst positiv weitere Entwicklungen in den Persönlichkeitsdimensionen der Kognition, Emotion, Kommunikation und des Sozialverhaltens. Im Sinne von Aktivität und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben wird durch Mobilität der Zugang zu Freizeit, Arbeit, Kultur und Selbstversorgung erleichtert und dadurch die individuelle Selbstständigkeit und Selbstbestimmung erhöht“ (Kultusministerium BW 2009: 149). Die hier aufgeführten Aspekte sind exemplarisch hervorgehoben und gelten sicherlich im Wesentlichen für alle Schulen mit dem Förderschwerpunkt geistige Entwicklung im gesamten Bundesgebiet. Siehe dazu auch innerhalb der folgenden 18 aufgeführten Ansätze/Konzepte die Nummern 7, 10, 12 und 18. Nach der KMK-Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule leistet „Mobilitäts- und Verkehrserziehung [...] durch die Förderung der selbstständigen Mobilität der Schülerinnen und Schüler einen Beitrag zu ihrer Persönlichkeitsentwicklung und befähigt sie, ihre soziale Rolle im Verkehr eigenständig und kompetent wahrzunehmen“ (ebd., S. 1).

Nach SPECK (2005) sollte das oberste Bildungsziel für Menschen mit einer geistigen Behinderung die Selbstverwirklichung in sozialer Integration sein. Sich im Alltag mobil bewegen zu können, trägt hierzu einen großen Teil bei. Arbeitswege können selbst

bewältigt, Einkäufe getätigt und die Freizeit selbstbestimmt gestaltet werden. Wer sich selbstständig in seiner Umwelt bewegen kann, hat automatisch mehr Chancen an seinem Umfeld teilzuhaben und aktives Mitglied einer Gemeinschaft zu sein (vgl. STÖPPLER 1999). Deshalb darf Menschen mit einer geistigen Behinderung eine Mobilitätsbildung nicht abgesprochen werden, sondern soll umfassend und möglichst frühzeitig umgesetzt werden.

Eine selbstständige Nutzung des ÖPNV ist für Erwachsene mit geistiger Behinderung grundsätzlich möglich. Dabei hilft ihnen als Grundvoraussetzung ein Mobilitätstraining, bei dem die ÖPNV-Nutzung für die gesamte Wegestrecke gefördert und wiederholt trainiert werden soll (vgl. MONNINGER 2015).

„Die Teilnahme am Straßenverkehr und die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel lassen sich zwar im Rahmen von Unterrichtsgängen thematisieren, allerdings ist vielfach besondere Förderung nötig, um den Bewegungsradius in der Öffentlichkeit zu erweitern. [...] Im geschützten Raum [...] erworbene Kompetenzen werden systematisch auf die Verkehrswirklichkeit übertragen, wobei der Umfang der Begleitung abnimmt“ (Bayerisches KM 2007: 41).

„Die Durchführung einer Mobilitätsförderung ist unerlässlich, um die kompetente Teilhabe am Straßenverkehr zu realisieren. Mobilitätskompetenz impliziert eine umfassende Mobilitätsbildung [...]“ (STÖPPLER 2017: 139).

Aufgrund der besonderen Lernumstände müssen einige Aspekte beachtet werden, um eine erfolgreiche Mobilitätsbildung zu ermöglichen. Eine darauf bezugnehmende Didaktik orientiert sich an dem konkreten Alltag der Teilnehmerin/des Teilnehmers und erachtet sie/ihn als Hintergrund für methodische und inhaltliche Entscheidungen – alltagsnahe Didaktik. Eine derartige Didaktik berücksichtigt den Aufbau von Kompetenzen. Der Ausgangspunkt der Lerngestaltung folgt dem Prinzip der Subjektorientierung. Die Situation gestaltet sich als aktiver Lernprozess. Aus neuropsychologischer Sicht ist eine frühzeitig einsetzende Mobilitätsförderung im Kindesalter die wichtigste Voraussetzung, um Kompetenzen zu entwickeln bzw. zu festigen. Lernen ist folglich ein erfahrungsgeleiteter, aktiver und konstruktiver Prozess.

Theoretische Grundlagen sind für die Teilnahme am Straßenverkehr essenziell. Kenntnisse über Verkehrsregeln und Verhaltensweisen, die im Straßen-

verkehr notwendig und wichtig sind, müssen aufgegriffen und gelernt werden. Daran anknüpfend müssen praktische Handlungsschritte geplant und durchgeführt werden. Eine Teilnahme in größtmöglicher Selbstständigkeit setzt die Förderung und Übung in der realen Situation im Straßenverkehr voraus. Dies ist unter anderem auch dafür notwendig, um Kompetenzen und verschiedene Teilhabebereiche im Straßenverkehr und am ÖPNV zu erweitern.

Die Mobilitätsförderung geht demnach von der individuellen Lebenssituation und den bisherigen Kompetenzen, Bedürfnissen wie auch Wünschen der Person aus. Die Wissensvermittlung sollte stets handlungsorientiert erfolgen. Für die theoretische wie praktische Mobilitätsbildung von Menschen mit einer geistigen Behinderung müssen Lerninhalte stets individuell an die Teilnehmerin/den Teilnehmer angepasst werden. Eine genaue Analyse der Lernvoraussetzungen ist so unumgänglich, um eine gewinnbringende Lernsituation zu gewährleisten.

Gerade die Transferleistungen von Theorie zu Praxis und von Schonraum zu Realsituation stellen für Menschen mit geistiger Behinderung eine große Herausforderung dar. Eventuell ist die Wunschstrecke für den Anfang zu schwer, sodass in kleinen Schrittfolgen vorzugehen ist. Unterrichtseinheiten und praktische Übungsphasen müssen ggf. kleinschrittig gestaltet sein und sich in kurzen Zeitabständen wiederholen, um besser aufgegriffen und verinnerlicht werden zu können. Wichtig ist es, fortschreitend auf aufbauende und zusammenhängende Handlungsschritte überzugehen. Eine Erweiterung des individuellen Aktionsradius sowie eine Eröffnung und ein Ausbau der Teilhabefelder innerhalb des Straßen- und Verkehrsnetzes sind stets anzustreben. Die Mobilitätsfördersituation zeichnet sich letztlich innerhalb der Verkehrswirklichkeit ab. Diese ist nicht immer konstant gleichbleibend. Daher ist auch in der Fördersituation darauf zu achten, dass sich die Struktur der Fördereinheit auf Veränderungen im Straßenverkehr einstellt, dabei jedoch gleichzeitig eine klare Förderstruktur verfolgt wird.

Dem Aspekt des lebenslangen Lernens wird hier eine besondere Bedeutung zugeschrieben. Denn gerade für Menschen mit geistiger Behinderung spielen die Wiederholung von Lerninhalten und die Anpassung des Gelernten an neue Situationen eine sehr wichtige Rolle. Ein einmaliges Durchlaufen von Förderinhalten anhand des Mobilitätscurriculums würde dafür nicht ausreichen.

Das Forschungsteam möchte durch die Handreichung *MobiLe* zur Förderung der eigenständigen Mobilität von Menschen mit geistiger Behinderung beitragen. Aufgabe ist es, Menschen mit geistiger Behinderung in ihrer Selbstständigkeit zu stärken und ihnen ein sicherheitsbewusstes Mobilitätsverhalten zu vermitteln.

2 Zielsetzung

Nach ausführlichen Internet- und Literaturrecherchen und Gesprächen mit pädagogischen Fachkräften ist davon auszugehen, dass es in Einrichtungen und Institutionen für Erwachsene mit geistiger Behinderung bisweilen an Förderkonzepten mit einer entsprechenden leicht verständlich und praktisch anwendbaren Handreichung zur eigenständigen Mobilität für ebendiese Zielgruppe fehlt. Viele bereits vorhandene Konzepte zur Verkehrserziehung und -schulung lassen die besonderen Umstände, die sich bei einer Mobilitätsbildung der Personengruppe erwachsener Menschen mit geistiger Behinderung ergeben, außer Acht. Daher wird Mobilitätsförderung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Einrichtungen meist mithilfe von Lerninhalten und Materialien, die aus verschiedenen Materialsammlungen zusammengetragen werden, sowie durch eigene pädagogische Überlegungen in Eigenregie durchgeführt. Ein kooperativer und vernetzter Austausch, in Form der Weitergabe von Erfahrungen und Wissen, der Einrichtungen untereinander zu dieser Thematik und ihren jeweiligen pädagogischen Umsetzungen der Mobilitätsbildung findet nicht statt. Bei der Konzeptualisierung einer Handreichung sollten für die praktische Umsetzung von Mobilitätsförderangeboten Lerninhalte sehr handlungsorientiert bezogen auf den Straßenverkehr und ÖPNV verfolgt werden. Die Herausforderung besteht darin, Schulungsbedarfe der Zielgruppe von Erwachsenen mit geistiger Behinderung und das Handlungsfeld Straßenverkehr und ÖPNV selbst für die pädagogische Arbeit curricular einzufangen.

Vor diesem Hintergrund beauftragte die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) den Lehrstuhl für Pädagogik bei geistiger Behinderung und Pädagogik bei Verhaltensstörungen der Ludwig-Maximilians-Universität München, unter Leitung von Prof. Dr. Reinhard Markowetz, im Rahmen eines Forschungsprojekts eine Handreichung zur Förderung der eigenständigen Mobilität von Erwachsenen mit

geistiger Behinderung zu entwickeln und zu erproben.

Das Forschungsteam um Herrn Prof. Markowetz legte sich für die Handreichung auf den Namen „MobiLe – Mobilität lernen“ fest.

In folgendem Bericht werden mit dem Begriff Curriculum, letztlich alle didaktisch-methodischen Überlegungen wie Lernziele und Fördervorschläge der Mobilitätsförderung hinsichtlich der diversen Verkehrsmittel, der Wegeanalyse, des Förderplans sowie der entwickelten Materialien und Übungen betont hervorgehoben, die Teil der Handreichung sind. Die Handreichung als Ganzes umfasst zusätzliche Bestandteile wie Nutzungshinweise, theoretische Grundlagen, Informationen, Teilnahmeurkunden etc.

3 Forschungsmethodisches Vorgehen

Die Entwicklung der Handreichung gliederte sich in folgende Phasen:

Phase 1 – Ist-Analyse

In dieser Phase folgte eine zweistufige Ist-Analyse bestehender Ansätze und Konzeptionen zur Schulung verkehrsspezifischer Kompetenzen für Menschen mit geistiger Behinderung.

1. Stufe: Vorhandene nationale und internationale Literatur wurde gesichtet und systematisch analysiert.
2. Stufe: Weiter folgte eine bayernweite Online-Vollerhebung im Hinblick auf vorhandene und durchgeführte Förderkonzepte der eigenständigen Mobilität und Mobilitätsbildung von Erwachsenen mit geistiger Behinderung in allen Wohneinrichtungen, Werkstätten und Einrichtungen der offenen Behindertenarbeit sowie die Befragung von Eltern, deren Kinder eine geistige Behinderung haben. Im Fokus standen ausschließlich Menschen mit geistiger Behinderung, die 18 Jahre und älter waren.

Zudem wurden in dieser Phase Mobilitätskompetenzen und das Mobilitätsverhalten einzelner Personen mit geistiger Behinderung in ausgewählten

Einrichtungen mittels einer Online-Erhebung abgefragt und analysiert. Dies betraf jene Einrichtungen, die sich für eine weitere Kooperation nach der ersten Erhebung aussprachen. Mithilfe der erhobenen Kompetenzbereiche sollten zugleich bestimmte Förderbereiche festgelegt werden.

Phase 2 – Konzeptualisierung der Handreichung mit Curriculum

Mithilfe der erhobenen Daten aus der Konzeptabfrage sowie des Tools zur Erhebung individueller Mobilitätskompetenzen wurden konkrete (Optimierungs-)Bedarfe, bezüglich Förderkonzept und Mobilitätskompetenzen, abgeleitet sowie die vorläufige Entwicklung der Handreichung mit Curriculum vollzogen.

Phase 3 – Erprobung der Handreichung mit Curriculum in der Praxis und Evaluation

In dieser Phase wurde der Entwurf des Curriculums mithilfe von Fachkräften und ProbandInnen im schulischen und außerschulischen Bereich von Juli 2017 bis März 2018 praktisch erprobt.

Begleitend wurden verschiedene Maßnahmen durchgeführt, um kritische Rückmeldungen zum Curriculum MobiLe zu erhalten und Optimierungsmöglichkeiten zu eruieren. Hierzu wurden beispielsweise Expertenworkshops und verschiedene Befragungen in den Einrichtungen durchgeführt. Die Ergebnisse wurden festgehalten und wissenschaftlich ausgewertet. Handlungsempfehlungen in Bezug auf Mobilitätsbildung und -förderung für MitarbeiterInnen wurden abgeleitet.

Phase 4 – Optimierung der Handreichung mit Curriculum und Bewertung

Auf Basis der in Phase 3 gewonnenen Erkenntnisse wurde die Handreichung mit Curriculum MobiLe überarbeitet und schließlich im Hinblick auf (weiterhin) bestehende Limitationen kritisch bewertet.

4 Phase 1 – Ist-Analyse

Zuerst wurde vorhandene nationale und internationale Literatur gesichtet und systematisch analysiert bevor weiterführend eine bayernweite Online-Vollerhebung im Hinblick auf vorhandene und durchgeführte Förderkonzepte der eigenständigen Mobilität

und Mobilitätsbildung von Erwachsenen mit geistiger Behinderung folgte.

4.1 Methodik

Im Folgenden wird die Methodik der Ist-Analyse, die in zwei Stufen erfolgte, dargestellt.

4.1.1 Stufe 1: Sichtung und systematische Analyse vorhandener nationaler und internationaler Literatur

Im Zeitraum von Oktober 2016 bis Februar 2017 wurden nationale und internationale Ansätze und Konzeptionen, die sich direkt aber auch indirekt mit der Förderung verkehrsspezifischer Kompetenzen und der Förderung eigenständiger Mobilität von (erwachsenen) Menschen mit geistiger Behinderung beschäftigen, gesichtet und systematisch analysiert.

Durch die Literatursuche anhand von gängigen (Literatur-)Suchmaschinen im Internet und innerhalb von Datenbanken (OPAC-Bibliothekskataloge: LMU München, BSB München, Katalog der Deutschen Nationalbibliothek; FIS Bildung; ERIC; PsycINFO) wurden durch die Eingabe von Schlagworten und Schlagwortkombinationen wie z. B. Verkehrserziehung, Mobilitätserziehung, Mobilitätsbildung, Mobilitätsförderung, Mobilität, Verkehr, Schulung, Förderung, Pädagogik, Bildung, Erwachsenenbildung, Berufsbildung, Konzept, Handreichung, Behinderung, geistige Behinderung, kognitive Beeinträchtigung, Lernbehinderung, Unterstützungsbedarf, Assistenz, Selbstständigkeit, Teilhabe, persönlich, eigenständig, Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Fahrrad), Mobilitätsart (zu Fuß, mit dem Rollstuhl), Werkstatt, Wohnheim, Bildungswerk, offene Behindertenarbeit u. a. Ansätze, Konzeptionen und für das Projekt themenspezifische Literatur sowie Materialsammlungen gesichtet. Da der Ertrag an zielführender und vielversprechender Literatur, bezogen auf die Zielgruppe von Menschen mit vorrangig geistiger Behinderung/kognitiver Beeinträchtigung, eher gering ausfiel, wurde die Suche um die Begriffe Schule, Schüler, Kinder, Jugendliche, Verkehrswacht und Verkehrsschule erweitert, um die Suche unabhängig der Zielgruppe von Erwachsenen und des vorrangig außerschulischen Bereichs zu erweitern.

Die gesichtete Literatur wurde auf ihre inhaltliche Auseinandersetzung und Schwerpunktsetzung hin analysiert und kategorisiert. Dabei wurde zunächst, wenn verfügbar, die Zusammenfassung/das Ab-

stract gelesen und die für wichtig erachtete Schwerpunktsetzung (einzelne Begriffe oder Sätze) markiert und gleichzeitig kategorisiert. Da dies meist nicht ausreichte, wurde die Literatur quergelesen, um die Schwerpunktsetzung wie z. B. mobilitätspezifische Ausrichtung, konzeptionelle Ausrichtung, Schulungs-/Förderaspekt, didaktisch-methodische Ausrichtung, modularisierter Aufbau, Lerninhalte, u. a. herauszukristallisieren und Unterkategorien zu bilden. Dies war insofern wichtig, um dann in einem weiteren Schritt die bisherigen Kategorisierungen zu bündeln und in sich daraus ergebende Oberkategorien themenspezifisch zusammenzuführen.

Anhand 13 entstandener Oberkategorien sowie ihrer verbleibenden Unterkategorien, die für das Projekt als relevant eingestuft wurden, konnte in einer weiteren Schlagwortsuche die Literaturrecherche deutlich spezifiziert durchgeführt werden und weitere Literatur der bestehenden Auflistung zugeordnet und für die Erkenntnisgewinnung herangezogen werden – teils ließ sich auch hierbei die Kategorisierung nochmals thematisch erweitern bzw. weiter bündeln.

19 qualitativ hochwertige Ansätze wurden am Ende aller Schritte besonders reflektiert und zur weiteren Verwendung beschrieben. Diese dienten als Anregung für die weitere Erarbeitung der Handreichung mit Curriculum.

4.1.2 Stufe 2a: Bayernweite Online-Vollerhebung und Elternumfrage

Nach dem ersten Schritt der Literaturanalyse folgte die Erstellung eines Online-Fragebogens zur bayernweiten Konzeptabfrage im Hinblick auf vorhandene und durchgeführte Förderkonzepte der eigenständigen Mobilität und Mobilitätsbildung von Erwachsenen mit geistiger Behinderung in allen Wohneinrichtungen, Werkstätten und Einrichtungen der offenen Behindertenarbeit sowie die Befragung von Eltern, deren Kinder eine geistige Behinderung haben. Des Weiteren sollten alle Berufsschulstufen im Förderschwerpunkt geistige Entwicklung der bayerischen Förderschulen in die Befragung mit einbezogen werden. Dafür wurde ein Genehmigungsantrag mit Projektbeschreibung und detaillierter Schilderung des Vorhabens der Befragung, an das Bayerische Kultusministerium gestellt.

Das Ziel der Erhebung bestand in

- der Analyse bestehender und aktuell angewandter Förderkonzepte,

- der Analyse der Notwendigkeit eines Förderkonzepts,
- der Erhebung des aktuellen Verkehrsverhaltens und der Beteiligung am Straßen- sowie öffentlichen Personennahverkehr von erwachsenen Menschen mit geistiger Behinderung,
- der Erhebung von Barrieren bzgl. der Teilnahme am Straßenverkehr,
- der Erhebung besonders wichtiger Förderungsschwerpunkte im Bereich der Förderung der eigenständigen Mobilität bei erwachsenen Menschen mit geistiger Behinderung und
- der Generierung von Projektpartnern und Projektpartnerinnen für eine weitere Onlineerhebung bezüglich der Analyse von Mobilitätskompetenzen sowie für die folgende praktische Erprobung der Handreichung.

Folgende Aspekte wurden in den Fragebogen für die Einrichtungen und Eltern berücksichtigt:

- Einrichtungsart,
- Anzahl der Menschen mit geistiger Behinderung,
- Altersdurchschnitt,
- Anzahl MitarbeiterInnen,
- räumliche Lage und ÖPNV Infrastruktur der Einrichtung,
- bisherige Verkehrsbeteiligung der Menschen mit geistiger Behinderung,
- Erfahrungen bzgl. Schulungskonzepten zur Mobilitätsförderung,
- aktuelle Umsetzung von Mobilitätsförderangeboten,
- Kerninhalte aktueller Förderkonzepte zur eigenständigen Mobilität,
- Kooperation mit externen Partnern und Partnerinnen,
- Fortbildungen für MitarbeiterInnen,
- Bedeutung der Thematik Mobilitätsförderung für die Einrichtung,
- zeitliche und personelle Ressourcen für Mobilitätsförderangebote,

- Schwierigkeiten und Barrieren für Erwachsene mit geistiger Behinderung innerhalb des Straßenverkehrs und ÖPNV,
- Förderbedarf der Personengruppe von Erwachsenen mit geistiger Behinderung,
- für wichtig zu haltende Schwerpunkte und spezifische Kerninhalte eines Mobilitätsförderkonzepts.

In einem Probelauf von Ende Oktober bis Mitte November 2016 wurde der Online-Fragebogen an 40 Personen (wissenschaftliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Studentinnen und Studenten der LMU-München) versandt und sollte auf Kriterien wie Anwendbarkeit, Nutzerfreundlichkeit, Arbeits- und Zeitaufwand, Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit getestet werden. Ziel dieses Probelaufs war die Optimierung des Befragungsinstrumentes vor Veröffentlichung.

Die bayernweite Online-Vollerhebung erfolgte an allen in Adressverzeichnissen gelisteten Wohneinrichtungen, Werkstätten und Einrichtungen der offenen Behindertenarbeit für Menschen mit geistiger Behinderung. Im Fokus standen ausschließlich Menschen mit geistiger Behinderung, die 18 Jahre und älter waren.

Die Konzeptabfragebogen wurden am 28.11.2016 online gestellt und an 1.272 Kontaktadressen der jeweiligen AnsprechpartnerInnen von Einrichtungen für Erwachsene mit geistiger Behinderung verschickt. Die Umfrage wurde am 23.12.2016 beendet.

Die Bereichsleitungen aller in Bayern bestehenden Einrichtungen wurden per E-Mail persönlich angeschrieben, mit der Bitte, den Fragebogen zielführend für das Projekt MobiLe auszufüllen und einrichtungsintern ggf. weiterzuleiten.

Die Datengewinnung erfolgte online aus den bayrischen Einrichtungs- und Adressverzeichnissen bzw. durch den Kontakt zum zuständigen Amt/Ministerium

- der Werkstätten für behinderte Menschen (WfbM)
 - Landesarbeitsgemeinschaft Werkstätten für behinderte Menschen e. V. (LAG),
 - Bayerisches Landesamt für Statistik;
- der Wohnformen
 - Bayerisches Landesamt für Statistik;

- der offenen Behindertenarbeit (OBA)
 - Bayerisches Staatsministerium für Arbeit und Soziales, für Familie und Integration.

Elternumfrage

Ergänzt wurde diese Erhebung um eine zusätzliche Abfrage intrafamiliär praktizierter Konzepte bzw. methodischer Umsetzungen der elterlichen Mobilitätserziehung aller Eltern aus dem Landeselternbeirat der Schulen für Menschen mit geistiger Behinderung in Bayern (N = 85). Die Verteilung des Online-Fragebogens erfolgte über den stellvertretenden Vorsitzenden des bayerischen Elternverbandes Herrn Dr. Grantner. Auf diese Weise war die Freiwilligkeit der Beteiligung der Eltern gegeben. Die Befragung der Eltern wurde vom 5.12.2016 bis 23.12.2016 durchgeführt.

Datengrundlage der Kontaktdaten von Einrichtungen

Das Bayerische Kultusministerium genehmigte die geplante Umfrage in den Berufsschulstufen im Förderschwerpunkt geistige Entwicklung der bayerischen Förderschulen nicht endgültig. Um dennoch im vorgegebenen Zeitrahmen die geplante Anzahl von 20 Projektteilnehmerinnen und -teilnehmern zu sichern, wurden unterschiedliche Schulen persönlich angefragt und um Unterstützung gebeten. Von diesen konnten folgende als ProjektpartnerInnen gewonnen werden:

- Otto-Steiner Schule (Heilpädagogisches Centrum Augustinum) in München,
- Philipp-Neri Schule (Caritas) in Rosenheim,
- Von-Rothmund Schule (Lebenshilfe) in Bad Tölz,
- Franziskus Schule (Lebenshilfe) in Starnberg,
- Mathilde-Eller Schule in München.

Diese Schulen haben das Projekt im Weiteren aktiv unterstützt (z. B. Teilnahme an der Erprobungsphase der Handreichung MobiLe); in die Befragung konnten diese Schulen allerdings nicht mehr mit einbezogen werden. Durch den Ausfall der Schulen bei der Onlinebefragung wurde die ursprünglich geplante Zielgröße von 1.500 Einrichtungen inklusive Eltern nicht erreicht. Der Fragebogen wurde schließlich an 1.272 Einrichtungen bzw. den bayerischen

Landeselternbeirat gesendet. Aus der Generierung der Kontaktdaten ergab sich folgende Verteilung:

- 732 Wohneinrichtungen,
- 259 Werkstätten,
- 181 Einrichtungen der offenen Behindertenarbeit,
- 85 Mitglieder des Landeselternbeirats.

4.1.3 Stufe 2b: Online-Erfassung von Mobilitätskompetenzen

Nach Abschluss der Konzeptabfrage, konnten die befragten Einrichtungen und Eltern ihr Interesse an einer weiteren Zusammenarbeit innerhalb des Projekts MobiLe bekunden. In diesem Fall wurden sie unter anderem gebeten, einen weiteren Online-Fragebogen auszufüllen. Dieser befasste sich mit der Abfrage von Mobilitätskompetenzen und Mobilitätsverhalten von erwachsenen Menschen mit geistiger Behinderung. Jede Einrichtung konnte hier für bis zu 15 Menschen mit geistiger Behinderung, die ihre Einrichtung besuchen, Informationen über deren Mobilitätsfähigkeiten und Mobilitätsverhalten geben. Ebenso wurden Eltern bzgl. der Mobilitätskompetenzen ihrer Töchter und Söhne mit geistiger Behinderung befragt.

Ziel der Befragung

Ziel der Erhebung war es, relevante Förderschwerpunkte in Bezug auf bestimmte Mobilitätskompetenzbereiche (z. B. Motorik, Fortbewegung, Reaktion, Aufmerksamkeit, Orientierung) unter Berücksichtigung des Grades der geistigen Behinderung zu identifizieren. Hierauf aufbauend sollten dann Lerninhaltsbereiche gezielt festgelegt werden.

Der Fokus der Befragung richtete sich dabei auf einzelne Personen mit geistiger Behinderung und deren persönliche Situation (u. a. vorhandene/fehlende Mobilitätskompetenzen, bestehender Grad der Behinderung) im Sinne einer Einzelfallanalyse. Für diese Personen sollte u. a. im Hinblick auf Schulungsbedarfe und Schulungsnotwendigkeiten ein individuelles Mobilitätsprofil (Lern- und Entwicklungsausgangslage) erstellt werden.

Die Auswertung der Bogen sollte Aufschluss über die wichtigsten Kompetenzbereiche liefern, die in der Förderung einer eigenständigen Mobilität bei

erwachsenen Menschen mit geistiger Behinderung unabdingbar sind, um das Ziel von mehr Selbstständigkeit und Teilhabe im Straßenverkehr erreichen zu können. Die Online-Erfassung zu den Mobilitätskompetenzen ist ein wesentlicher Baustein bei der Entwicklung der Handreichung MobiLe.

Entwicklung des Online-Erfassungsbogens

Als Grundlage für die Erstellung des Online-Erfassungsbogens dienten insbesondere die ausführliche Analyse vorhandener Ansätze und Konzepte (siehe Kapitel 4.2.1) sowie die in der Sekundarstufe zählenden Standards zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung², die gemeinsam von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und Vertreterinnen und Vertretern der Bundesländer der KMK (2004) entwickelt wurden, als auch mobilitätsspezifische Kompetenzen von STÖPLER (2002; 2015). Eine weitere Grundlage bildeten die von SARIMSKI (2001) herausgearbeiteten 10 adaptiven Bereiche zur Bewältigung von Alltagsaufgaben, die für ein Leben in der Gesellschaft als besonders relevant gelten. Die für das Projekt als relevant erachteten adaptiven Bereiche wurden in die Entwicklung des Erfassungsbogens mit einbezogen (vgl. NEUHÄUSER et al. 2013: 224). Ebenso berücksichtigt wurden Inhalte aus dem Lehrplan für den Förderschwerpunkt geistige Entwicklung der Grund- und Hauptschul- (2003) sowie der Berufsschulstufe (2007) in Bayern, insbesondere die dort beschriebenen Mobilitätskompetenzen (Bayerisches KM 2003; 2007). Im Ergebnis konnten daraus 13 Mobilitätskompetenzen als relevant definiert werden und wurden im Fragebogen berücksichtigt. Der Fragebogen ist vollstandardisiert.

Mobilitätskompetenzen

Folgende Kompetenzen wurden in der Befragung berücksichtigt:

- Regelkenntnisse
- Planungskompetenz
 - Umgang mit Veränderungen (Ausfälle, Störungen, falsches Ein-/Aussteigen)
- Motorik
 - Grob-, Feinmotorik und Fortbewegung
- Wahrnehmung
 - visuell, auditiv
- Aufmerksamkeit und Reaktion
- Orientierung
- Gefahrenbewusstsein bzw. Sicherheitsbewusstsein
- soziale Kompetenzen und Interaktion
- Sprache
 - expressive Sprache (tatsächliches Sprechen, Ausdruck)
 - rezeptive Sprache (Sprachverständnis)
- Kommunikation
 - verbal (Wort und Schrift)
 - nonverbal (unterstützte Kommunikation, Mimik, Gestik, Symbole, Gebärden)
- Lesefähigkeit
- Gedächtnis und Kognition
- Selbstständigkeit

Grundlegende Aspekte des Erfassungsbogens

- Der Erfassungsbogen sollte von einer/einem Mitarbeiterin/Mitarbeiter ausgefüllt werden, die/der die von ihr/ihm einzuschätzende Person und ihre Mobilitätskompetenzen gut kennt. Konnte die kontaktierte Person den Bogen nicht selbst ausfüllen, wurde gebeten, diesen an die, aus ihrer Sicht, richtige Person weiterzuleiten.
- Die Bearbeitungsdauer lag bei ca. 10 Minuten pro Person.
- Die Dateneingabe konnte jederzeit unterbrochen und bei Wiederaufnahme (am selben Computer) bei der zuletzt beantworteten Frage fortgeführt werden.
- Alle Angaben wurden anonym und streng vertraulich entsprechend der Datenschutzrichtlinien behandelt. Es wurden keine personen- bzw. einrichtungsbezogenen Daten (Name, Geburtsdatum, Adresse etc.) erfasst.

² <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/standards-sek.html> (13.07.2018).

- Der Erfassungsbogen konnte jeweils individuell für bis zu 15 TeilnehmerInnen ausgefüllt werden.
- Er umfasste eine Onlineseite, was in etwa vier ausgedruckten DIN-A4-Seiten entsprach, mit vorrangig geschlossenen Aussagen bzgl. der Einschätzung einzelner Mobilitätskompetenzen. Im Gegensatz zu einer weitestgehend offenen Einschätzungsvariante z. B. in Form einer Prozente- oder Werte-Skala, ermöglichte es die geschlossene Form, die Variation der subjektiven Einschätzung gering zu halten, um die Kompetenzen vergleichbarer abzubilden. Auszug zu: Sprachverständnis (rezeptive Sprache):
 - sehr gut vorhanden (verstehet komplexe Sätze und Anweisungen),
 - gut vorhanden (verstehet einfache Sätze und Anweisungen),
 - kaum vorhanden (verstehet einzelne Worte),
 - nicht vorhanden,
 - keine Aussage möglich.
- Der Erfassungsbogen wurde deskriptiv ausgewertet.

Mit 23 Items wurden folgende Aspekte im Erfassungsbogen berücksichtigt

- Geschlecht,
- Behinderungsgrad nach ICD-10,
- Lernausgangslage von Teilnehmerinnen und Teilnehmern:
 - Sprache/Sprachverständnis,
 - Kommunikation,
 - Motorik und Fortbewegung (z. B. Treppen steigen, in öffentliche Verkehrsmittel einsteigen, Haltewunschknopf drücken),
 - Wahrnehmung (visuell, auditiv; z. B. Informationsanzeigen lesen, Fahrpläne lesen, Symbole unterscheiden, Durchsage wahrnehmen, wiederkehrende Geräusche aus dem Verkehr erkennen),
 - Lesefähigkeiten,
 - Reaktion und Aufmerksamkeit (z. B. Reagieren auf akustische Signale (Hupe), auf visuelle Signale (Ampel)),

- soziale Kompetenzen und Interaktion (z. B. andere Menschen um Hilfe fragen, den engen Raum in einem öffentlichen Verkehrsmittel ertragen),
- Regelkenntnisse (z. B. Verkehrsregeln, Verhaltensregeln beachten),
- Gefahrenbewusstsein bzw. Sicherheitsbewusstsein (z. B. auf mögliche Gefahrensituationen achten (Baustellen, Straßenübergänge)),
- Selbstständigkeit,
 - Planungskompetenz (z. B. passende Verkehrsmittel auswählen),
 - Orientierung (z. B. sich in Fahrzeugen orientieren, sich in der Umgebung zurechtfinden),
- aktuelles Mobilitätsverhalten,
- gewünschte Mobilitätsart.

Der Bogen zur Erfassung der individuellen Mobilitätskompetenzen findet auch Eingang in die Handreichung – allerdings in modifizierter Fassung. Im Rahmen der Handreichung soll der Fragebogen den individuellen Förderbedarf aufdecken und Informationen über besondere Förderbedarfe, Schwierigkeiten, Barrieren und Ressourcen liefern. Im Hinblick auf eine Mobilitätsförderung müssen die erfassten Mobilitätskompetenzen mit der personenzentrierten Wegeanalyse³ (dazu auch Kapitel 5.2.3) in Verbindung gebracht werden, um letztlich die individuelle Ausgangssituation der personenzentrierten Förderung beschreiben zu können.

Zielgruppe

Um eine Handreichung entwickeln zu können, die möglichst allen erwachsenen Menschen mit geistiger Behinderung gerecht wird, wurde bei der Fragebogenerhebung darauf geachtet, dass die teilnehmende Gruppe von Menschen mit geistiger Behinderung heterogen ist.

Das Projektteam folgte bei der Zielgruppenbeschreibung der international anerkannten Klassifi-

³ In Anlehnung dazu auch z. B.: Barrierenerfassung und Schulweganalyse. In: MONNINGER, D. et al. 2012; MONNINGER, D. 2015; LEVEN, T. & LEVEN, J. 2013: Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden.

kation der ICD–10⁴ der WHO (World Health Organisation) mit der Kategorisierung:

- F70: leichte Intelligenzminderung (IQ 50-69),
- F71: mittelgradige Intelligenzminderung (IQ 35-49),
- F72: schwere Intelligenzminderung (IQ 20-32),
- F73: schwerste Intelligenzminderung (IQ unter 20).

Allerdings ist diese Einteilung für die individuelle Förderplanung nicht differenziert genug, da sie die Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen personen- (z. B. Geschlecht, Alter, Gewohnheiten, Verhaltensmuster, Motivation) und umweltbezogenen Faktoren (z. B. materielle, soziale Umwelt, Dienstleistungen) nicht berücksichtigt. Daher wurde ergänzend die ICF⁵ herangezogen, die neben den Störungen und Schädigungen der Körperfunktionen und -strukturen (functioning), auch die Dimensionen Störung der Aktivitäten (activities) und Beeinträchtigung der Teilhabe (participation), berücksichtigt, die aus pädagogischer und soziologischer Sicht im Rahmen von Inklusion und Teilhabe und damit für Mobilität besonders relevant sind.

Bei der Entwicklung des Erfassungsbogens wurden die ICD-Codes F70 bis F73 mit den personen- bzw. umweltbezogenen Komponenten der ICF verknüpft und bei der Zuordnung zu verschiedenen Kompetenzbereichen berücksichtigt.

Bei der Auswahl der Probanden zur Erhebung ihrer persönlichen Mobilitätskompetenzen wurde grundsätzlich versucht, je zu gleichen Anteilen die Mobilitätskompetenzen von Menschen mit leichter, mittelgradiger, schwerer und schwerster geistiger Behinderung zu erheben.

Dies war dahingehend möglich, dass die Projektpartner und Projektpartnerinnen bereits in der Konzeptabfrage angeben mussten, mit welcher Zielgruppe und welcher Teilnehmerzahl sie am weiteren Projektverlauf teilnehmen wollten und könnten. Hierdurch konnten die vier Zielgruppen hinsichtlich der Teilnehmerzahl in etwa gleich stark

besetzt werden. Außerdem konzentrierte man sich auf Einrichtungen, die sich sowohl für die Fragebogenerhebung der Mobilitätskompetenzen als auch für die praktische Erprobung ausgesprochen hatten.

Der Fragebogen wurde in einem Testlauf vom 09.12.2016 bis 10.01.2017 an 30 wissenschaftliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Studentinnen sowie Studenten der LMU München versandt, um Pretest-Kommentare über die Anwendbarkeit, Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit zu erhalten und den Fragebogen dahingehend zu verändern und anzupassen. Der Fragebogen der Hauptuntersuchung wurde am 16.01.2017 online gestellt und an die vorliegenden Kontaktadressen der jeweiligen 35 Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner von Einrichtungen für Erwachsene mit geistiger Behinderung und Eltern verschickt. Die Umfrage wurde am 28.02.2017 beendet.

4.2 Ergebnisse

4.2.1 Literaturanalyse (Stufe 1)

Die folgende aufgeführte Literaturzuordnung in 13 Oberkategorien spielte im gesamten weiteren Projektverlauf eine große Rolle. Sie diente unter anderem als Grundlage für die Erstellung der Fragebogen, sowohl zur bayernweiten Konzeptabfrage als auch zur Erhebung der Mobilitätskompetenzen von Erwachsenen mit geistiger Behinderung. Darüber hinaus lieferte sie erste Anregungen und konkrete Bedarfe für eine vorläufige konzeptionelle Entwicklung der Handreichung.

(1) Mobilität

Mit den für die Handreichung relevanten Chancen und Risiken der Mobilität setzen sich folgende Werke auseinander:

- Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus (KM) (2003): Lehrplan. Verkehr. Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. Grund- und Hauptschulstufe. Bayern <https://www.isb.bayern.de/download/9266/verkehr.pdf> (21.12.16)
- Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus (KM) (2007): Lehrplan. Mobilität. Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. Berufsschulstufe. Bayern <https://www.isb.bayern.de/download/9004/mobilitaet.pdf> (21.12.16)

⁴ International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems.

⁵ International Classification of Functioning, Disability and Health.

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends
- DINGS, W. et al. (2014): Projekt Kompetent mobil. Handbuch zur Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung. Umsetzungshilfen und Praxistipps für Fachkräfte zum Mobilitätstraining. Berufsförderungswerk Bad Wildbad gGmbH/Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege/Deutscher Rollstuhl – Sportverband e. V./Josefsheim Bigge gGmbH (Hrsg.). BGW Hamburg. <http://www.kompetent-mobil.de/handbuch/> (26.09.16)
- Niedersächsisches Kultusministerium (2002): Das Curriculum Mobilität: Ein Bausteinkonzept für den fächerübergreifenden Unterricht in allen Schulen in Niedersachsen. www.nibis.de/uploads/2mk-mobil/CM_THEORIE_LITE_2016_05.pdf (05.01.17)
- STÖPPLER, R. (2015): Menschen mit (Mobilitäts-)Behinderung. Teilhabe und Verkehrssicherheit. Handbuch für Fachkräfte zur Förderung der Mobilitätskompetenzen von Menschen mit Behinderungen. Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.). Bonn
- TILLMANN, V. (2015): Teilhabe am Verkehrssystem. Einfluss selbständiger Mobilität auf die Freizeitgestaltung junger Menschen mit geistiger Behinderung. Springer VS. Dortmund
- WEIHRAUCH, S. (2014): Entwicklung von der Verkehrs- zur Mobilitätserziehung an Schulen in der Bundesrepublik Deutschland anhand von bildungspolitischen Empfehlungen. In: OTTEN, M./WITTKOWSKA, S. (Hrsg.): Mobilität für die Zukunft. Interdisziplinäre und (fach-)didaktische Herausforderungen. Bertelsmann. Bielefeld. S. 11-19
- Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) (2010): Das Verkehrsquiz. Neue Wege in der Verkehrserziehung. Ein Verkehrsquiz für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufe 6 und 9/10. Berlin
- DINGS, W. et al. (2014): Projekt Kompetent mobil. Handbuch zur Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung. Umsetzungshilfen und Praxistipps für Fachkräfte zum Mobilitätstraining. Berufsförderungswerk Bad Wildbad gGmbH/Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege/Deutscher Rollstuhl – Sportverband e. V./Josefsheim Bigge gGmbH (Hrsg.). BGW Hamburg. <http://www.kompetent-mobil.de/handbuch/> (26.09.16)
- HAVEMANN, M. J.; TILLMANN, V. (2011): MogLi – Mobilität auf ganzer Linie. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt „MogLi – Mobilität auf ganzer Linie“. Technische Universität Dortmund
- KVAS, S. (2011): MogLi in drei Schritten. Ein interdisziplinäres Forschungsprojekt zur Förderung der Mobilität im FSP geistige Entwicklung. In: Lernen Konkret. Bildung im Förderschwerpunkt geistige Entwicklung: Kommunikation und Mobilität. Heft 2, Juni 2011. Bildungsverlag EINS
- MERTEL, S.; DÜWAL, K. (2009): Mobile Allianzen. Informations- und Leitsystem im öffentlichen Verkehrsraum für Menschen mit Behinderungen. Kooperationsprojekt der Leuphana Universität Lüneburg. Hildesheim. https://www.hawk-hhg.de/sozialarbeitundgesundheit/media/Mobile_Allianzen_2009_2.pdf (08.09.16)
- MONNINGER, D.; BUSCH, F.; KLOTH, H. (2011): Personalisiertes Informations- und Störfallmanagementsystem im ÖPNV für Menschen mit geistiger Behinderung. <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1081222/1081222.pdf> (21.09.16)
- MONNINGER, D. et al. (2012): Barrierefreier Schülerverkehr. Verbundprojekt. MogLi – Barrierefreier Schülerverkehr. Gemeinsamer Schlussbericht. München, Dortmund, Gießen, Nordhorn
- NAKAMURA, F. (2015): Ensuring urban public transportation mobility for people with intellectual disability. In: IATSS – International Association of Traffic and Safety Sciences (eds.). Traffic and Safety Sciences. Tokyo. <http://www.iatss.or.jp/en/publication/commemorative-publication/> (22.12.16)

(2) Mobilitätskompetenzen

Hierbei handelt es sich um Faktoren wie förderdiagnostisches Inventar, Diagnosebogen, Einschätzung Verkehrskompetenzen, Fremd- und Selbsteinschätzung, aktuelle Verkehrsbeteiligung, Planungsfähigkeit, Lesekompetenz, Uhrlesekompetenz, visuelle Wahrnehmung, auditive Wahrnehmung, Motorik, Orientierung, Sicherheits-, Sozial-, Umwelt-, Verkehrserziehung.

- pteg. delivering public transport solutions (o. J.): pteg. good practice guide. Transport and Social Inclusion. Leeds (England). http://www.eltis.org/sites/eltis/files/case-studies/documents/good-practiceguide0_4.pdf (09.11.16)
 - STÖPPLER, R. (2015): Menschen mit (Mobilitäts-)Behinderung. Teilhabe und Verkehrssicherheit. Handbuch für Fachkräfte zur Förderung der Mobilitätskompetenzen von Menschen mit Behinderungen. Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.). Bonn
- (3) Selbstständigkeit, Autonomie**
- Im Wesentlichen handelt es sich bei der Kategorie „Selbstständigkeit und Autonomie“ um eine selbstständige Lebensführung, die Orientierung im öffentlichen Raum sowie um das Planen und Realisieren der Verkehrsteilnahme.
- Akademie für Lehrerfortbildung und Personalführung (2005): Akademiebericht. Verkehrserziehung für Schülerinnen und Schüler mit besonderem Förderbedarf. Mobilität. Selbstständigkeit. Lebensqualität. Dillingen
 - Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus (KM) (2003): Lehrplan. Verkehr. Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. Grund- und Hauptschulstufe. Bayern <https://www.isb.bayern.de/download/9266/verkehr.pdf> (21.12.16)
 - Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus (KM) (2007): Lehrplan. Mobilität. Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. Berufsschulstufe. Bayern <https://www.isb.bayern.de/download/9004/mobilitaet.pdf> (21.12.16)
 - DINGS, W. et al. (2014): Projekt Kompetent mobil. Handbuch zur Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung. Umsetzungshilfen und Praxistipps für Fachkräfte zum Mobilitätstraining. Berufsförderungswerk Bad Wildbad gGmbH/Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege/Deutscher Rollstuhl – Sportverband e. V./Josefsheim Bigge gGmbH (Hrsg.). BGW Hamburg. <http://www.kompetent-mobil.de/handbuch/> (26.09.16)
 - Easter Seals Project Action Consulting (2016): Travel Trainer Certification. What is travel training certification? Requirements. How to apply. Florida
 - Essex (2013): Travel Training in Essex (GB). Essex County Council. Travel training. A step towards independence. <http://www.travel-training.co.uk/> (21.12.16)
 - HAVEMANN, M. J.; TILLMANN, V. (2011): MogLi – Mobilität auf ganzer Linie. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt „MogLi – Mobilität auf ganzer Linie“. Technische Universität Dortmund
 - KLEINBACH, K. (2009): Wo geht's hin? Im Reutlinger Stadtverkehr. In: Teilhabe 48/1, S. 37-43
 - KMK Sekretariat der ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (2012): Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule. https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/1972/1972_07_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf (08.09.16)
 - KVAS, S. (2011): MogLi in drei Schritten. Ein interdisziplinäres Forschungsprojekt zur Förderung der Mobilität im FSP Geistige Entwicklung. In: Lernen Konkret. Bildung im Förderschwerpunkt geistige Entwicklung: Kommunikation und Mobilität. Heft 2, Juni 2011. Bildungsverlag EINS
 - LEVEN, T.; LEVEN, J. (2013): Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.). Bergisch Gladbach
 - LEWIS, G. (2009): Independent Travel Training
 - MERTEL, S.; DÜWAL, K. (2009): Mobile Allianzen. Informations- und Leitsystem im öffentlichen Verkehrsraum für Menschen mit Behinderungen. Kooperationsprojekt der Leuphana Universität Lüneburg. Hildesheim. https://www.hawk-hhg.de/sozialarbeitundgesundheit/media/Mobile_Allianzen_2009_2.pdf (08.09.16)
 - Ministerium für Kultus, Jugend und Sport; Baden-Württemberg (2009): Bildungsplan Schule für Geistigbehinderte. http://www.bildung-staerkt-menschen.de/unterstuetzung/schularten/SoS/SfGB/BPL_SchuleGeistigbehinderte_online_oV.pdf (05.01.17)
 - MONNINGER, D.; BUSCH, F.; KLOTH, H. (2011): Personalisiertes Informations- und Störfallmanagementsystem im ÖPNV für Menschen mit geistiger Behinderung. <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1081222/1081222.pdf> (21.09.16)
 - MONNINGER, D. et al. (2012): Barrierefreier Schülerverkehr. Verbundprojekt. MogLi – Barriere-

refreier Schülerverkehr. Gemeinsamer Schlussbericht. München, Dortmund, Gießen, Nordhorn

- Niedersächsisches Kultusministerium (2002): Das Curriculum Mobilität: Ein Bausteinkonzept für den fächerübergreifenden Unterricht in allen Schulen in Niedersachsen. www.nibis.de/uploads/2mk-mobil/CM_THEORIE_LITE_2016_05.pdf (05.01.17)
- NAKAMURA, F. (2015): Ensuring urban public transportation mobility for people with intellectual disability. In: IATSS – International Association of Traffic and Safety Sciences (eds.). Traffic and Safety Sciences. Tokyo. <http://www.iatss.or.jp/en/publication/commemorative-publication/> (22.12.16)
- pteg. delivering public transport solutions (o. J.): pteg. good practice guide. Transport and Social Inclusion. Leeds (England). http://www.eltis.org/sites/eltis/files/case-studies/documents/good-practiceguide0_4.pdf (09.11.16)
- STÖPPLER, R. (2015): Menschen mit (Mobilitäts-)Behinderung. Teilhabe und Verkehrssicherheit. Handbuch für Fachkräfte zur Förderung der Mobilitätskompetenzen von Menschen mit Behinderungen. Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.). Bonn
- TILLMANN, V. (2015): Teilhabe am Verkehrssystem. Einfluss selbständiger Mobilität auf die Freizeitgestaltung junger Menschen mit geistiger Behinderung. Springer VS. Dortmund

(4) Gesellschaftliche Teilhabe

Die diversen Teilhabefelder und die Bedeutung des Teilhabeaspekts werden hierbei näher beleuchtet.

- Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus (KM) (2003): Lehrplan. Verkehr. Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. Grund- und Hauptschulstufe. Bayern <https://www.isb.bayern.de/download/9266/verkehr.pdf> (21.12.16)
- Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus (KM) (2007): Lehrplan. Mobilität. Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. Berufsschulstufe. Bayern <https://www.isb.bayern.de/download/9004/mobilitaet.pdf> (21.12.16)
- HEIMER, A.; HENKEL, M. (2014): Evaluation des Nationalen Aktionsplans der Bundesregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechts-

konvention. Abschlussbericht. Bundesministerium für Arbeit und Soziales. Berlin

- KMK. Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (2012): Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule. https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/1972/1972_07_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf (08.09.16)
- Ministerium für Kultus, Jugend und Sport; Baden-Württemberg (2009): Bildungsplan Schule für Geistigbehinderte. http://www.bildung-staerktmenschen.de/unterstuetzung/schularten/SoS/SfGB/BPL_SchuleGeistigbehinderte_online_oV.pdf (05.01.17)
- NAKAMURA, F. (2015): Ensuring urban public transportation mobility for people with intellectual disability. In: IATSS – International Association of Traffic and Safety Sciences (eds.). Traffic and Safety Sciences. Tokyo
- Niedersächsisches Kultusministerium (2002): Das Curriculum Mobilität: Ein Bausteinkonzept für den fächerübergreifenden Unterricht in allen Schulen in Niedersachsen. www.nibis.de/uploads/2mk-mobil/CM_THEORIE_LITE_2016_05.pdf (05.01.17)
- SHERMAN, J.; SHERMAN, S. (2013): Preventing Mobility Barriers to Inclusion for People With Intellectual Disabilities. In: Journal of Policy and Practice in Intellectual Disabilities, Vol. 10, Nr. 4, pp. 271-276
- STÖPPLER, R. (2015): Menschen mit (Mobilitäts-)Behinderung. Teilhabe und Verkehrssicherheit. Handbuch für Fachkräfte zur Förderung der Mobilitätskompetenzen von Menschen mit Behinderungen. Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.). Bonn
- TILLMANN, V. (2015): Teilhabe am Verkehrssystem. Einfluss selbständiger Mobilität auf die Freizeitgestaltung junger Menschen mit geistiger Behinderung. Springer VS. Dortmund

(5) Unterschiedliche Behinderungsformen

Relevante Literatur, die unterschiedliche Beeinträchtigungsformen aufgreift:

- DINGS, W. et al. (2014): Projekt Kompetent mobil. Handbuch zur Förderung der Mobilitätskom-

petenz von Menschen mit Behinderung. Umsetzungshilfen und Praxistipps für Fachkräfte zum Mobilitätstraining. Berufsförderungswerk Bad Wildbad gGmbH/Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege/Deutscher Rollstuhl – Sportverband e. V./Josefsheim Bigge gGmbH (Hrsg.). BGW Hamburg. <http://www.kompetent-mobil.de/handbuch/> (26.09.16)

- pteg. delivering public transport solutions (o. J.): pteg. good practice guide. Transport and Social Inclusion. Leeds (England). http://www.eltis.org/sites/eltis/files/case-studies/documents/good-practiceguide0_4.pdf (09.11.16)
- STÖPLER, R. (2015): Menschen mit (Mobilitäts-)Behinderung. Teilhabe und Verkehrssicherheit. Handbuch für Fachkräfte zur Förderung der Mobilitätskompetenzen von Menschen mit Behinderungen. Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.). Bonn

(6) Rolle des Verkehrsteilnehmers

Unter diesem Kriterium stehen insbesondere die Einbeziehung verschiedener Rollen der Verkehrsbeteiligung wie Fußgängerinnen und Fußgänger, Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer, ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer im Vordergrund. „Sich mit Transportmitteln fortbewegen“ kommt eine zentrale Rolle zu.

- Akademie für Lehrerfortbildung und Personalführung (2005): Akademiebericht. Verkehrserziehung für Schülerinnen und Schüler mit besonderem Förderbedarf. Mobilität. Selbstständigkeit. Lebensqualität. Dillingen
- Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus (KM) (2003): Lehrplan. Verkehr. Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. Grund- und Hauptschulstufe. Bayern <https://www.isb.bayern.de/download/9266/verkehr.pdf> (21.12.16)
- Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus (KM) (2007): Lehrplan. Mobilität. Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. Berufsschulstufe. Bayern <https://www.isb.bayern.de/download/9004/mobilitaet.pdf> (21.12.16)
- Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) (2010): Das Verkehrsquiz. Neue Wege in der Verkehrserziehung. Ein Verkehrsquiz für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufe 6 und 9/10. Berlin

- DINGS, W. et al. (2014): Projekt Kompetent mobil. Handbuch zur Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung. Umsetzungshilfen und Praxistipps für Fachkräfte zum Mobilitätstraining. Berufsförderungswerk Bad Wildbad gGmbH/Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege/Deutscher Rollstuhl – Sportverband e. V./Josefsheim Bigge gGmbH (Hrsg.). BGW Hamburg. <http://www.kompetent-mobil.de/handbuch/> (26.09.16)
- Essex (2013): Travel Training in Essex (GB). Essex County Council. Travel training. A step towards independence. <http://www.travel-training.co.uk/> (21.12.16)
- HAVEMANN, M. J.; TILLMANN, V. (2011): MogLi – Mobilität auf ganzer Linie. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt „MogLi – Mobilität auf ganzer Linie“. Technische Universität Dortmund
- KMK. Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (2012): Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule. https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/1972/1972_07_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf (08.09.16)
- KVAS, S. (2011): MogLi in drei Schritten. Ein interdisziplinäres Forschungsprojekt zur Förderung der Mobilität im FSP Geistige Entwicklung. In: Lernen Konkret. Bildung im Förderschwerpunkt geistige Entwicklung: Kommunikation und Mobilität. Heft 2, Juni 2011. Bildungsverlag EINS
- LEVEN, T.; LEVEN, J. (2013): Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.). Bergisch Gladbach
- Ministerium für Kultus, Jugend und Sport; Baden-Württemberg (2009): Bildungsplan Schule für Geistigbehinderte. http://www.bildung-staerkt-menschen.de/unterstuetzung/schularten/SoS/SfGB/BPL_SchuleGeistigbehinderte_online_oV.pdf (05.01.17)
- MONNINGER, D. et al. (2012): Barrierefreier Schülerverkehr. Verbundprojekt. MogLi – Barrierefreier Schülerverkehr. Gemeinsamer Schlussbericht. München, Dortmund, Gießen, Nordhorn
- MONNINGER, D. (2015): Verkehrliche und technische Anforderungen an Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verbesserung der Zugänglichkeit für Menschen mit geistiger

Behinderung. Dissertation. Lehrstuhl für Verkehrstechnik Technische Universität München. <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1283591/1283591.pdf> (21.09.16)

- Niedersächsisches Kultusministerium (2002): Das Curriculum Mobilität: Ein Bausteinkonzept für den fächerübergreifenden Unterricht in allen Schulen in Niedersachsen. www.nibis.de/uploads/2mk-mobil/CM_THEORIE_LITE_2016_05.pdf (05.01.17)
- pteg. delivering public transport solutions (o. J.): pteg. good practice guide. Transport and Social Inclusion. Leeds (England). http://www.eltis.org/sites/eltis/files/case-studies/documents/good-practiceguide0_4.pdf (09.11.16)
- STÖPLER, R. (2015): Menschen mit (Mobilitäts-)Behinderung. Teilhabe und Verkehrssicherheit. Handbuch für Fachkräfte zur Förderung der Mobilitätskompetenzen von Menschen mit Behinderungen. Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.). Bonn
- NAKAMURA, F. (2015): Ensuring urban public transportation mobility for people with intellectual disability. In: IATSS – International Association of Traffic and Safety Sciences (eds.). Traffic and Safety Sciences. Tokyo. <http://www.iatss.or.jp/en/publication/commemorative-publication/> (22.12.16)

(7) Didaktische Ansätze und Rahmenbedingungen

Im Rahmen der didaktischen Ansätze und Rahmenbedingungen wird auf folgende Faktoren eingegangen: Didaktische Grundsätze, Lernangebote, Rahmenbedingungen, Informationen, Planungen, pädagogische Überlegungen, Lerneinheiten, modularisierter Aufbau, unterschiedliche Lernstufen, Leitprinzipien, curriculare Ordnung, Lernbereiche von Mobilitätskompetenzen.

- Akademie für Lehrerfortbildung und Personalführung (2005): Akademiebericht. Verkehrserziehung für Schülerinnen und Schüler mit besonderem Förderbedarf. Mobilität. Selbstständigkeit. Lebensqualität. Dillingen
- Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus (KM) (2003): Lehrplan. Verkehr. Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. Grund- und Hauptschulstufe. Bayern <https://www.isb.bayern.de/download/9266/verkehr.pdf> (21.12.16)

- Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus (KM) (2007): Lehrplan. Mobilität. Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. Berufsschulstufe. Bayern. <https://www.isb.bayern.de/download/9004/mobilitaet.pdf> (21.12.16)
- DINGS, W. et al. (2014): Projekt Kompetent mobil. Handbuch zur Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung. Umsetzungshilfen und Praxistipps für Fachkräfte zum Mobilitätstraining. Berufsförderungswerk Bad Wildbad gGmbH/Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege/Deutscher Rollstuhl – Sportverband e. V./Josefsheim Bigge gGmbH (Hrsg.). BGW Hamburg. <http://www.kompetent-mobil.de/handbuch/>(26.09.16)
- HAVEMANN, M. J.; TILLMANN, V. (2011): MogLi – Mobilität auf ganzer Linie. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt „MogLi – Mobilität auf ganzer Linie“. Technische Universität Dortmund
- KMK. Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (2012): Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule. https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/1972/1972_07_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf (08.09.16)
- KVAS, S. (2011): MogLi in drei Schritten. Ein interdisziplinäres Forschungsprojekt zur Förderung der Mobilität im FSP Geistige Entwicklung. In: Lernen Konkret. Bildung im Förderschwerpunkt geistige Entwicklung: Kommunikation und Mobilität. Heft 2, Juni 2011. Bildungsverlag EINS
- LEVEN, T.; LEVEN, J. (2013): Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.). Bergisch Gladbach
- Ministerium für Kultus, Jugend und Sport; Baden-Württemberg (2009): Bildungsplan Schule für Geistigbehinderte. http://www.bildung-staerkt-menschen.de/unterstuetzung/schularten/SoS/SfGB/BPL_SchuleGeistigbehinderte_online_oV.pdf
- MONNINGER, D. et al. (2012): Barrierefreier Schülerverkehr. Verbundprojekt. MogLi – Barrierefreier Schülerverkehr. Gemeinsamer Schlussbericht. München, Dortmund, Gießen, Nordhorn
- NAKAMURA, F. (2015): Ensuring urban public transportation mobility for people with intellectual

disability. In: IATSS – International Association of Traffic and Safety Sciences (eds.). Traffic and Safety Sciences. Tokyo. <http://www.iatss.or.jp/en/publication/commemorative-publication/> (22.12.16)

- Niedersächsisches Kultusministerium (2002): Das Curriculum Mobilität: Ein Bausteinkonzept für den fächerübergreifenden Unterricht in allen Schulen in Niedersachsen. www.nibis.de/upload/s/2mk-mobil/CM_THEORIE_LITE_2016_05.pdf (05.01.17)
- STÖPPLER, R. (2015): Menschen mit (Mobilitäts-)Behinderung. Teilhabe und Verkehrssicherheit. Handbuch für Fachkräfte zur Förderung der Mobilitätskompetenzen von Menschen mit Behinderungen. Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.). Bonn
- WEIHRAUCH, S. (2014): Entwicklung von der Verkehrs- zur Mobilitätserziehung an Schulen in der Bundesrepublik Deutschland anhand von bildungspolitischen Empfehlungen. In: OTTEN, M./WITTKOWSKA, S. (Hrsg.): Mobilität für die Zukunft. Interdisziplinäre und (fach-)didaktische Herausforderungen. Bertelsmann. Bielefeld. S. 11-19

(8) Methodische Ansätze und Rahmenbedingungen

Bezüglich der methodischen Ansätze und Rahmenbedingungen werden folgende Faktoren näher beleuchtet: Praktische Übungen, Anleitungen, individuelle Förderung, modularisierter Aufbau mit ansteigendem Schwierigkeitsgrad, Mobilitätsförderung, Sozialerziehung, Sicherheitserziehung, Schulung von Bewegung, Wahrnehmung und Reaktion, Lernmaterialien, praktische Anwendung, Praxisanleitung, Handbuch, Nutzung von Verkehrsmitteln, Zusammenarbeit mit außerschulischen Partnerinnen und Partnern, reale Verkehrssituation, Vorbereitung für die Teilnahme am Straßenverkehr, Übungen in der Realität, Übungen im Schonraum, Verkehrsübungsplatz und Schulgelände, Fußgängerdiplom, Busschule.

- Akademie für Lehrerfortbildung und Personalführung (2005): Akademiebericht. Verkehrserziehung für Schülerinnen und Schüler mit besonderem Förderbedarf. Mobilität. Selbstständigkeit. Lebensqualität. Dillingen
- Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus (KM) (2003): Lehrplan. Verkehr. För-

derschwerpunkt geistige Entwicklung. Grund- und Hauptschulstufe. Bayern <https://www.isb.bayern.de/download/9266/verkehr.pdf> (21.12.16)

- Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus (KM) (2007): Lehrplan. Mobilität. Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. Berufsschulstufe. Bayern. <https://www.isb.bayern.de/download/9004/mobilitaet.pdf> (21.12.16)
- Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) (2010): Das Verkehrsquiz. Neue Wege in der Verkehrserziehung. Ein Verkehrsquiz für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufe 6 und 9/10. Berlin
- DINGS, W. et al. (2014): Projekt Kompetent mobil. Handbuch zur Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung. Umsetzungshilfen und Praxistipps für Fachkräfte zum Mobilitätstraining. Berufsförderungswerk Bad Wildbad gGmbH/Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege/Deutscher Rollstuhl – Sportverband e. V./Josefsheim Bigge gGmbH (Hrsg.). BGW Hamburg. <http://www.kompetent-mobil.de/handbuch/> (26.09.16)
- Easter Seals Project Action Consulting (2016): Travel Trainer Certification. What is travel training certification? Requirements. How to apply. Florida
- Essex (2013): Travel Training in Essex (GB). Essex County Council. Travel training. A step towards independence. <http://www.travel-training.co.uk/> (21.12.16)
- HAVEMANN, M. J.; TILLMANN, V. (2011): MogLi – Mobilität auf ganzer Linie. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt „MogLi – Mobilität auf ganzer Linie“. Technische Universität Dortmund
- KMK. Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (2012): Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule. https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/1972/1972_07_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf (08.09.16)
- KVAS, S. (2011): MogLi in drei Schritten. Ein interdisziplinäres Forschungsprojekt zur Förderung der Mobilität im FSP Geistige Entwicklung. In: Lernen Konkret. Bildung im Förderschwerpunkt geistige Entwicklung: Kommunikation und Mobilität. Heft 2, Juni 2011. Bildungsverlag EINS

- LEVEN, T.; LEVEN, J. (2013): Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.). Bergisch Gladbach
 - LEWIS, G. (2009): Independent Travel Training
 - MERTEL, S.; DÜWAL, K. (2009): Mobile Allianzen. Informations- und Leitsystem im öffentlichen Verkehrsraum für Menschen mit Behinderungen. Kooperationsprojekt der Leuphana Universität Lüneburg. Hildesheim. https://www.hawk-hhg.de/sozialarbeitundgesundheit/media/Mobile_Allianzen_2009_2.pdf (08.09.16)
 - Ministerium für Kultus, Jugend und Sport; Baden-Württemberg (2009): Bildungsplan Schule für Geistigbehinderte. http://www.bildung-staerkt-menschen.de/unterstuetzung/schularten/SoS/SfGB/BPL_SchuleGeistigbehinderte_online_oV.pdf (05.01.17)
 - MONNINGER, D. (2015): Verkehrliche und technische Anforderungen an Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verbesserung der Zugänglichkeit für Menschen mit geistiger Behinderung. Dissertation. Lehrstuhl für Verkehrstechnik Technische Universität München. <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1283591/1283591.pdf> (21.09.16)
 - MONNINGER, D. et al. (2012): Barrierefreier Schülerverkehr. Verbundprojekt. MogLi – Barrierefreier Schülerverkehr. Gemeinsamer Schlussbericht. München, Dortmund, Gießen, Nordhorn
 - NAKAMURA, F. (2015): Ensuring urban public transportation mobility for people with intellectual disability. In: IATSS – International Association of Traffic and Safety Sciences (eds.). Traffic and Safety Sciences. Tokyo. <http://www.iatss.or.jp/en/publication/commemorative-publication/> (22.12.16)
 - pteg. delivering public transport solutions (o. J.): pteg. good practice guide. Transport and Social Inclusion. Leeds (England). http://www.eltis.org/sites/eltis/files/case-studies/documents/good-practiceguide0_4.pdf (09.11.16)
 - STÖPPLER, R. (2015): Menschen mit (Mobilitäts-)Behinderung. Teilhabe und Verkehrssicherheit. Handbuch für Fachkräfte zur Förderung der Mobilitätskompetenzen von Menschen mit Behinderungen. Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.). Bonn
- (9) Barrieren im Straßenverkehr und Wegeanalyse**
- Barrieren allgemein, aktuelles Verkehrsgeschehen, Verkehrstechnik, ÖPNV-Infrastruktur, Wegeanalyse, lebensweltbezogene Aspekte, Barrierenkatalog und Bestimmung und Relevanz von Barrieren werden unter dem Kriterium „Barrieren im Straßenverkehr und Weganalyse“ als Schlagwörter genannt.
- DINGS, W. et al. (2014): Projekt Kompetent mobil. Handbuch zur Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung. Umsetzungshilfen und Praxistipps für Fachkräfte zum Mobilitätstraining. Berufsförderungswerk Bad Wildbad gGmbH/Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege/Deutscher Rollstuhl – Sportverband e. V./Josefsheim Bigge gGmbH (Hrsg.). BGW Hamburg. <http://www.kompetent-mobil.de/handbuch/> (26.09.16)
 - HAVEMANN, M. J.; TILLMANN, V. (2011): MogLi – Mobilität auf ganzer Linie. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt „MogLi – Mobilität auf ganzer Linie“. Technische Universität Dortmund
 - KVAS, S. (2011): MogLi in drei Schritten. Ein interdisziplinäres Forschungsprojekt zur Förderung der Mobilität im FSP Geistige Entwicklung. In: Lernen Konkret. Bildung im Förderschwerpunkt geistige Entwicklung: Kommunikation und Mobilität. Heft 2, Juni 2011. Bildungsverlag EINS
 - LEVEN, T.; LEVEN, J. (2013): Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.). Bergisch Gladbach
 - MERTEL, S.; DÜWAL, K. (2009): Mobile Allianzen. Informations- und Leitsystem im öffentlichen Verkehrsraum für Menschen mit Behinderungen. Kooperationsprojekt der Leuphana Universität Lüneburg. Hildesheim. https://www.hawk-hhg.de/sozialarbeitundgesundheit/media/Mobile_Allianzen_2009_2.pdf (08.09.16)
 - MONNINGER, D.; BUSCH, F.; KLOTH, H. (2011): Personalisiertes Informations- und Störfallmanagementsystem im ÖPNV für Menschen mit geistiger Behinderung. <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1081222/1081222.pdf> (21.09.16)
 - MONNINGER, D. et al. (2012): Barrierefreier Schülerverkehr. Verbundprojekt. MogLi – Barrierefreier Schülerverkehr. Gemeinsamer Schlussbericht. München, Dortmund, Gießen, Nordhorn

- NAKAMURA, F. (2015): Ensuring urban public transportation mobility for people with intellectual disability. In: IATSS – International Association of Traffic and Safety Sciences (eds.). Traffic and Safety Sciences. Tokyo. <http://www.iatss.or.jp/en/publication/commemorative-publication/> (22.12.16)
- TILLMANN, V. (2015): Teilhabe am Verkehrssystem. Einfluss selbständiger Mobilität auf die Freizeitgestaltung junger Menschen mit geistiger Behinderung. Springer VS. Dortmund
- VELCHE, D. (2005): Public Transport for People with Cognitive Impairments. National Report for France, the MAPLE Project: Improving Mobility and Accessibility for People with Learning Disabilities in Europe, prepared for DG Employment and Social Affairs
- MONNINGER, D. (2015): Verkehrliche und technische Anforderungen an Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verbesserung der Zugänglichkeit für Menschen mit geistiger Behinderung. Dissertation. Lehrstuhl für Verkehrstechnik Technische Universität München. <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1283591/1283591.pdf> (21.09.16)
- NAKAMURA, F. (2015): Ensuring urban public transportation mobility for people with intellectual disability. In: IATSS – International Association of Traffic and Safety Sciences (eds.). Traffic and Safety Sciences. Tokyo. <http://www.iatss.or.jp/en/publication/commemorative-publication/> (22.12.16)
- STÖPPLER, R. (2015): Menschen mit (Mobilitäts-)Behinderung. Teilhabe und Verkehrssicherheit. Handbuch für Fachkräfte zur Förderung der Mobilitätskompetenzen von Menschen mit Behinderungen. Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.). Bonn

(10) Persönliche Mobilitätsbarrieren

Von einer Barrierenidentifikation wird in Zusammenhang mit dem Kriterium „Persönliche Mobilitätsbarrieren“ gesprochen.

- DINGS, W. et al. (2014): Projekt Kompetent mobil. Handbuch zur Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung. Umsetzungshilfen und Praxistipps für Fachkräfte zum Mobilitätstraining. Berufsförderungswerk Bad Wildbad gGmbH/Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege/Deutscher Rollstuhl – Sportverband e. V./Josefsheim Bigge gGmbH (Hrsg.). BGW Hamburg. <http://www.kompetent-mobil.de/handbuch/> (26.09.16)
- HAVEMANN, M. J.; TILLMANN, V. (2011): MogLi – Mobilität auf ganzer Linie. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt „MogLi – Mobilität auf ganzer Linie“. Technische Universität Dortmund
- KVAS, S. (2011): MogLi in drei Schritten. Ein interdisziplinäres Forschungsprojekt zur Förderung der Mobilität im FSP Geistige Entwicklung. In: Lernen Konkret. Bildung im Förderschwerpunkt geistige Entwicklung: Kommunikation und Mobilität. Heft 2, Juni 2011. Bildungsverlag EINS
- LEVEN, T.; LEVEN, J. (2013): Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.). Bergisch Gladbach
- MONNINGER, D. et al. (2012): Barrierefreier Schülerverkehr. Verbundprojekt. MogLi – Barrierefreier Schülerverkehr. Gemeinsamer Schlussbericht. München, Dortmund, Gießen, Nordhorn
- TILLMANN, V. (2015): Teilhabe am Verkehrssystem. Einfluss selbständiger Mobilität auf die Freizeitgestaltung junger Menschen mit geistiger Behinderung. Springer VS. Dortmund
- VELCHE, D. (2005): Public Transport for People with Cognitive Impairments. National Report for France, the MAPLE Project: Improving Mobility and Accessibility for People with Learning Disabilities in Europe, prepared for DG Employment and Social Affairs

(11) Maßnahmen der Barrierefreiheit

Prüfkriterien, Kriterien für mehr Barrierefreiheit, verkehrliche und technische Anforderungen und Maßnahmenkataloge fallen unter das Kriterium „Maßnahmen der Barrierefreiheit“.

- HAVEMANN, M. J.; TILLMANN, V. (2011): MogLi – Mobilität auf ganzer Linie. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt „MogLi – Mobilität auf ganzer Linie“. Technische Universität Dortmund
- KLEINBACH, K. (2009): Wo geht's hin? Im Reutlinger Stadtverkehr. In: Teilhabe 48/1, S. 37-43
- MERTEL, S.; DÜWAL, K. (2009): Mobile Allianzen. Informations- und Leitsystem im öffentlichen Verkehrsraum für Menschen mit Behinderungen. Kooperationsprojekt der Leuphana Universität Lüneburg. Hildesheim. <https://www.hawk>

-hhg.de/sozialarbeitundgesundheit/media/Mobile_Allianzen_2009_2.pdf (08.09.16)

- MONNINGER, D.; BUSCH, F.; KLOTH, H. (2011): Personalisiertes Informations- und Störfallmanagementsystem im ÖPNV für Menschen mit geistiger Behinderung. <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1081222/1081222.pdf> (21.09.16)
- MONNINGER, D. et al. (2012): Barrierefreier Schülerverkehr. Verbundprojekt. MogLi – Barrierefreier Schülerverkehr. Gemeinsamer Schlussbericht. München, Dortmund, Gießen, Nordhorn
- MONNINGER, D. (2015): Verkehrliche und technische Anforderungen an Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verbesserung der Zugänglichkeit für Menschen mit geistiger Behinderung. Dissertation. Lehrstuhl für Verkehrstechnik Technische Universität München. <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1283591/1283591.pdf> (21.09.16)
- RICKERT, T.; REEVES, K. (w. d.): Mobility for all. Accessible Transportation Around the World. A guide to making transportation accessible for persons with disabilities and elders in countries around the world. Health and Welfare Ministries General Board of Global Ministries/The United Methodist Church
- STÖPPLER, R. (2015): Menschen mit (Mobilitäts-)Behinderung. Teilhabe und Verkehrssicherheit. Handbuch für Fachkräfte zur Förderung der Mobilitätskompetenzen von Menschen mit Behinderungen. Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.). Bonn
- TILLMANN, V. (2015): Teilhabe am Verkehrssystem. Einfluss selbständiger Mobilität auf die Freizeitgestaltung junger Menschen mit geistiger Behinderung. Springer VS. Dortmund
- VELCHE, D. (2005): Public Transport for People with Cognitive Impairments. National Report for France, the MAPLE Project: Improving Mobility and Accessibility for People with Learning Disabilities in Europe, prepared for DG Employment and Social Affairs

(12) Rahmenbedingungen zur persönlichen Unterstützung

Das Kriterium „Rahmenbedingungen zur persönlichen Unterstützung“ beinhaltet die Faktoren Reisebegleitung, Navigationssystem, smartphone-

basiert, Orientierungssystem, Informations- und Leitsystem, Reduzierung von Informationen, Piktogramme und Informationssäule Störfallmanagement.

- Essex (2013): Travel Training in Essex (GB). Essex County Council. Travel training. A step towards independence. <http://www.travel-training.co.uk/>(21.12.16)
- HAVEMANN, M. J. (2011): MogLi – Mobilität auf ganzer Linie. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt „MogLi – Mobilität auf ganzer Linie“. Technische Universität Dortmund
- KLEINBACH, K. (2009): Wo geht's hin? Im Reutlinger Stadtverkehr. In: Teilhabe 48/1, S. 37-43
- MERTEL, S.; DÜWAL, K. (2009): Mobile Allianzen. Informations- und Leitsystem im öffentlichen Verkehrsraum für Menschen mit Behinderungen. Kooperationsprojekt der Leuphana Universität Lüneburg. Hildesheim. https://www.hawk-hhg.de/sozialarbeitundgesundheit/media/Mobile_Allianzen_2009_2.pdf (08.09.16)
- MONNINGER, D.; BUSCH, F.; KLOTH, H. (2011): Personalisiertes Informations- und Störfallmanagementsystem im ÖPNV für Menschen mit geistiger Behinderung. <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1081222/1081222.pdf> (21.09.16)
- HAVEMANN, M. J.; TILLMANN, V. (2011): MogLi – Mobilität auf ganzer Linie. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt „MogLi – Mobilität auf ganzer Linie“. Technische Universität Dortmund
- MONNINGER, D. et al. (2012): Barrierefreier Schülerverkehr. Verbundprojekt. MogLi – Barrierefreier Schülerverkehr. Gemeinsamer Schlussbericht. München, Dortmund, Gießen, Nordhorn
- MONNINGER, D. (2015): Verkehrliche und technische Anforderungen an Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verbesserung der Zugänglichkeit für Menschen mit geistiger Behinderung. Dissertation. Lehrstuhl für Verkehrstechnik Technische Universität München. <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1283591/1283591.pdf> (21.09.16)
- NAKAMURA, F. (2015): Ensuring urban public transportation mobility for people with intellectual disability. In: IATSS – International Association of Traffic and Safety Sciences (eds.). Traffic and Safety Sciences. Tokyo

- pteg. delivering public transport solutions (o. J.): pteg. good practice guide. Transport and Social Inclusion. Leeds (England). http://www.eltis.org/sites/eltis/files/case-studies/documents/good-practiceguide0_4.pdf (09.11.16)
- RICKERT, T.; REEVES, K. (w. d.): Mobility for all. Accessible Transportation Around the World. A guide to making transportation accessible for persons with disabilities and elders in countries around the world. Health and Welfare Ministries General Board of Global Ministries/The United Methodist Church
- TILLMANN, V. (2015): Teilhabe am Verkehrssystem. Einfluss selbstständiger Mobilität auf die Freizeitgestaltung junger Menschen mit geistiger Behinderung. Springer VS. Dortmund
- VELCHE, D. (2005): Public Transport for People with Cognitive Impairments. National Report for France, the MAPLE Project: Improving Mobility and Accessibility for People with Learning Disabilities in Europe, prepared for DG Employment and Social Affairs

(13) Wissenschaftlich entwickelte und evaluierte (Förder-)Ansätze

Eine Evaluation der Testphase wird beschrieben.

- HAVEMANN, M. J.; TILLMANN, V. (2011): MogLi – Mobilität auf ganzer Linie. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt „MogLi – Mobilität auf ganzer Linie“. Technische Universität Dortmund
- MONNINGER, D. et al. (2012): Barrierefreier Schülerverkehr. Verbundprojekt. MogLi – Barrierefreier Schülerverkehr. Gemeinsamer Schlussbericht. München, Dortmund, Gießen, Nordhorn

4.2.2 Ansätze/Konzeptionen als Anregung für die weitere Projektentwicklung (Stufe 1)

Alle innerhalb der Literaturrecherche gesichteten Ansätze wurden auf Verwendbarkeit und einen möglichen Mehrwert für das Projekt MobiLe untersucht. Hierbei wurde dem modularen Aufbau, dem Praxisbezug und dem Schulungscharakter besondere Beachtung geschenkt. Für diese Analyse und anschließende Auswahl dienten sowohl inhaltliche als auch strukturelle Aspekte. In Anlehnung an die 13 Ober- und deren jeweilige Unterkategorien (vgl. Kapitel 4.2.1) wurden folgende Schwerpunkte erarbeitet, die für die spätere Konzeption und Entwick-

lung der MobiLe-Handreichung von zentraler Bedeutung sind:

- Förderung eigenständiger Mobilität von (erwachsenen) Menschen mit geistiger Behinderung,
- Förderung verkehrsspezifischer Kompetenzen/Mobilitätskompetenzen,
- individuelle, personenzentrierte Förderplanung,
- didaktisch-methodische Rahmenbedingungen (pädagogische Überlegungen, Gestaltung und Organisation der Lerneinheiten, modularisierter Aufbau),
- Rolle als VerkehrsteilnehmerIn im Straßenverkehr und ÖPNV (Fortbewegung mit verschiedenen Transportmitteln),
- Mobilitätsbarrieren und Barrierefreiheit (persönlich, informell, strukturell),
- konkrete Übungen und Methoden,
- Praxis- und Handlungsorientierung,
- Schulungskonzept für Förderpersonen.

19 nationale und internationale Ansätze/Konzeptionen setzen sich direkt und/oder indirekt mit den obigen Inhalten auseinander und dienen während der Planung der Online-Abfragen bzgl. vorhandener Förderkonzepte und Mobilitätskompetenzen als wichtige Impulsgeber sowie als Anregung für die weitere Projektentwicklung und Konzeptualisierung der Handreichung mit Curriculum.

Die Ansätze/Konzeptionen werden nachfolgend beschrieben. Die Gliederung orientiert sich dabei an dem jeweiligen Praxisbezug/-bereich der Werke.

Schule – Förderzentrum geistige Entwicklung

- (1) Akademie für Lehrerfortbildung und Personalführung (2005): Akademiebericht. Verkehrserziehung für Schülerinnen und Schüler mit besonderem Förderbedarf. Mobilität. Selbstständigkeit. Lebensqualität. Dillingen

Der Akademiebericht gibt Lehrerinnen und Lehrern eine Übersicht und eine strukturierte Informationsquelle zur Unterrichtsvorbereitung verschiedener Unterrichtsmodelle mit praktischen Übungsanleitungen zur Verkehrserziehung. Eine beiliegende CD enthält Informationen und Hilfestellung zur Unterrichtsvorbereitung.

- (2) Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus (KM) (2003): Lehrplan. Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. Grund- und Hauptschulstufe. Bayern. Verkehr. <https://www.isb.bayern.de/download/9266/verkehr.pdf> (21.12.2016)

In der Grund- und Hauptschulstufe wird die Lehrplaneinheit mit „Verkehr“ überschrieben. Allerdings wird auch hier fortlaufend von Mobilität geschrieben. Ziel des Verkehrsunterrichts ist der Aufbau einer defensiven Grundhaltung im Straßenverkehr und die Vorbereitung für die Teilnahme am Straßenverkehr. Dafür ist der Unterricht laut Lehrplan systematisch durch Theorie und Praxis aufzubauen. In der Praxis sollen Übungen im Schonraum, auf dem Verkehrsübungsplatz und Schulgelände, stattfinden. Auch die begleitete Teilhabe soll fortschreitend in der Verkehrswirklichkeit stattfinden. Variantenreiches Üben dient als Grundlage dafür, dass die erworbenen Kompetenzen auch in verändertem Kontext angewendet werden können.

- (2.1) Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus (KM) (2007): Lehrplan. Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. Berufsschulstufe. Bayern. Mobilität. <https://www.isb.bayern.de/download/9004/mobilitaet.pdf> (21.12.2016)

Laut dem Lehrplan der Berufsschulstufe für den Förderschwerpunkt geistige Entwicklung in Bayern ist „Mobilität [...] eine Voraussetzung zur Teilhabe an vielen Aspekten des Lebens in einer hoch entwickelten Gesellschaft. Sie ist ein Schlüssel für Selbstbestimmung, Persönlichkeitsentfaltung und gesellschaftliche Integration. Ihr kommt besonders in den Bereichen Arbeit, Wohnen und Freizeit große Bedeutung zu“ (S. 41). Entscheidend kann daher

schon eine frühzeitige Mobilitätserziehung sein. Gerade im schulischen Bereich nimmt sie eine wichtige Funktion ein. Schülerinnen und Schülern kann es ermöglicht werden, Kompetenzen anzubahnen, zu entwickeln und Fähigkeiten innerhalb des Straßenverkehrs zu erlernen. Für die Erfassung der Verkehrswirklichkeit stehen Lernbereiche von Mobilitätskompetenzen in den Bereichen Wahrnehmung, Orientierung, Bewegung und kognitive Fähigkeiten des Denkens und Verstehens in engem Zusammenhang.

- (3) Ministerium für Kultus, Jugend und Sport Baden-Württemberg (2009): Bildungsplan Schule für Geistigbehinderte. http://www.bildung-staerkt-menschen.de/unterstuetzung/schularten/SoS/SfGB/BPL_SchuleGeistigbehinderte_online_oV.pdf (05.01.2017)

Der Bildungsplan unterteilt sich in acht Bildungsbereiche, welche eine Grundlage zur Entwicklung von Lernangeboten darstellen. „Jeder Bildungsbereich untergliedert sich in Dimensionen und Themenfelder, die fachliche Inhalte mit lebensweltbezogenen Aspekten verbinden. Bildungsbereiche, Dimensionen und Themenfelder sind verbindlich und werden jeweils mit Leitgedanken eingeführt, die die Aufgaben der Schulen benennen und erläutern“ (ebd., 2009). Die Dimension Mobilität wird hier dem Bildungsbereich „Selbstständige Lebensführung“ untergeordnet und weiter in Themenfelder untergliedert. Die ersten drei Themenfelder befassen sich v. a. mit den grundlegenden Fertigkeiten der Motorik: die Körperposition ändern und aufrechterhalten; Gegenstände tragen, bewegen und handhaben; gehen und sich fortbewegen.

Tabelle 4-1 zeigt einen Auszug aus dem Bildungsplan.

Bildungsbereich	Dimension	Themenfeld	Inhalte und Kompetenzen	Aneignungsmöglichkeiten
Selbstständige Lebensführung	Mobilität	sich mit Transport- und Verkehrsmitteln fortbewegen	<ul style="list-style-type: none"> Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln planen und realisieren, Kultur-, Sport- und Erholungseinrichtungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln auffinden und nutzen, Mobilitätstraining auf kurzen und langen Strecken: <ul style="list-style-type: none"> verschiedenste Untergründe, Hindernisse und Witterungsverhältnisse. 	<ul style="list-style-type: none"> erlebt verschiedene Verkehrsmittel und Ortswechsel und kann sich innerhalb der Eindrücke emotional stabilisieren, lernt verschiedene Verkehrsmittel kennen und benutzen, vergleicht verschiedene Tarife anhand bildlicher Darstellungen und wählt adäquat aus, bewältigt eine selbst geplante Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln und berücksichtigt wirtschaftliche und ökologische Aspekte.

Tab. 4-1: Module Mobilität BW

- (4) Niedersächsisches Kultusministerium (2007): Kerncurriculum für den Förderschwerpunkt Geistige Entwicklung. Schuljahrgänge 1-9. Hannover. http://db2.nibis.de/1db/cuvo/datei/kc_foe_geistige_nib.pdf (05.01.17)

Lehrplan Schuljahrgänge 1-9:

Der Lehrplan ist in sieben Fachbereiche eingeteilt. Im Fachbereich Sachunterricht wird das Thema Mobilität im Bereich „Inhaltsbezogene Perspektiven“ unter dem Themenschwerpunkt 4.3. Raum aufgegriffen. Im Fokus steht hier das raumbezogene Lernen, d. h., dass die Kinder ihre Umwelt wahrnehmen, sich in bekannter und unbekannter Umgebung orientieren können aber auch Mitverantwortung für ihren Lebensraum übernehmen sollen. Durch die Grundsätze des Curriculums Mobilität, ein Bausteinkonzept für den fächerübergreifenden Unterricht des Kultusministeriums Niedersachsen, soll die Mobilitätsförderung ergänzt werden.

- (4.1) Niedersächsisches Kultusministerium (2016): Kerncurriculum für den Förderschwerpunkt Geistige Entwicklung. Sekundarbereich II. Schuljahrgänge 10-12. Hannover. http://db2.nibis.de/1db/cuvo/datei/geistige_entwicklung_sekundarbereich_ii_kc_2016.pdf (05.01.17)

Lehrplan Schuljahrgänge 10-12:

Der Lehrplan der Berufsschulstufe wird in drei verschiedene Kompetenzbereiche aufgeteilt: personale, gesellschaftliche und vorberufliche Bildung. Das Lernfeld Mobilität befindet sich neben Themen wie Identität, Kommunikation und Interaktion, Kulturtechniken etc. im Themenbereich der personalen Bildung.

Ziel des Lernfelds ist es, eine größtmögliche Eigenständigkeit sowie Eigenverantwortung bei jeder Einzelnen/jedem Einzelnen, je nach ihren/seinen Fähig- und Fertigkeiten, zu erreichen. Drei zentrale Lernziele sind hier von Bedeutung:

- Orientierung in Räumen, Gebäuden und Orten (Raum-Lage-Veränderungen, verschiedene Perspektiven, bekannte und fremde Gebäude, bekannte und unbekannte Orte, Orientierungsmerkmale und Orientierungssymbole),
- Planung und Zurücklegen von Wegen (persönliche Hilfen, Hilfsmittel und Assistenzen, Orientierungspunkte eines Weges, Visualisierung von Wegen, Plänen Straßen- und Landschaftskarten, Medien (Internet, Mobiltelefon usw.)),

- Nutzen von Verkehrsmitteln und sicheres/angemessenes Verhalten (Verkehrsregeln und gefahrensicherer Umgang mit Fahrzeugen im Straßenverkehr (Rollstuhl, Fahrrad, Inliner, Mofa usw. ÖPNV (Anhang: Abkürzungen und Fachbegriffe)).

- (5) KVAS, S. (2011): MogLi in drei Schritten. Ein interdisziplinäres Forschungsprojekt zur Förderung der Mobilität im FSP Geistige Entwicklung. In: Lernen Konkret. Bildung im Förderschwerpunkt geistige Entwicklung: Kommunikation und Mobilität. Heft 2, Juni 2011. Bildungsverlag EINS

Innerhalb des Forschungsprojekts „MogLi“ wurde ein Konzept zur selbstständigen Bewältigung des Schulwegs erarbeitet und modellhaft an der Vechtal Schule in Nordhorn, einer Schule mit dem Förderschwerpunkt geistige Entwicklung, erprobt. Schülerinnen und Schüler mit geistiger Behinderung sollten durch die Nutzung des ÖPNV eine größere eigenständige Mobilität erlangen. Das Projekt besteht aus zwei Säulen – der pädagogischen und der verkehrstechnischen. Um die teilnehmenden Schülerinnen und Schüler im Hinblick ihrer Mobilitätskompetenzen einschätzen zu können, wurde ein förderdiagnostisches Inventar zur Einschätzung der Verkehrskompetenzen (IEV) entwickelt. In der Praxis wurde eine Schulweganalyse vorgenommen. Innerhalb eines Mobilitätstrainings anhand eines Förderplans wurde jede Schülerin und jeder Schüler durch einen Mobilitätstrainer/eine Mobilitätstrainerin angeleitet. Das entstandene Curriculum dient letztlich als Handhabung für Lehrerinnen und Lehrer. Gefördert werden verkehrsrelevante Handlungskompetenzen in den verschiedenen Rollen der Verkehrsbeteiligung (Fußgänger/Radfahrer/ÖPNV-Benutzer), Selbstständigkeit, Selbstverwirklichung, Teilhabe, Orientierung und Nutzung von Freizeitangeboten.

- (5.1) HAVEMANN, M. J.; TILLMANN, V. (2011): MogLi – Mobilität auf ganzer Linie. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt „MogLi – Mobilität auf ganzer Linie“. Technische Universität Dortmund

Entwicklung eines Curriculums für den fächerübergreifenden Unterricht:

Ziel: Erlernen der Mindestanforderungen für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr in individueller Förderung,

Aufbau: 4 Lernbereiche mit 170 Lernzielen

- Basistraining,
- verkehrsspezifisches Basistraining,
- Fußgängertraining,
- ÖPNV-Training.

Umsetzung: 3 Phasen- Modell

- 1. Stufe im Unterricht
 - Curriculare Inhalte:
 - traditionelle Verkehrserziehung,
 - Sicherheitserziehung (Beherrschung und Einhaltung von Verkehrsregeln, Unfallprävention), in allen 4 Phasen,
 - Umweltförderung (kritische Auseinandersetzung mit dem eigenen Verkehrsverhalten, Wahl eines Verkehrsmittels, verkehrsbedingte Umweltschäden),
 - Gesundheitsförderung (Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Gesundheit),
 - Sozialförderung (Vermittlung eines verantwortungsbewussten und rücksichtsvollen Verhaltens).
 - Alle Schülerinnen und Schüler nehmen daran teil, Inhalte v. a. im Sachunterricht, Analyse verkehrsspezifischer Kompetenzen durch das (IEV) Inventar zur Einschätzung der Verkehrskompetenzen)
- 2. Stufe im Schonraum
 - Fußgängerdiplom:
 - Verhalten auf dem Gehweg,
 - Verhalten auf der Straße (wenn kein Gehweg vorhanden),
 - Überqueren der Fahrbahn mithilfe einer Ampelanlage,
 - Überqueren der Fahrbahn mithilfe eines Zebrastreifens,
 - Überqueren der Fahrbahn an ungesicherten Stellen mit und ohne Sichtbehinderung und
 - abschließend Prüfung in der Praxis an einem für die Schülerin/den Schüler unbekanntem Ort.

– Busschule:

- Verhalten während der Wartezeit und im Bus,
- richtiges Ein- und Aussteigen und
- Sitzplatzsuche.

– In Kooperation mit der Polizei,

– Vor- und Nachbereitung im Unterricht,

– Handlungskonzept für ausgewählte Schülerinnen und Schüler.

– Ziel: Erwerb verkehrsspezifischer Kompetenzen als Fußgängerin/Fußgänger, Radfaherin/Radfahrer und ÖPNV-Nutzerin/Nutzer

• 3. Stufe in der Verkehrswirklichkeit

– Busdiplom:

Voraussetzung: Zustimmung der Eltern und Fußgängerdiplom

- Schulweganalyse (Herausfinden des sichersten Schulwegs),
- Mobilitätstraining.

– Trainingskonzept:

Training dauert je nach Fähigkeiten 3-12 Tage,

- jeder Schülerin/jedem Schüler wird eine Mobilitätstrainerin/ein Mobilitätstrainer zur Verfügung gestellt,
- trainiert wird der Schulweg (Hin- und Rückfahrt), dabei wird die Schülerin/der Schüler von der Mobilitätstrainerin/dem Mobilitätstrainer begleitet und unterstützt,
- täglich unterschiedliche Schwerpunkte,
- Trainerin/Trainer zieht sich immer weiter zurück und
- den Abschluss bildet das Busdiplom.

(6) KÜCHLER, M. (2009): Was kommt nach der Schule? Handbuch zur Vorbereitung auf das nachschulische Leben durch die Schule für Menschen mit geistiger Behinderung. Dissertation. Bundesvereinigung Lebenshilfe für Menschen mit geistiger Behinderung e. V. (Hrsg.). Lebenshilfe-Verlag. Marburg

Das Handbuch dokumentiert Grundlagen und Materialien zur schulischen und unterrichtlichen Wei-

terentwicklung in Bezug auf eine außer- und nachschulische Orientierung. Das Handbuch ist ein Instrument für die tägliche Schulpraxis, für eine grundlegende Einarbeitung der Lebens- und Berufsvorbereitung. In einem eigenen Kapitel wird Mobilität als gesellschaftliche Basiskompetenz und Teilhabemöglichkeit für Menschen mit geistiger Behinderung thematisiert. Des Weiteren werden schulische Unterstützungsmöglichkeiten individueller Mobilität aufgezeigt und unter dem Aspekt Mobilitätserziehung in eine curriculare Einbettung schulischer Inhalte und Planungen gesetzt. Materialien wie Diagnosebogen von STÖPPLER zur Erfassung mobilitätsbezogener Basiskompetenzen und Beurteilungsbogen sind in diesem Handbuch aufgeführt.

Allgemeinbildende Schule und Förderzentrum geistige Entwicklung

(7) Niedersächsisches Kultusministerium (2002): Das Curriculum Mobilität: Ein Bausteinkonzept für den fächerübergreifenden Unterricht in allen Schulen in Niedersachsen. www.nibis.de/uploads/2mk-mobil/CM_THEORIE_LITE_2016_05.pdf (05.01.17)

Das Curriculum kann sowohl fächerspezifisch als auch fächerübergreifend eingesetzt werden und beinhaltet wertvolle Inhalte, Anregungen und Themenbereiche im Lernfeld Mobilität. Der modulare Aufbau ermöglicht den Einsatz in allen Schularten sowie Klassenstufen und bietet Lehrkräften einen roten Faden durch das gesamte Themengebiet. Neben Verkehr wird unter Mobilität jegliche Art von Bewegung (geistig, virtuell und physisch) verstanden. Auch der Umweltschutz und ein verantwortungsbewusster Umgang mit den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln werden angestrebt. Unterteilt ist das Curriculum in sechs Themenbereiche:

- Mobilität und Sicherheit,
- Mobilität und Technik,
- Mobilität und Gesellschaft,
- Mobilität und Umwelt,
- Mobilität und Medien sowie
- Mobilität und Kultur.

Diese Themenbereiche werden mithilfe von zehn Bausteinen erarbeitet:

- Baustein 1: Regeln und geregelt werden,

- Baustein 2: Einsteigen – Umsteigen – Aussteigen,
- Baustein 3: Miteinander – Gegeneinander – Füreinander,
- Baustein 4: Mit kühlem Kopf auf klarem Kurs,
- Baustein 5: Lebensräume – Lebensträume,
- Baustein 6: Tourismus: Unterwegs zu Hause,
- Baustein 7: Lokal – Global – Egal,
- Baustein 8: Führerschein im Kopf,
- Baustein 9: Im Takt der Zeit und
- Baustein 10: Verbrauchen und verbraucht werden.

Je Baustein gibt es genaue Hinweise bzgl. didaktischer Perspektiven, Relevanzbegründung und vorrangig angestrebter Teilkompetenzen, die je nach Jahrgangsstufen aufgezählt werden (Jahrgänge 1-4, 5-7, 8-10, GO/BGym). Außerdem gibt es je Jahrgangsstufeneinteilung Informationen zur Fächerbeteiligung, Schwerpunkten und möglichen Unterrichtsformen. Die angestrebten Teilkompetenzen werden je Inhalts- bzw. Themenbereich aufgezeigt. Die Informationen können online unter folgendem Link heruntergeladen werden: <http://www.nibis.de/nibis.php?menid=8371> (zuletzt abgerufen am 18.10.19).

(8) Kultusministerkonferenz (KMK). Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (2012): Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule. https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/1972/1972_07_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf (08.09.16)

Nach der Empfehlung der Kultusministerkonferenz ist Mobilitäts- und Verkehrserziehung eine übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe. Dazu gehören Aspekte der Sicherheitserziehung, Sozialerziehung, Umweltbildung ebenso wie die Gesundheitsförderung. Die Förderung der selbstständigen Mobilität von Schülerinnen und Schülern und Fragen der Inklusion greifen didaktische Grundsätze auf. Schülerinnen und Schüler werden als Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer gesehen und die Mobilitätserziehung als gesamtgesellschaftliche Aufgabe – unter anderem übernommen von Polizei,

Eltern und Verbänden. Inhalte der Verkehrserziehung und der Mobilitätserziehung bilden eine Einheit.

- (9) Ministerium für Schule, Jugend und Kinder des Landes Nordrhein-Westfalen (2003). Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule. Rahmenvorgabe. Aufl. 1. Ritterbach Verlag. Frechen. Auszug aus dem Amtsblatt des Ministeriums für Schule, Jugend und Kinder des Landes Nordrhein-Westfalen, Teil 1 Nr. 10/03. Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule

Allgemeines Ziel und Aufgabe der Verkehrs- und Mobilitätserziehung aller Schulen ist es, die Schülerinnen und Schüler zu einer reflektierten Mitverantwortung am Straßenverkehr zu befähigen, indem ihnen entsprechende Kenntnisse vermittelt werden. Die Verkehrs- und Mobilitätserziehung leistet einen Beitrag

- zur Sicherheitserziehung (Erkennen, Beurteilen und Bewältigen spezifischer Situationen im Straßenverkehr, das Meiden oder Beseitigen von Gefahren sowie angemessenes Verhalten nach Verkehrsunfällen),
- zur Sozialerziehung (situationsorientiertes flexibles Verhalten, Rücksichtnahme und Verzicht auf Vorrechte sowie die Antizipation der Handlungen),
- zur Umwelterziehung (Kennenlernen von Umweltbelastung durch Verkehr, Alternativen) und
- zur Gesundheitserziehung (Einschränkung einer gesundheitsbewussten Lebensführung durch Lärm und Stress im Straßenverkehr erkennen und befähigt werden, durch die Wahl geeigneter Verkehrsmittel diese Einschränkungen zu vermindern).

Der Fokus liegt im Primarbereich auf der Sicherung des Schulwegs und des Radfahrtrainings. Im Mittelpunkt stehen hierbei die psychomotorische Förderung sowie die Schulung des Bewegungs-, Wahrnehmungs-, Anpassungs- und Reaktionsvermögens, welche die Grundlage der Verkehrs- und Mobilitätserziehung bilden (Schulweganalyse). Die steigende Teilnahme am Straßenverkehr sowie die umweltbewusste Nutzung von geeigneten Verkehrsmitteln stehen im Fokus der Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Sekundarstufe (Verkehrsteilnehmerrollen). Abschließend sollen in der Sekundarstufe II die Auseinandersetzung mit Chancen

und Risiken der Mobilität den Schülerinnen und Schülern deutlich werden, wie sie eigenverantwortlich, sicherheitsbewusst und umweltbewusst am Straßenverkehr teilnehmen können (modularisierter Aufbau).

Der Unterricht in Förderschulen orientiert sich an diesen allgemeinen Inhalten und Zielen mit Beachtung der behinderungsspezifischen Besonderheiten. Bei der Umsetzung ist eine Zusammenarbeit mit außerschulischen Partnerinnen und Partnern (Verbände, Vereine, Firmen, ADAC, Polizei) anzustreben. Über den Fachunterricht hinaus sollten weitere mobilitäts-/verkehrsspezifische Vorhaben z. B. Projekte durchgeführt (Schülerlotsenausbildung, Schulsanitätsgruppe etc.) werden. Der Unterricht sollte variabel, in unterschiedlichen Arbeitsformen und in möglichst vielen realen Situationen stattfinden.

- (10) LEVEN, T.; LEVEN, J. (2013): Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.). Bergisch Gladbach

Der Leitfaden für Schulen, Kommunen, Polizei und Eltern bietet durch Informationen und Anleitungen die Möglichkeit, Schulwegpläne selbst zu planen und erstellen zu können. Individuell angepasste Wegstrecken auf Karten werden – nach vorheriger Prüfung - mit hilfreichen Tipps für den Schulweg ergänzt.

Erwachsene mit (geistiger) Behinderung – Erwachsenenbildung

- (11) DINGS, W. et al. (2014): Projekt Kompetent mobil. Handbuch zur Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung. Umsetzungshilfen und Praxistipps für Fachkräfte zum Mobilitätstraining. Berufsförderungswerk Bad Wildbad gGmbH/Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege/Deutscher Rollstuhl – Sportverband e. V./Josefshiem Bigge gGmbH (Hrsg.). BGW Hamburg. <http://www.kompetent-mobil.de/handbuch/> (26.09.16)

In diesem Kooperationsprojekt wurden Lernmaterialien erarbeitet, die es dem sogenannten Mobilitätstrainer/der sogenannten Mobilitätstrainerin einer (Rehabilitations-)Einrichtung für Menschen mit Einschränkung ermöglichen sollen, ein individuell angepasstes Mobilitätstraining mit der Nutzerin/

dem Nutzer durchzuführen. Ziel ist es, durch Lerneinheiten eine Mobilitätskompetenz in der Praxis zu vermitteln. Der Schwerpunkt liegt auf dem Arbeitsweg sowie innerhalb der Arbeitsplatzumgebung.

Es geht hierbei um Einzelfördersituationen für mobilitätseingeschränkte Personen. Kompetent mobil bezieht auch Menschen mit geistigen und seelischen Einschränkungen mit ein. Der Mobilitätsbegriff der ICF (International Classification of Functioning, Disability and Health) bildet mit den Bereichen „Gehen und sich fortbewegen“ und „Sich mit Transportmitteln fortbewegen“ die Grundlage für den modularen Aufbau und die praktische Anwendung des Handbuchs.

Das Handbuch dient als Leitfaden mit inhaltlich aufgeführten pädagogischen Instrumentarien zur Förderung der Mobilitätskompetenz. Das Handbuch erscheint sehr umfangreich, weshalb ein Assessmentverfahren (online anwendbar) mit einer Fremd- und Selbsteinschätzung vorgeschaltet ist. Mobilitätskompetenz umschreibt, fähig zu sein, eigenständig mobil zu sein und verantwortungsbewusst Mobilitätsentscheidungen zu treffen. Wichtig dabei ist das Miteinander, weshalb Schlüsselkompetenzen wie beispielsweise der Kommunikations- oder Sozialkompetenz eine große Bedeutung zugeschrieben werden. Dieses Handbuch befasst sich u. a. mit der Mobilitäts- und Verkehrserziehung, welche mit lebenslangem Lernen einhergeht. In Bezug auf Menschen mit geistiger Behinderung bedarf es bei der Verkehrserziehung einer speziellen Herangehensweise, z. B. einem angepassten Tempo, Kleinschrittigkeit der Lerneinheiten, Wiederholung der Übungen und Berücksichtigung der kognitiven Fähigkeiten. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen grundlegende Fertigkeiten und Fähigkeiten trainieren und verinnerlichen, sodass sie im Alltag automatisch abgerufen werden können. Das Handbuch gliedert sich in unterschiedliche Lernstufen, die von der allgemeinen Verkehrserziehung auf die direkte Teilnahme (zu Fuß, im Rollstuhl, mit dem Fahrrad, mit dem ÖPNV, durch eigenes motorisiertes Fahren) am Straßenverkehr und auf die direkte Umgebung des Arbeitsplatzes bezogen in eine Praxisanleitung der jeweiligen Nutzung übergehen. Ziel ist es, durch die damit verbundene Förderung der Mobilitätskompetenz, verbesserte berufliche und soziale Teilhabechancen in der Werkstatt für behinderte Menschen (WfbM) und im Berufsförderungswerk (BFW) zu garantieren.

- (12) STÖPPLER, R. (2015): Menschen mit (Mobilitäts-)Behinderung. Teilhabe und Verkehrssicherheit. Handbuch für Fachkräfte zur Förderung der Mobilitätskompetenzen von Menschen mit Behinderungen. Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.). Bonn

„Das [...] Handbuch zeigt umfassend Bildungsangebote für Fachkräfte auf, die Menschen mit Mobilitätsbehinderungen in ihren Mobilitätskompetenzen fördern“ (ebd., 2015). Unterteilt ist das Handbuch in neun Kapitel. Grundlegend werden aktuelle wissenschaftliche Konzepte/Leitideen vorgestellt, das Verständnis von Behinderung dargelegt, der Begriff Mobilität in seiner Bedeutung aufgegriffen und in Verbindung unterschiedlicher Teilhabefelder und Gruppen, die als mobilitätsbehindert gelten, gesetzt. Mobilitätskompetenzen werden in Verbindung zentraler Verkehrsteilnehmerrollen gebracht, differenziert erläutert und mit Zielen der Förderung dargestellt. Des Weiteren werden Maßnahmen der Barrierefreiheit vorgestellt und didaktische Rahmenbedingungen erläutert. Darauf aufbauend folgt ein praktischer Teil für Fachkräfte mit Übungsbeispielen zur Mobilitätsbildung und Förderung von unterschiedlichen Mobilitätskompetenzen, die zur Vorbereitung der Verkehrsteilnahme beitragen.

- (13) pteg. delivering public transport solutions (o. J.): pteg. good practice guide. Transport and Social Inclusion. Leeds (England). http://www.eltis.org/sites/eltis/files/case-studies/documents/goodpracticeguide0_4.pdf (09.11.16)

Die Social Exclusion Unit fand im Rahmen einer Studie im Jahr 2001 fünf Schlüsselbarrieren heraus, die die am Rande der Gesellschaft lebenden Personen daran hindern, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen:

- Verfügbarkeit und Nicht-Barrierefreiheit der Verkehrsmittel,
- Kosten,
- Dienstleister und Aktivitäten, die sich an unerreichbaren Orten befinden,
- Sicherheit (safety and security),
- Wissen über öffentliche Verkehrsmittel (Travel Horizons).

Das Projekt „Bus buddying“ aus Leeds ist eines von vielen Projekten, das das Wissen über öffentliche Verkehrsmittel erweitern möchte. Dabei wird Men-

schen aus randständigen Gruppen in einer Eins-zu-eins-Betreuung ein Mobilitätsverständnis und Selbstvertrauen vermittelt, sodass sie in und um Leeds die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen können. Zielgruppen sind dabei ältere Menschen, Menschen mit Lernbehinderung, chronischen Erkrankungen, mit körperlichen oder Sinnesbeeinträchtigungen, aber auch mit geistiger Behinderung. Nach einer ersten Einschätzung der individuellen Kompetenzen begibt sich eine geschulte ehrenamtliche Mitarbeiterin/ein geschulter ehrenamtlicher Mitarbeiter – eine/ein sogenannter bus-buddy – gemeinsam mit dem Probanden/der Probandin in die Öffentlichkeit. Dort soll u. a. das Selbstbewusstsein durch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gestärkt sowie auftretende Probleme unmittelbar und gemeinsam gelöst werden. Wenn die Probandin/der Proband ausreichend Selbstvertrauen in der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel erworben hat, zieht sich die/der bus-buddy nach und nach zurück.

Das sog. Training wird vom Department for Transport's Urban Bus Challenge finanziert. Über 160 Personen haben sich bereits registriert und knapp 100 Personen sind mithilfe dieses Konzepts bereits zu unabhängigen Nutzerinnen/Nutzern geworden. Die ansässigen Betreiber vermerken, dass die Zahl an Nutzerinnen/Nutzern öffentlicher Verkehrsmittel deutlich angestiegen sei, seitdem das Projekt durchgeführt und beworben wird. Viele, neuerdings unabhängige Nutzer und Nutzerinnen, gaben an, dass sie die öffentlichen Verkehrsmittel ohne das vorangegangene Training nicht nutzen würden.

(14) Essex (2013): Travel Training in Essex (GB). Essex County Council. Travel training. A step towards independence. <http://www.travel-training.co.uk/>(21.12.2016)

Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen werden die wichtigsten Fähigkeiten zur Nutzung des ÖPNV persönlich beigebracht, z. B. Straßenüberquerung, Erlernen von Verkehrszeichen, Lesen von Liniennetzplänen, Orientierung mittels Landmarken, Sicherheitsaspekte etc. Das Erlernen findet meist direkt in der Praxis statt (Abfahren der am häufigsten genutzten Strecke etc.).

(15) NAKAMURA, F. (2015): Ensuring urban public transportation mobility for people with intellectual disability. In: IATSS – International Association of Traffic and Safety Sciences

(Hrsg.). Traffic and Safety Sciences. Tokyo. <http://www.iatss.or.jp/en/publication/commemorative-publication/> (22.12.2016)

2011 startete in Japan ein Projekt mit dem Ziel, durch die Analyse vorhandener Richtlinien und internationaler Trends zur Gewährleistung eigenständiger Mobilität von Menschen mit geistiger Behinderung, essentielle Themengebiete herauszufinden, um daraus ein Förderkonzept zu gestalten. Forschungsgrundlagen waren dabei das The SITES System aus Brasilien und das MogLi-Projekt aus Deutschland, auf deren Basis eine Vielzahl an japanischen Projekten entwickelt wurden:

- Stop mark display experiment

Über einen Zeitraum von drei Monaten erhielten Kinder einen speziellen Unterricht, der ihnen die Bedeutung spezieller Stoppschilder, die an und in der näheren Umgebung einiger Schulen angebracht wurden, vermittelte. Zielgruppe waren Grundschulkinder und Mittelschüler/Mittelschülerinnen mit Behinderung.

- Commuting to school by city bus

Hierbei handelt es sich um ein Förderkonzept zur Nutzung öffentlicher Busse mit folgenden Inhalten, die von uniformierten Busfahrerinnen und Busfahrern und Angestellten des Unternehmens durchgeführt wurden:

- Externe Sicherheit: Anstellen vor dem Einsteigen, gefährliche Stellen zeigen und erklären,
- Ein- und Aussteigen: Fahrpläne lesen, elektronische Anzeigen im Bus lesen, Erklärung des Stoppknopfes, Fahrkarten vorzeigen,
- Sicherheit im Bus: rechtzeitiges Aufstehen vor dem Ausstieg, Verhalten beim Stehen während der Fahrt (festhalten etc.),
- Benehmen im Bus: Erklärung von Behindertenplätzen, Verhalten im Bus (ruhig sein etc.)

Es zeigte sich, dass sich die Kinder die Regeln besser merken und umsetzen konnten, wenn sie die erwünschten Verhaltensweisen direkt von den Busfahrerinnen und Busfahrern erklärt bekamen.

- Commuting to school by automated guided transit

Hierbei handelt es sich um ein Förderkonzept, um automatische, sprich fahrerlose Metros (U-Bahn) zu nutzen. Zielgruppe waren Schülerinnen und Schü-

ler, die bereits mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule fahren. Folgende Inhalte wurden gelehrt:

- Sicherheit am Bahnsteig: z. B. Vorsicht an Bahnsteigtüren,
- Ein- und Aussteigen: elektronische Anzeigen lesen, Beschreibungen am Ankunftsbahnhof, Fahrkartenkontrolle passieren, Nutzung eines Fahrkartenautomats,
- Sicherheit im Fahrzeug: Regeln beim Aufstehen und beim Stehen während der Fahrt,
- Benehmen: am Bahnsteig warten, wie verbringt man die Zeit im Fahrzeug, wie setzt man sich hin, wenn schon andere Leute in einem Abteil sitzen, Verhalten im Fahrzeug (ruhig sein etc.),
- andere: z. B. mit Notfällen umgehen.

Orientierungshilfen und Barrierefreiheit im ÖPNV

(16) MONNINGER, D. (2015): Verkehrliche und technische Anforderungen an Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verbesserung der Zugänglichkeit für Menschen mit geistiger Behinderung. Dissertation. Lehrstuhl für Verkehrstechnik Technische Universität München. <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1283591/1283591.pdf> (21.09.16)

MONNINGER untersuchte in seiner Dissertation die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr für Menschen mit geistiger Behinderung. Er ging der Frage nach, mit welchen Maßnahmen Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden kann und welche verkehrlichen und technischen Anforderungen dabei berücksichtigt werden müssen. Anhand eines Maßnahmenplans und Indikatoren für die Erfolgskontrolle möglicher Beseitigungsmaßnahmen von öffentlichen Barrieren wurde die Wirksamkeit überprüft. Es wurde ein allgemeingültiges Verfahren entwickelt, mit dem Barrierefreiheit, insbesondere durch ein geeignetes Störfallmanagement und eine verständliche Fahrgastinformation, in einer definierten Region für Menschen mit geistiger Behinderung erreicht und sichergestellt werden kann.

Ziel der Arbeit war es, herauszufinden, welche Maßnahmen Barrierefreiheit für Menschen mit geistiger Behinderung in der Nutzung des ÖPNV ermöglichen.

Um die Barrieren zu identifizieren wurde ein Verfahren zur Bestimmung von Barrieren entwickelt und deutschlandweit durchgeführt (Verfahren zur Erlangung und Sicherstellung von Barrierefreiheit). Das Verfahren ist für unterschiedliche Regionen anwendbar (Stadt, Landkreis, Kommune). Es gliedert sich in vier Phasen:

1. Vororientierung: Entscheidung für die Barrierefreiheit auf politischer Ebene
2. Problemanalyse:
 - a. Barrierenidentifikation: Potenzielle Barrieren in der Region sollen mithilfe des Barrierenkatalogs (91 Barrieren) ausfindig gemacht, individuelle Kompetenzen und Verstehensleistungen überprüft, kritische Situationen ausgemacht und Qualitätsmängel im ÖPNV-Infrastruktur sowie Fakten und Gegebenheiten bestimmt werden.
 - b. Barrierenerfassung: Die für die Zielgruppe relevanten Wege (Festlegung personenbezogener (fehlende Kompetenzen, Verhaltensdefizite) und verkehrsspezifischer Barrieren (ortsspezifische, regionsspezifische, situationsspezifische, fahrtenspezifische, fahrplanspezifische)) sollen ausgemacht, die Relevanz der Barrieren (Aufwand – Ertrag) geklärt, die Anzahl betroffener Personen bestimmt und örtliche Gegebenheiten berücksichtigt werden.
 - c. Bestimmung der Relevanz von Barrieren mithilfe eines Fragebogens, in dem die Probandinnen/Probanden durch ihnen nahestehende Personen (z. B. Eltern, Lehrerinnen/Lehrer, Erzieherinnen/Erzieher) so objektiv wie möglich eingeschätzt werden.
 - Allgemeine Daten: Alter, ggf. Klassenstufe und Geschlecht, Art der Behinderung/Diagnose,
 - persönliche Kompetenzen: Lesekompetenz, Uhr lesen, Sprachkompetenz und
 - Angaben zu den örtlichen Gegebenheiten: Name und PLZ der Ausbildungs- bzw. Arbeitsstätte, städtisch/ländlich geprägte Region, Qualität des ÖPNV-Angebots.
 - d. Maßnahmen zur Beseitigung der Barrieren mithilfe des Maßnahmenkatalogs.

- Pädagogische Maßnahmen: mit Barrieren umgehen, selbstständig überwinden (Beispiele für pädagogische Maßnahmen im Forschungsprojekt Mo-gLi) und
 - verkehrliche Maßnahmen: baulich, organisatorisch, technisch.
- e. Maßnahmenuntersuchung: Festlegung der Maßnahmen, die getroffen werden müssen, mithilfe des Maßnahmenkatalogs und Auswahl der Maßnahmen mit denen der größte Nutzen erzielt werden kann.
3. Abwägung und Entscheidung auf politischer Ebene: Erstellung eines Umsetzungsplans.
4. Umsetzung und Wirkungskontrolle.
- (17) GÜNTNER, F. (2009): Frei Fahrt? Menschen mit Lernschwierigkeiten im Öffentlichen Personennahverkehr. In: Teilhabe. Die Fachzeitschrift der Lebenshilfe. Heft 3/2009, S. 142-146. http://www.lebenshilfe.de/wData/downloads/paidcontent/ZT_2009_3_e0500.pdf %3FlistLink%3D1 (30.05.2018)

Menschen mit Lernschwierigkeiten stoßen im öffentlichen Personennahverkehr auf Barrieren. Was Barrieren sind und was Barrierefreiheit für Menschen mit Lernschwierigkeiten bedeutet, damit befasst sich dieser Artikel. Er basiert auf Ergebnissen einer Erhebung an einer Schule mit dem Förderungsschwerpunkt geistige Entwicklung und einer Werkstatt für Menschen mit Behinderung. Basierend auf 24 geführten Interviews werden Kriterien für mehr Barrierefreiheit im ÖPNV beschrieben. Des Weiteren werden zwei Praxisbeispiele für Barrierefreiheit am Beispiel des Lüneburger Hauptbahnhofs und des Reutlinger Nahverkehrsystems aufgezeigt. „Wenn es darum geht, Verbesserungen im ÖPNV zu erzielen, sollten somit stets Betroffene, also z. B. Menschen mit Lernschwierigkeiten, sowohl in die Planung als auch in die Ausführung einbezogen werden“ (S. 145).

- (18) KLEINBACH, K. (2009): Wo geht's hin? Im Reutlinger Stadtverkehr. In: Teilhabe 48/1, S. 37-43

In diesem Projekt gingen der Reutlinger Arbeitskreis Selbstbestimmung in Kooperation mit der Stadtverwaltung, Verkehrsunternehmen, einem Gra-

fiker sowie Studentinnen und Studenten der Fakultät für Sonderpädagogik der pädagogischen Hochschule Ludwigsburg in Reutlingen der Frage nach, ob Menschen mit Behinderung ein spezifisches Leitsystem brauchen, um sich bei der Fahrt mit dem Stadtbus zu orientieren. Nutzerinnen und Nutzer wurden in die Planung miteinbezogen. Technische und organisatorische Strukturen und Vorgaben für graphische Leitsysteme sollten gestaltet werden, wobei eine Reduzierung von Informationsinhalten auf ein Mindestmaß, sowie die Einführung von Piktogrammen als Ersatz bzw. Ergänzung zu Textinformationen im Mittelpunkt standen (Mobilitätsweiterung durch ein Orientierungssystem). Alle Buslinien haben ein individuelles Zeichen, eine Nummer und eine Farbe bekommen. Dynamische Informationen über die aktuelle Abfahrt an Haltestellen sowie Anzeigen an Bussen mit Liniennummer, die Endhaltestelle und Bildzeichen sind sichtbar. Zudem gibt es für die Nutzerinnen und Nutzer Einzelkärtchen in der Farbe und mit dem Zeichen jeder Buslinie.

- (19) MERTEL, S.; DÜWAL, K. (2009): Mobile Allianzen. Informations- und Leitsystem im öffentlichen Verkehrsraum für Menschen mit Behinderungen. Kooperationsprojekt der Leuphana Universität Lüneburg. Hildesheim. https://www.hawk-hhg.de/sozialarbeitundgesundheits/media/Mobile_Allianzen_2009_2.pdf (08.09.16)

Zur Reduzierung von Mobilitätsbarrieren bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist am Bahnhof Lüneburg in den Jahren 2000 und 2001 ein Informations- und Leitsystem für Menschen mit geistiger Behinderung entstanden. Das Forschungsprojekt zielte auf die Evaluation des neuartigen Angebots am Experimentierbahnhof unter Berücksichtigung von Lebensqualität, Kompetenz und Autonomie. In diesem Entwicklungsprojekt sind ein Wegeleitsystem, Piktogramme sowie eine Informationssäule entwickelt worden, die gezielt Informationen bieten, um sich am Bahnhof selbstständig orientieren zu können.

Tabelle 4-2 zeigt das Ergebnis der Analyse bezüglich inhaltlicher und struktureller Aspekte der Konzepte/Ansätze.

19 Konzeptionen/ Ansätze	Förderung eigenständiger Mobilität	Förderung verkehrsspezi- fischer Kompetenzen/ Mobilitätskompetenzen	Individuelle, personen- zentrierte Förderplanung	Rolle als Verkehrs- teilnehmerin im Straßen- verkehr und ÖPNV	Mobilitätsbarrieren und Barrierefreiheit	Konkrete Übungen und Methoden	Didaktisch-methodische Rahmenbedingungen	Praxis- und Handlungs- orientierung	Schulungskonzept für Förderpersonen
1	✓	(✓)	✗	✓	✗	✓	✓	✓	✗
2	✓	✓	✗	✓	✗	✓	(✓)	✓	✗
2.1	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✗
3	✓	✓	✗	✗	✗	(✓)	✗	✓	✗
4	✗	(✓)	✗	✗	✗	✗	✗	✓	✗
4.1	✓	✓	(✓)	(✓)	✗	(✓)	(✓)	✓	✗
5	✓	✓	✓	✓	✓	(✓)	(✓)	✓	(✓)
6	(✓)	(✓)	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✗
7	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓	✗
8	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✗
9	(✓)	✗	✗	✗	✗	(✓)	✗	(✓)	(✓)
10	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	(✓)	✓
11	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
12	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗
13	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✗	✓	✓
14	✓	✓	✓	(✓)	(✓)	✗	✗	✓	✓
15	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
16	(✓)	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✗
17	(✓)	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✗
18	✓	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✗
19	(✓)	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✗
MobiLe	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Bedeutung ✓ vertreten ✗ nicht vertreten (✓) gering/teilweise vertreten

Legende

1. Akademiebericht. Verkehrserziehung für Schülerinnen und Schüler mit besonderem Förderbedarf
2. Lehrplan Bayern. Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. Grund- und Hauptschulstufe
- 2.1. Lehrplan Bayern. Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. Berufsschulstufe
3. Bildungsplan Baden-Württemberg. Schule für Geistigbehinderte
4. Kerncurriculum für den Förderschwerpunkt Geistige Entwicklung. Schuljahrgänge 1-9. Niedersachsen
- 4.1. Kerncurriculum für den Förderschwerpunkt Geistige Entwicklung. Schuljahrgänge 10- 12. Niedersachsen
5. MogLi. Forschungsprojekt zur Förderung der Mobilität im FSP Geistige Entwicklung
6. Was kommt nach der Schule? Handbuch zur Vorbereitung auf das nachschulische Leben durch die Schule für Menschen mit geistiger Behinderung
7. Das Curriculum Mobilität: Ein Bausteinkonzept für den fächerübergreifenden Unterricht in al-len Schulen in Niedersachsen
8. Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung. Kultusministerkonferenz
9. Rahmenvorgabe. Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule. Nordrhein-Westfalen
10. Schulwegpläne leichtgemacht - Der Leitfaden
11. Projekt Kompetent mobil. Handbuch zur Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung
12. Handbuch für Fachkräfte zur Förderung der Mobilitätskompetenzen von Menschen mit Behinderungen
13. Good practice guide. Transport and Social Inclusion
14. Travel Training in Essex (GB). Essex County Council. Travel training
15. Ensuring urban public transportation mobility for people with intellectual disability
16. Verkehrliche und technische Anforderungen an Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verbesserung der Zugänglichkeit für Menschen mit geistiger Behinderung
17. Freifahrt? Menschen mit Lernschwierigkeiten im öffentlichen Personennahverkehr
18. Wo geht's hin? Im Reutlinger Stadtverkehr
19. Informations- und Leitsystem im öffentlichen Verkehrsraum für Menschen mit Behinderung

Tab. 4-2: Zuordnung der Konzeptionen/Ansätze zu Aspekten der Handreichung MobiLe

4.2.3 Zusammenfassung der Literaturanalyse und Implementierung in die Curriculumentwicklung

Die aufgeführten Lehrpläne und Literaturbeschreibungen, die im schulischen Bereich der Mobilitätsbildung Anwendung finden, weisen Lerninhalte zur Förderung der eigenständigen Mobilität auf. Diese lieferten vor allem Ideen zu didaktisch-methodischen Rahmenbedingungen und Strukturierungshilfen wie die modulare Ordnung und inhaltliche Aufbereitung des Curriculums MobiLe. Besonders für die Materialsammlung mit Arbeitsblättern und Übungen konnten Mobilitätskompetenzbereiche und inhaltliche Schwerpunkte aufgegriffen werden. Auch für die Praxis- und Handlungsorientierung, welche für die Konzeption des Curriculums MobiLe von zentraler Bedeutung waren, wurden wichtige Hinweise abgeleitet.

In mehreren Projektbeschreibungen aus dem Anwendungsbereich der individuellen Förderung, werden Menschen mit geistiger Behinderung auf ihrer Wegstrecke von einer Begleitperson (Assistenz, TrainerIn) geschult. Ihnen werden wichtige Fähigkeiten im Straßenverkehr vermittelt sowie Mobilitätskompetenzen geschult, um so die direkte Teilnahme (zu Fuß, mit dem ÖPNV) am Straßenverkehr anzubahnen. Das Thema Mobilitätsbarrieren bzw. Barrierefreiheit wird in einigen der Konzepte praktisch und theoretisch aufgegriffen. Für MobiLe bot dies wichtige Aspekte für die jeweiligen Mobilitätskompetenzen und Praxisanregungen in der individuellen Mobilitätsförderung. Auch aus dem teilweise umfangreichen Material konnten Anregungen gesammelt werden.

Im Vergleich zu den aufgeführten Literaturbeschreibungen aus dem schulischen Bereich ist, mit Ausnahme der Beschreibung des Curriculums „Kompetent mobil“ (DINGS et al. 2014), aus der öffentlich einsehbarer Literatur kaum ersichtlich auf welcher konzeptuellen Grundlage, z. B. Mobilitätskonzept, Schulungskonzept oder individueller Förderplan, eine Begleitung und Schulungseinheiten geplant und durchgeführt werden. Mehrheitlich findet sich lediglich eine grobe Beschreibung des jeweiligen Projekts, jedoch keinerlei Hinweise zur methodischen Umsetzung. Literatur, die sich mit (Maßnahmen zur) Barrierefreiheit auseinandersetzt, war für die Entwicklung einer Handreichung insofern wichtig, da Menschen mit geistiger Behinderung auf verschiedene Barrieren im Straßenverkehr und ÖPNV stoßen, die weniger mit materiellen als vielmehr mit

persönlichen und verkehrsspezifischen Barrieren zu tun haben (z. B. fehlende Kompetenzen, komplexe Fahrgastinformationen, komplexe ÖPNV-Infrastruktur). Das Wissen darüber spielt für die Förderperson zur Vorbereitung eine enorm große Rolle, da Lerninhalte auf persönliche Mobilitätsbarrieren Bezug nehmen müssen, um diese entsprechend abbauen zu können. Die Literatur aus diesem Bereich diente vor allem dazu, Anregungen zu erhalten, wie innerhalb einer individuellen Mobilitätsförderung, praktisch mit Barrieren und deren Bewältigung umgegangen werden kann.

Für die Entwicklung einer Handreichung zur Förderung der eigenständigen Mobilität von Erwachsenen mit geistiger Behinderung konnten aus den vorliegenden Ansätzen/Konzeptionen einzelne Inhaltsaspekte aufgegriffen werden. Um die Schulungsinhalte für eine konkrete und sinnvoll aufgebaute Förderplanung und individuelle Förderung für Menschen mit geistiger Behinderung direkt in Anwendung nutzen zu können, sind diese allerdings nicht ausreichend und in der notwendigen Form elementarisiert dargestellt.

Für die Zielgruppe der Erwachsenen mit geistiger Behinderung müssten abstrakte Inhalte auf die reale Situationen im Straßenverkehr und ÖPNV erst angepasst werden. Da diese Inhalte im realen Straßenverkehr und ÖPNV jedoch extrem wichtig sind und beherrscht werden müssen, müssen sie meist erst für die Zielgruppe ausgebaut werden.

Die größte Schwierigkeit während der gesamten Entwicklungsphase bestand darin, die Menge relevanter Informationen auf die Verkehrswirklichkeit hin zu übertragen, für die Zielgruppe von Erwachsenen mit geistiger Behinderung kleinschrittig aufzuführen und notwendige Kompetenzbereiche und Handlungsschritte abzubilden.

Wissenschaftlich evaluierte Ansätze auf Grundlagen eines Förderkonzepts, einer Handreichung o. Ä. zur Förderung eigenständiger Mobilität von Erwachsenen mit geistiger Behinderung konnten keine gefunden werden. Es fehlt hier an Studienergebnissen in Bezug auf diese Zielgruppe.

4.2.4 Bayernweite Konzeptabfrage (Stufe 2a)

Bei der Erhebung handelt es sich um die bayernweite Online-Vollerhebung im Hinblick auf vorhandene und bereits durchgeführte Förderkonzepte.

Es wurden 259 Werkstätten für Menschen mit Behinderung, 732 Wohneinrichtungen, 181 Einrichtungen der offenen Behindertenarbeit (OBA) und 85 Eltern von Menschen mit geistiger Behinderung eingeladen, sich zu beteiligen. Von diesen beendeten 54 Werkstätten (insgesamt ca. 13.200 Beschäftigte mit geistiger Behinderung), 63 Wohneinrichtungen (insgesamt ca. 4.734 Menschen mit geistiger Behinderung), 45 Einrichtungen der OBA (insgesamt ca. 5.609 Menschen mit geistiger Behinderung) und 19 Eltern die Abfrage.

Da die Umfrage vom Bayerischen Kultusministerium, wie bereits erwähnt, nicht endgültig für Schulen mit dem Förderschwerpunkt geistige Entwicklung genehmigt wurde, konnten deren Daten nicht erhoben werden.

Insgesamt nahmen 548 Personen an der Konzeptabfrage teil, wobei 178 diese beendeten. Dies entspricht einer Teilnahme von 43 % und einer Rücklauf-/Beendigungsquote von 32,5 % (bezogen auf 548 TeilnehmerInnen) (siehe Tabelle 4-3).

44 Projektpartnerinnen und -partner sprachen sich für eine weitere Kooperation innerhalb des Projekts aus. Diese hatten sich entweder dazu bereit erklärt, weitere Fragebogen bezüglich der Mobilitätskompetenzen von erwachsenen Menschen mit geistiger Behinderung auszufüllen und/oder an der praktischen Erprobung der Handreichung teilzunehmen.

Tabelle 4-4 zeigt die Eigenschaften der endgültig gewonnenen Projektpartnerinnen und -partner.

In den Folgenden Ausführungen werden die Ergebnisse der Konzeptabfrage, in Hinblick auf vorhandene Konzepte der Einrichtungen, ihre Erfahrungen damit, die aktuelle Verkehrsbeteiligung und vorhandene Schwierigkeiten der Menschen mit geistiger Behinderung in Bezug auf ihre eigenständige Mobilität sowie die Wünsche in Bezug auf ein Mobilitätskonzept, beschrieben und dargestellt.

Verkehrsanbindung

Unter allen Befragten (Wohnheime, Werkstätten, OBA, Eltern) sind 91,1 % über eine Bus-Haltestelle, 7,2 % über eine Straßenbahn-Haltestelle, 7,7 % über eine U-Bahn-Haltestelle, 14,4 % über eine S-Bahn-Haltestelle, 34,8 % über eine Regionalbahn-Haltestelle und 5,5 % gar nicht an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. 90,8 % der Befragten gaben an, dass Gehwege und 40,9 %, dass Radwege vorhanden sind.

Kenntnisse und Erfahrungen hinsichtlich Mobilitätsförderkonzepten

Die Kenntnisse und Erfahrungen der Einrichtungen in Bezug auf Mobilitätsförderkonzepte wurden mit einer 4-stufigen Skala (keine – gering – mittel – groß) erfasst.

Anzahl kontaktierter Einrichtungen	teilgenommen	beendet	Zusage für weitere Kooperation	Beendigungsquote
181 OBA	141	41	10	29,1 %
259 Werkstätten	178	55	12	30,9 %
732 Wohneinrichtungen	193	66	14	34,2 %
Eltern an die 85 Vorsitzenden der Elternbeiräte	36	16	8	44,44 %
Schulen	—	—	—	—
1.272 (ohne Schulen)	548	178	44	32,5 %

Tab. 4-3: Teilnahme nach Art der Einrichtungen

Kooperationsart	Wohnen	OBA	Werkstatt	Eltern	Summe
nur Kompetenztool	5	1	8	5	19
nur Modelleinrichtung (praktische Erprobung)	4	5	2	1	12
beides	4	3	2	2	11

Tab. 4-4: Anzahl der Einrichtungen und deren Kooperationsart

Innerhalb der Werkstätten gaben 60,4 % der Befragten an, der Mobilitätsförderung eine mittlere oder gar große Bedeutung beizumessen (Bild 4-1: dabei 15,1 % eine große Bedeutung, 45,3 % eine mittlere Bedeutung, 37,8 % eine geringe Bedeutung und 1,8 % keine Bedeutung). Allerdings konnten nur 25,9 % angeben, ein konkretes Mobilitätsförderkonzept zu kennen; genannt wurde dabei am häufigsten „Kompetent mobil der BGW“ (Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege). Nur 33,3 % gaben an, ein mittleres oder großes Maß an Erfahrungen mit Mobilitätsförderkonzepten allgemein zu haben (Bild 4-1: dabei 5,5 % große Erfahrungen, 27,8 % mittlere Erfahrungen, 40,4 % geringe Erfahrungen und 26,3 % keine Erfahrungen). Es zeigt sich also, dass die Bedeutung von Mobilitätsförderung in Werkstätten deutlich höher ist als die Kenntnis über geeignete För-

derkonzepte und ebenso als die bereits gesammelten Erfahrungen mit Mobilitätsförderkonzepten. Leider fehlen aufgrund eines technischen Fehlers die Informationen über die Bedeutung der Mobilitätsförderung in Wohnheimen und der OBA.

Bezüglich des Bekanntheitsgrads von Schulungskonzepten (Bild 4-2, 4-3), gaben 8,1 % der Wohnheime sowie 11,1 % der OBA an, Kenntnisse über konkrete Mobilitätsförderkonzepte zu haben, und 25,4 % der Wohnheime sowie 6,7 % der OBA verfügen über eher mittlere und große Erfahrungen mit Mobilitätsförderkonzepten. Wohnheime dabei: 8,1 % große Erfahrungen, 17,3 % mittlere Erfahrungen, 42,2 % geringe Erfahrungen und 32,4 % keine Erfahrungen (siehe Bild 4-2). OBA dabei: 2,1 % große Erfahrungen, 4,6 % mittlere Erfahrungen, 42,0 % geringe Erfahrungen und 51,3 % keine Erfahrungen

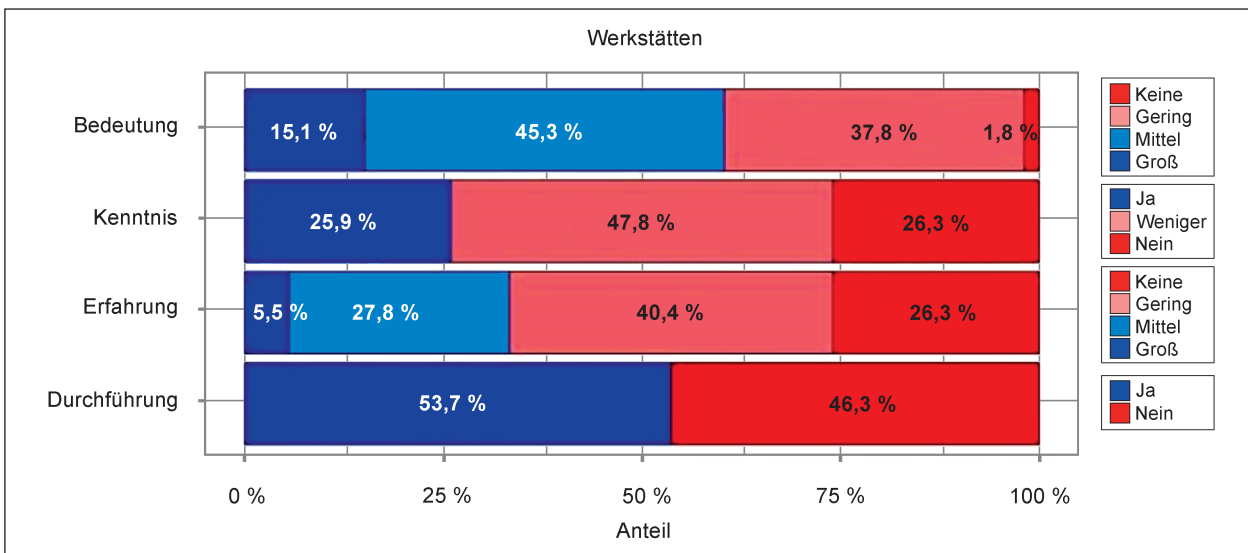


Bild 4-1: Kenntnis und Erfahrung zu/mit bisherigen Mobilitätskonzepten in 55 Werkstätten

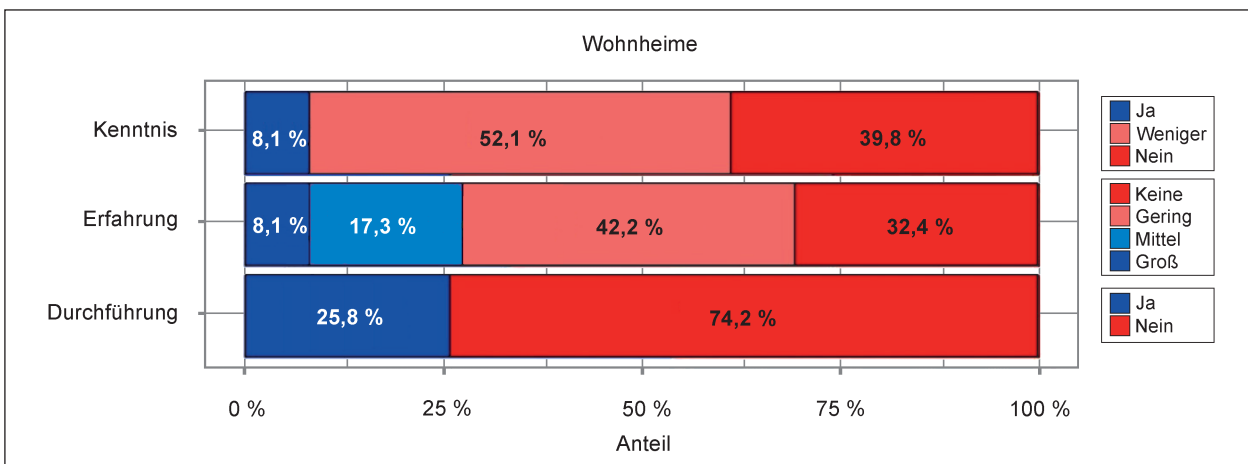


Bild 4-2: Kenntnis und Erfahrung zu/mit bisherigen Mobilitätskonzepten in 66 Wohnheimen (Informationen über die Bedeutung fehlen)

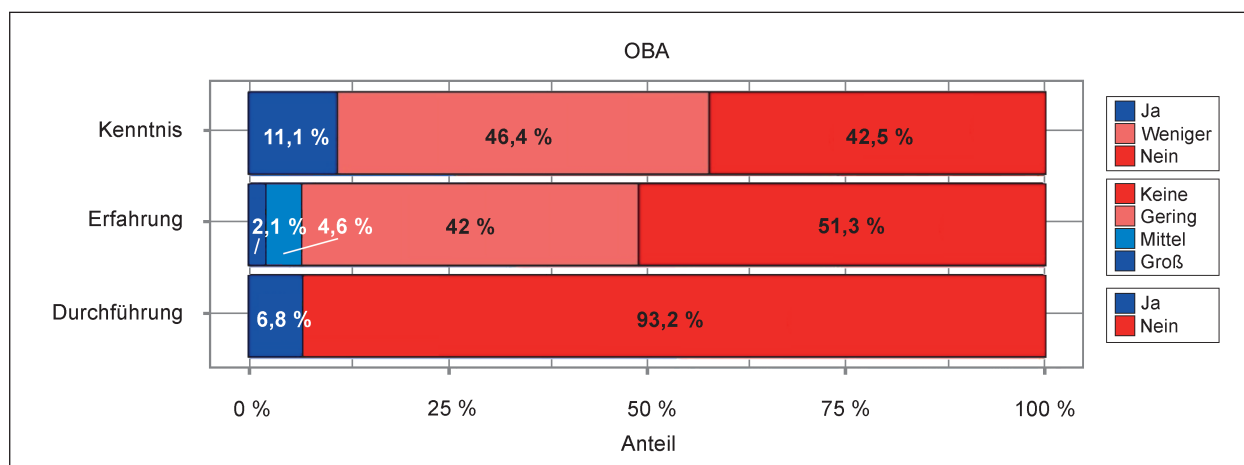


Bild 4-3: Kenntnis und Erfahrung zu/mit bisherigen Mobilitätskonzepten in 41 Einrichtungen der offenen Behindertenarbeit (Informationen über die Bedeutung fehlen)

(siehe Bild 4-3). Allerdings wurde kein Konzept namentlich benannt. Die vereinzelt Nennungen deuten vielmehr auf eigene Konzeptüberlegungen bzw. Förderplanungen hin – wie z. B.: personenbezogenes Konzept der Einrichtung, eigene Trainingsmaßnahme, am Klienten orientiert individuelle Schulungen, durch örtliche Polizei, praktisches Radfahrtraining inklusive Theorieanteil durch die Verkehrserzieher der Polizei, Rehabilitationstraining.

In den Wohnheimen zeigt sich das gleiche Bild wie in den Werkstätten: Der Anteil der Wohneinrichtungen, die eine Mobilitätsförderung durchführen, ist höher, als der Anteil an Wohneinrichtungen, die angeben, Kenntnisse über ein konkretes Mobilitätsförderkonzept zu haben. Dieser Zusammenhang ist innerhalb der OBA nicht vorhanden, allerdings ist der Anteil der OBA, die eine Mobilitätsförderung durchführen, mit nur 6,8 % sehr gering.

Durchführung von Mobilitätsförderkonzepten

53,7 % der Werkstätten, 25,8 % der Wohnheime und 6,8 % der OBA gaben an, eine Mobilitätsförderung durchzuführen (siehe Bild 4-1, 4-2 und 4-3, jeweils unterer Balken).

Personelle und zeitliche Gestaltung

Betrachtet man alle Einrichtungen, dann hatten 3,1 % angegeben, sie konnten die Mobilitätsförderung sehr gut umsetzen, 40,9 % hatten angegeben, dass sie sie gut umsetzen konnten, 42,1 % weniger gut und 13,9 %, dass sie sie schlecht umsetzen konnten. Bezüglich der personellen Gestaltung

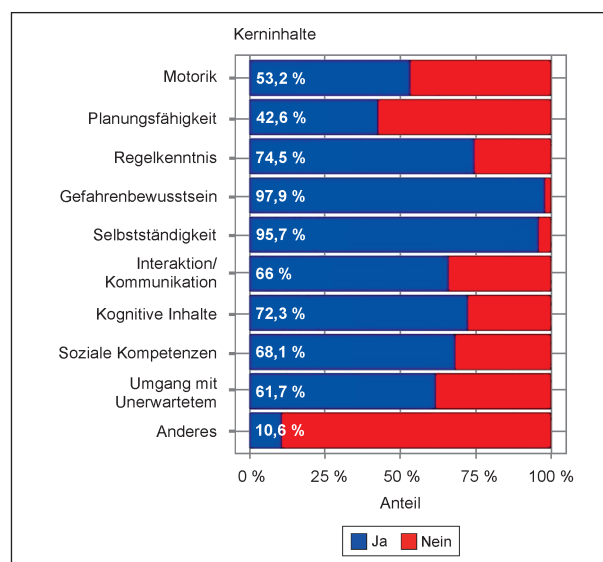


Bild 4-4: Kerninhalte der bislang durchgeführten Mobilitätsförderkonzepte (n = 48)

gaben 1,3 % an, die Mobilitätsförderung lässt sich sehr gut, 35,7 % gut, 50,3 % weniger gut und 12,7 % schlecht gestalten.

Des Weiteren gaben Einrichtungen, die eine Mobilitätsförderung anbieten (insgesamt 48), an, worauf sie ihre Förderschwerpunkte legen. Es wurden zehn Kerninhalte definiert und aufgeführt, die mit einem Häkchen markiert werden konnten. Eine Übersicht dazu ist in Bild 4-4 dargestellt.

Wesentliche und nennenswerte Unterschiede zwischen den Einrichtungsarten lassen sich nicht entnehmen. Ihre prozentualen Angaben liegen sehr eng beieinander. Einzig hervorzuheben ist, dass die Werkstätten mit 50,0 % die Planungsfähigkeit mit als wesentlichen Schwerpunkt und Kerninhalt ihrer

durchgeführten Konzepte sehen. Die Wohnheime geben dies nur zu 31,25 % und die OBA zu 33,33 % an. Fast alle Einrichtungen legen demnach ihren Schwerpunkt der Förderung auf das Gefahrenbewusstsein (97,9 %) und die Selbstständigkeit (95,7 %). In moderatem Maß vertreten ist die Förderung von Regelkenntnissen (74,5 %), kognitiven Inhalten (72,3 %), sozialen Kompetenzen (68,1 %), Interaktions- und Kommunikationsfähigkeiten (66 %) und Umgang mit Unerwartetem (61,7 %). Am seltensten, aber immerhin noch von etwa der Hälfte der Befragten, wurden Motorik (53,2 %) und Planungsfähigkeit (42,6 %) als Fokus der Mobilitätsförderung genannt.

10,6 % der Einrichtungen, die eine Mobilitätsförderung durchführen, erwähnten auch andere Förderschwerpunkte, darunter Rollstuhltraining und blindenspezifische Kompetenzen.

Diese Förderschwerpunktsetzung angebotener Mobilitätsförderung wurde mit Wünschen bzgl. Mobilitätsförderschwerpunkten verglichen (siehe dazu Bild 4-6 und Bild 4-7).

Die Umsetzung der Mobilitätsförderung erfolgt in 54,3 % der Einrichtungen sowohl theoretisch als auch praktisch, in 39,2 % der Einrichtungen ausschließlich praktisch und in 6,5 % der Einrichtungen nur theoretisch.

Bezüglich der Gruppengröße der Mobilitätsförderung gaben 57,4 % der Einrichtungen, die eine Mobilitätsförderung durchführen, an, eine Einzelförderung, 42,6 % eine Förderung in Kleingruppen (2 – 4 Personen) und 30,0 % eine Förderung in größeren Gruppen (ab 5 Personen) anzubieten (Mehrfachnennungen möglich).

Die Mobilitätsförderungen der Einrichtungen stehen zu 70,2 % in Verbindung mit anderen durchgeführten Förder- bzw. Bildungsangeboten der jeweiligen Einrichtungen. Genannt wurde hierbei z. B.: Einkaufstraining, Physiotherapie, Selbstversorgung, Ergotherapie, Arztbesuche, Erschließen des Arbeitswegs, Erschließen von Freizeitzielen, arbeitsbegleitende Maßnahmen, Qualifizierungsbaustein Außenarbeitsplatz/externe Praktika, innerhalb des Berufsbildungsbereichs, in Kombination mit Betriebsbesichtigungen.

38,3 % der Einrichtungen mit Mobilitätsförderangeboten bieten Fortbildungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Thematik an. 78,7 % gestalten die

Mobilitätsförderung entsprechend der individuellen Bedürfnisse der Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit geistiger Behinderung.

Verkehrsnutzung

Jede Einrichtung sollte angeben, zu welchem Anteil die Menschen mit geistiger Behinderung mit welchen Verkehrsmitteln zur Einrichtung gelangen.

In Bild 4-5 ist eine entsprechende Übersicht dargestellt: Für jede Einrichtung, gegliedert nach Einrichtungstyp, steht eine Säule, welche die Zusammensetzung der Verkehrsbeteiligung ihrer betreuten Menschen mit geistiger Behinderung darstellt. Die erste Säule auf der linken Seite bei OBA liest sich als: Diese OBA gab an, dass 25 % ihrer Besucherinnen und Besucher einen privat organisierten Fahrdienst, 25 % den Fernverkehr und 50 % den ÖPNV für die Anfahrt nutzen. Entsprechend kann so ein umfassender Überblick über die Verkehrsnutzung gewonnen werden: Damit greift der weitestgrößte Anteil an Menschen mit geistiger Behinderung auf Fahrdienste zurück (in Bild 4-5, Rot und Orange) statt auf öffentliche Verkehrsmittel (in Bild, Lila und Türkis). Hervorzuheben ist, dass es große Unterschiede zwischen den einzelnen Einrichtungen gibt und auch zwischen Einrichtungen desselben Einrichtungstyps.

Wünsche bzgl. eines Mobilitätsförderkonzepts

Zusätzlich zur Erhebung der Schwerpunkte intern bestehender Mobilitätsförderkonzepte (vgl. Bild 4-6) wurden die Einrichtungen befragt, auf welche dieser Schwerpunkte ein Mobilitätsförderkonzept besonders eingehen sollte. Bild 4-7 zeigt pro abgefragtem Schwerpunkt den prozentualen Anteil der Einrichtungen, die diesen als wichtig erachten. Am häufigsten wurden der Umgang mit Unerwartetem (83,1 %), Gefahrenbewusstsein (81,3 %), Selbstständigkeit (77,7 %) und kognitive Inhalte (74,7 %) genannt. In moderatem Maße wurden Interaktions- und Kommunikationsfähigkeiten (65,1 %), Planungsfähigkeit (64,5 %) sowie Regelkenntnis (61,4 %) genannt. Am wenigsten vertreten unter den Wünschen über die Schwerpunkte eines Mobilitätsförderkonzepts waren soziale Kompetenzen (41,6 %) und Motorik (19,9 %). 6 % der Einrichtungen gaben auch andere, nicht konkret abgefragte Förderschwerpunkte an, wie z. B. ständiges praktisches Einüben und Trainieren sowie Orientierung im Stadtgebiet.

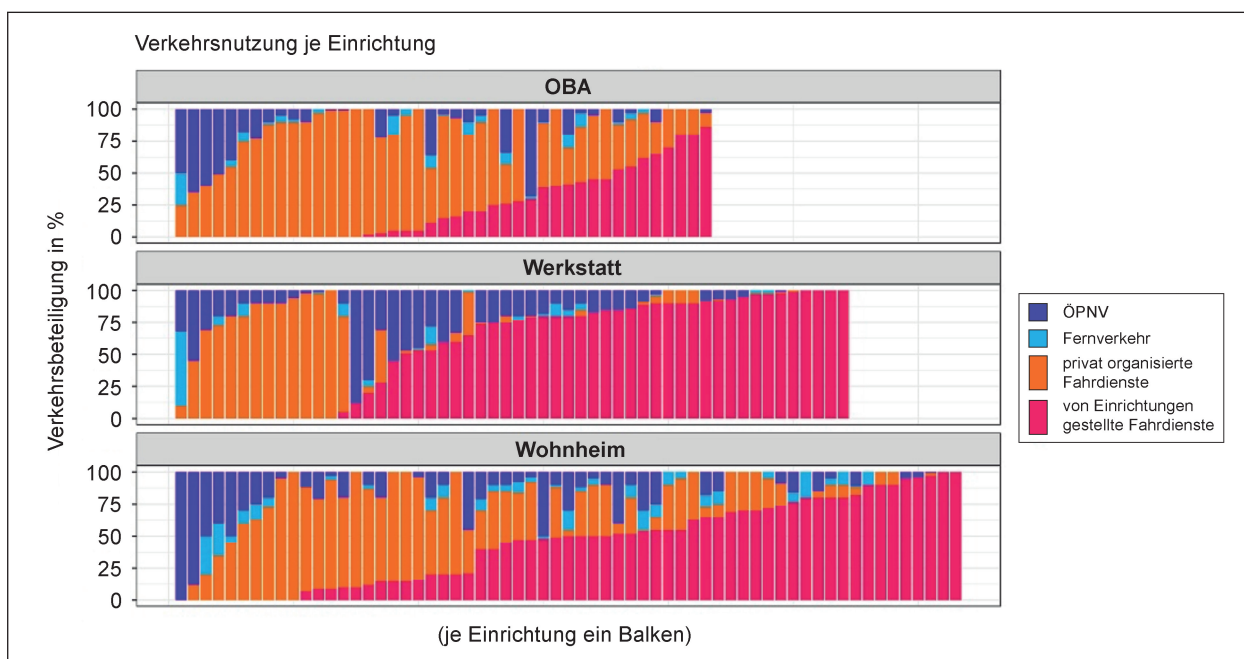


Bild 4-5: Verkehrsnutzung je Einrichtung

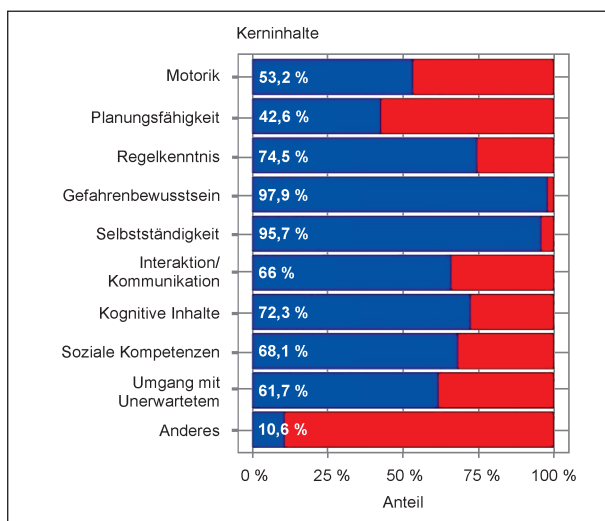


Bild 4-6: Kerninhalte bestehender Mobilitätsförderkonzepte

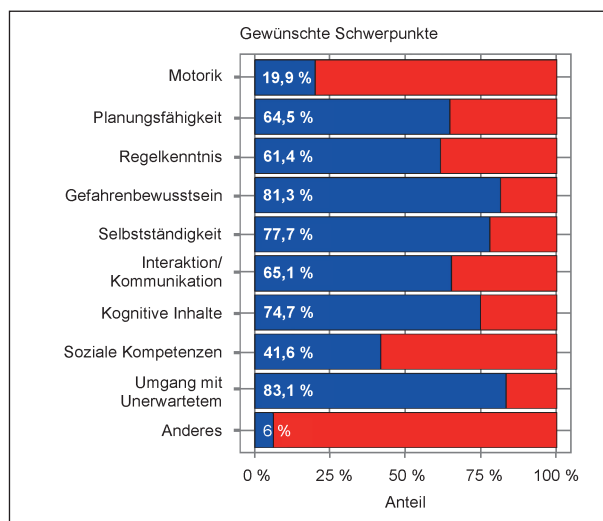


Bild 4-7: Gewünschte Schwerpunkte bzgl. eines Mobilitätsförderkonzepts

Im Vergleich mit den Schwerpunkten aktueller Mobilitätsförderangebote (vgl. Bild 4-6), wird auf der einen Seite deutlich, dass ein größerer Fokus der Schulung auf den Umgang mit Unerwartetem und Planungsvermögen gelegt werden sollte. Die Bereiche Motorik und soziale Kompetenzen sollten tendenziell nicht in den Vordergrund gestellt werden (vgl. Bild 4-7). Wesentliche und nennenswerte Unterschiede zwischen den Einrichtungsarten lassen sich auch hierbei nicht entnehmen. Allerdings ist die Planungsfähigkeit ein Schwerpunkt, der von der OBA zu 80,0 % und der Wohnheime zu 57,14 % in-

nerhalb eines Mobilitätsförderkonzepts gewünscht wird, was nachvollziehbar ist, da er einen geringen Kerninhalt innerhalb der OBA und Wohnheime ausmacht. Die Werkstätten betonen diesen Schwerpunkt weiterhin zu 66,67 %.

In der Konzeptabfrage wurde zudem in einer offenen Frage nach Schwierigkeiten und Barrieren in der eigenständigen Nutzung des ÖPNV und der selbstständigen Teilhabe am Straßenverkehr gefragt. Die Antworten erwiesen sich als sehr vielseitig, weshalb sie in diverse Kategorien eingeordnet

wurden (Bild 4-8). Die Kategorisierung erfolgte in Anlehnung an eine zuvor festgelegte Bezeichnung der Arten von Barrieren:

- Umweltbezogene Barrieren
 - materielle Barrieren innerhalb der Strecke (Hindernisse, Art der Strecke, Treppen, Aufzüge, Beschaffenheit, Beleuchtung, ...),
 - strukturelle Barrieren (gegebene Verkehrsinfrastruktur, komplexe Fahrgastinformationen, Überschaubarkeit und Platzierung der Fahrpläne, Fahrkartenautomaten, Orientierungs-/Namensschilder, ...),
 - gesellschaftlich bedingte Barrieren (z. B. geringe Akzeptanz, ...),
 - spontan auftretende Gegebenheiten/Veränderungen (Verspätung, Ausfall, Baustelle, ...).
- Personenspezifische Schwierigkeiten (fehlende Kompetenzen) (dazu auch: MONNINGER 2015)

87 % der Einrichtungen gaben strukturelle Barrieren (z. B. Probleme mit Fahrkartenautomaten sowie mit Fahrplänen, das Fehlen von leichter Sprache und Piktogrammen oder auch mangelhafte Radwege) an. Des Weiteren wurden personenspezifische Barrieren (43 %) (z. B. überlastete Fahrstrecken oder das Einhalten von Umgangsregeln), materielle Barrieren (34,9 %) (z. B. Hindernisse oder Barrieren an Straßenwegen sowie Bahnhöfen) und ge-

ellschaftlich bedingte Barrieren (22,1 %) (z. B. fehlende Rücksichtnahme, geringes Zutrauen in das Können und fehlende Unterstützung oder auch Ablehnung) genannt. 11,6 % der befragten Einrichtungen nannten u. a. spontan auftretende Veränderungen wie Zugausfälle und Verspätungen, als Schwierigkeiten.

Eine weitere offene Frage befasste sich mit dem konkreten Förderbedarf im Hinblick auf eine weitestgehend selbstständige Mobilität und Teilhabe am ÖPNV und innerhalb des Straßenverkehrs. Die Antworten wurden ebenfalls in Kategorien eingeteilt (siehe Bild 4-9). Häufig genannte Förderbereiche sind: Individuelles Training (53,5 %) (z. B. ÖPNV kennenlernen oder Strecken trainieren), Orientierung (34,3 %) (z. B. Finden einer Haltestelle oder Reagieren auf Veränderungen), Verständnis (30,2 %) (z. B. Fahrpläne und Aushänge verstehen), Gefahrenbewusstsein (17,4 %) oder/und Kommunikations- (9,3 %) und Planungsfähigkeit (5,8 %).

Wäre eine Handreichung hilfreich?

Auf die Frage, ob eine Handreichung zur Förderung eigenständiger Mobilität für die Arbeit mit erwachsenen Menschen mit geistiger Behinderung hilfreich wäre, antworteten 70,3 % der Einrichtungen mit Ja und nur 6,1 % mit Nein. Mit Nein beantworteten die Frage zwei WfbM, vier Wohneinrichtungen, zwei OBA und zwei Eltern. Eine verlässliche Interpreta-

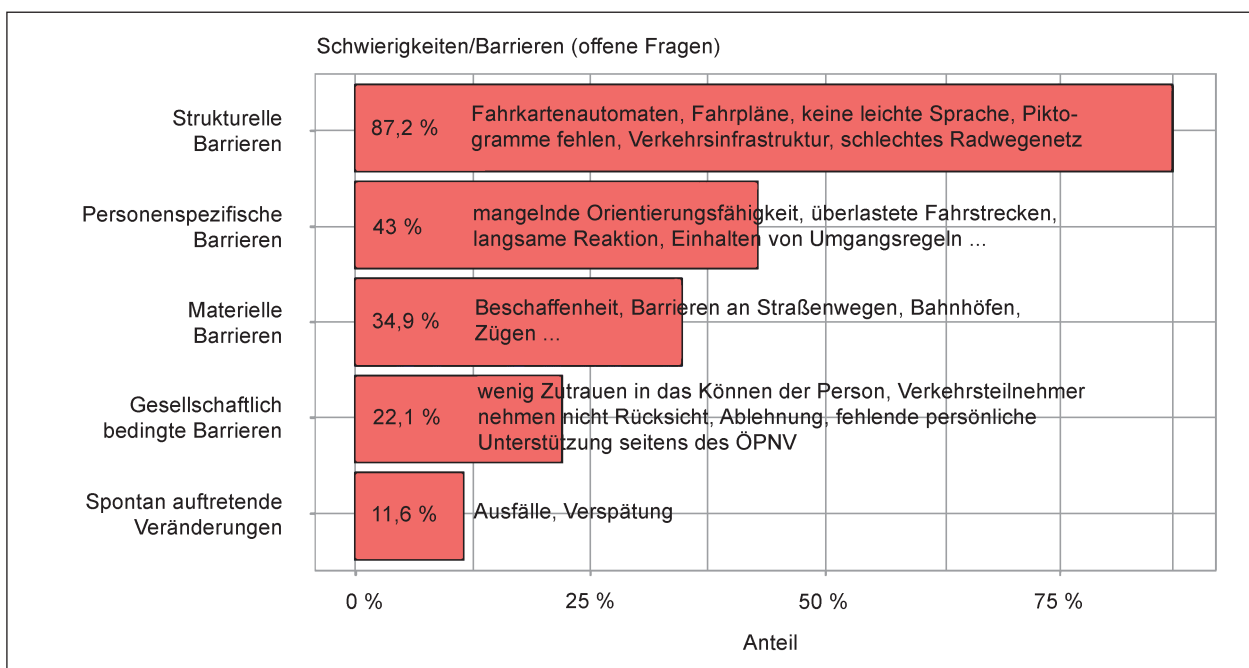


Bild 4-8: Schwierigkeiten/Barrieren

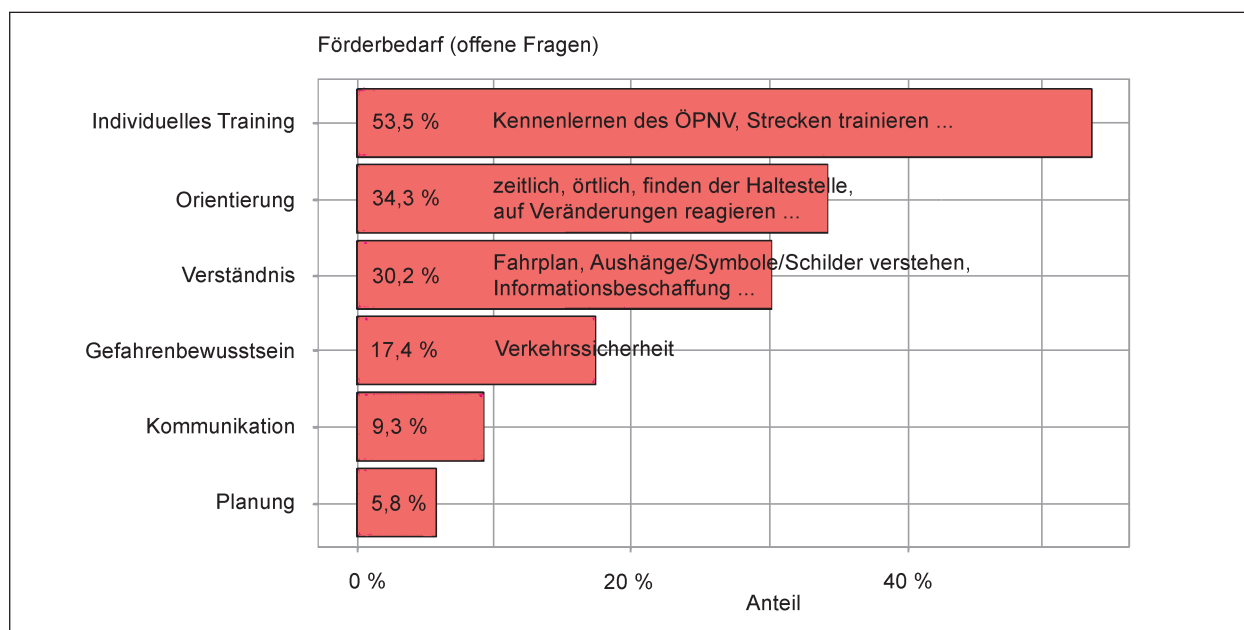


Bild 4-9: Förderbedarf

tion ist aufgrund der geringen Nennungen mit Nein nicht gegeben. Die restlichen 23,6 % konnten die Frage zu diesem Zeitpunkt nicht beurteilen.

4.2.5 Zusammenfassung der Konzeptabfrage und Konsequenzen für die Curriculumsentwicklung

Die Relevanz und Bedeutung von Mobilitätsförderung wird als hoch eingeschätzt. Allerdings sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der verschiedenen Einrichtungen wenig erfahren, wenig geschult und haben geringe Kenntnis von entsprechenden Konzepten. Dies stellt für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aber keinen Grund dar, keine Mobilitätsförderung anzubieten, im Gegenteil wie ersichtlich ist, werden dennoch relativ häufig Mobilitätsförderangebote durchgeführt. Auf welcher Grundlage und mit welcher Schwerpunktsetzung bleibt allerdings offen. Die große Mehrheit gab an, dass für sie eine Handreichung zur Förderung eigenständiger Mobilität von Erwachsenen mit geistiger Behinderung hilfreich wäre.

Sowohl Einzel- als auch Gruppenförderung werden durchgeführt, oft in Verbindung mit anderen Förderangeboten. Eine Handreichung sollte durch die Möglichkeit der flexiblen Handhabung dahingehend kompatibel sein.

Die Nutzung von vornehmlich privaten oder von der Einrichtung gestellten Fahrdiensten ist zumindest

ein Hinweis dafür, dass Möglichkeiten, eigenständig mobil zu sein, bislang nicht genutzt werden.

Grundsätzlich wird Mobilitätsbildung und -förderung in den jeweiligen Einrichtungen und bei den Eltern, die ein Kind mit Behinderung haben, als wichtig erachtet. Dass in Einrichtungen 70,2 % der aktuell angebotenen Mobilitätsförderungen in Verbindung mit anderen Förder- bzw. Bildungsangeboten stehen, deutet auf eine (sinnvolle) Implementierung von Schulungsinhalten zu eigenständiger Mobilität im Alltag der Menschen mit geistiger Behinderung hin und sollte nicht losgelöst davon durchgeführt werden. Mobilitätsförderung zielt eben darauf ab, seinen Aktionsradius und seine Selbstständigkeit auf täglichen Wegen innerhalb des persönlichen Umfelds zu erweitern. Hierbei sollte der Wunsch der befragten MitarbeiterInnen und Eltern berücksichtigt werden, innerhalb eines Mobilitätskonzepts und einer Mobilitätsförderung bewusst Schwerpunkte aufzugreifen, die den Umgang mit Unerwartetem, das Gefahrenbewusstsein, die Planungsfähigkeit sowie Regelkenntnisse schulen.

Dass für Menschen mit geistiger Behinderung Barrieren (z. B. komplexe Fahrkartenautomaten, unübersichtliche und schwer zu lesende Fahrpläne, das Nichtvorhandensein von Informationen und Anweisungen in leichter Sprache, der Mangel an Piktogrammen) in der eigenständigen Nutzung des ÖPNV und in ihrer selbstständigen Teilhabe am Straßenverkehr bestehen, muss bei der Entwicklung eines Curriculums bedacht werden. Eine Be-

seitigung dieser Barrieren und die Schaffung eines weniger komplexen ÖPNV-Systems kann jedoch nicht Gegenstand eines Schulungskonzepts sein. Vielmehr gilt es, diese Barrieren zu erkennen und Wege aufzuzeigen, wie diese sicher und verlässlich von Menschen mit geistiger Behinderung bewältigt werden können.

In einem Mobilitätscurriculum sollten folgende Bereiche Beachtung finden: Umgang mit Unerwartetem, Gefahrenbewusstsein, Selbstständigkeit, Planungsfähigkeit und die genannten Förderbedarfe der offenen Frage in Bild 4-9. In Bezug auf Barrieren kann festgehalten werden, dass strukturelle Barrieren (siehe Bild 4-8) nur teilweise mithilfe eines Förderkonzepts umgangen und verringert werden können. Eine Schwerpunktsetzung muss auf den Bereich persönlicher Barrieren gelegt werden; hier muss ein Konzept ansetzen und Fördervorschläge aufzeigen. Materielle und gesellschaftlich bedingte Barrieren können nur von der Politik und öffentlichen Bestrebungen beseitigt werden. Ein Mobilitätskonzept kann aber inhaltlich darauf aufmerksam machen.

4.2.6 Erfassung von Mobilitätskompetenzen und Mobilitätsverhalten einzelner Personen (Stufe 2b)

Bei der Online-Erfassung wurden die Mobilitätskompetenzen und das Mobilitätsverhalten von erwachsenen Menschen mit geistiger Behinderung im Sinne von Einzelfallanalysen eruiert.

Bei der Befragung wurde eine Gleichverteilung nach Grad der Behinderung angestrebt. Dies war letztendlich nicht möglich, da vier Einrichtungen kurzfristig abgesagt hatten. Um die gewünschte Gesamtstichprobenanzahl von $N = 260$ beibehalten zu können, wurden erwachsene Menschen mit geistiger Behinderung aus weiteren Einrichtungen hinzugezogen, was zu einem Ungleichgewicht der Zielgruppenverteilung führte. Hiernach ist die Gruppe von Menschen mit schwerster Behinderung im Vergleich zu Menschen mit leichter und mittlerer Behinderung (nach ICD-10) unterrepräsentiert.

Insgesamt konnten Daten zu 95 Personen (37 weiblich, 58 männlich) mit geistiger Behinderung gewonnen werden. Das Alter dieser Personen lag zwischen 17 und 82 Jahren (Mittelwert: 36,7 Jahre; Standardabweichung: 15,5 Jahre). 24,2 % hatten eine leichte, 40 % eine mittlere, 22,1 % eine schwere und 13,7 % eine schwerste geistige Behinderung

(nach ICD-10). Außerdem hatten 21 % eine zusätzliche Sinnesbeeinträchtigung.

Bisheriges und gewünschtes Verkehrsverhalten

Hinsichtlich des Verkehrsverhaltens wurde erfasst, welche Verkehrsmittel von den Menschen mit geistiger Behinderung aktuell genutzt werden und welche Wünsche sie in Bezug auf die zukünftige Nutzung von Verkehrsmitteln haben. Eine Übersicht über die aktuell genutzten Verkehrsmittel der Menschen mit geistiger Behinderung, gegliedert nach dem Grad der Behinderung, findet sich in Bild 4-10. Mehrfachnennungen waren bei dieser Frage möglich. So sagt beispielsweise der oberste Balken im Diagramm aus, dass unter allen in diesem Fragebogen erfassten Menschen mit einer leichten geistigen Behinderung knapp 75 % (auch) zu Fuß im Straßenverkehr unterwegs sind. Die ersten drei Punkte betrachten Mobilitätsarten, mit denen die Person sich alleine bewegen kann. Menschen mit leichter und mittelgradiger geistiger Behinderung scheinen relativ häufiger zu Fuß zu gehen (jeweils knapp 75 %) als Menschen mit schwerer und schwerster geistiger Behinderung (knapp über 40 %; knapp 25 %). Das Fahrrad wird vor allem von Menschen mit leichter Behinderung bzw. mittlerer geistiger Behinderung genutzt (knapp 18 %; knapp 25 %). Die nächsten fünf Mobilitätsarten umfassen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Hier zeigt sich, dass der Anteil, der diese Verkehrsmittel nutzenden Menschen, mit steigendem Behinderungsgrad abnimmt. Am häufigsten wird der Bus genutzt; von Menschen mit einer leichten geistigen Behinderung zu 56 %. Die letzten drei Verkehrsmittel sind Fahrdienste und zeigen einen höheren Nutzungsanteil auf. Fahrdienste werden insbesondere von Menschen mit schwerer und schwerster geistiger Behinderung genutzt; insbesondere die Fahrdienste der jeweiligen Einrichtung werden hier von Menschen mit einer schweren bis schwersten Behinderung zu über 90 % in Anspruch genommen. Bei Personen mit leichter bis mittlerer geistiger Behinderung ist der Anteil der Nutzer von 56 % bzw. 68 % deutlich geringer. Dies deckt sich auch mit den Erkenntnissen aus der Konzeptabfrage, über die Anreise von Menschen mit geistiger Behinderung in ihre Einrichtungen (siehe Bild 4-10). Unter dem Punkt „Andere“ wurden derzeit verwendete weitere Verkehrsmittel, wie zum Beispiel das Taxi mit über 6 % bis zu 15 % angegeben.

Auf die Frage, welche Verkehrsmittel die Personen mit geistiger Behinderung gerne zukünftig nutzen würden, konnte vielfach (in 52,6 % der Fälle) keine Antwort gegeben werden. Dies ist sehr wahrscheinlich dadurch erklärbar, dass der Fragebogen von einer Mitarbeiterin/einem Mitarbeiter der Einrichtung über bzw. im Beisein stellvertretend für die Menschen in dieser Einrichtung ausgefüllt wurde. Eine

weitere Erklärung wäre, dass es schwierig ist, einen Wunsch zu äußern, wenn man z. B. mit einem Verkehrsmittel noch nie alleine unterwegs war; die Erfahrung bisher nicht machen konnte und somit auch das Verkehrsmittel nicht kennt. Entsprechend sind auch die Erkenntnisse aus dieser Abfrage in diesem Kontext zu beurteilen. In Bild 4-11 sind die Wünsche derjenigen (47,4 %) dargestellt, bei welchen eine

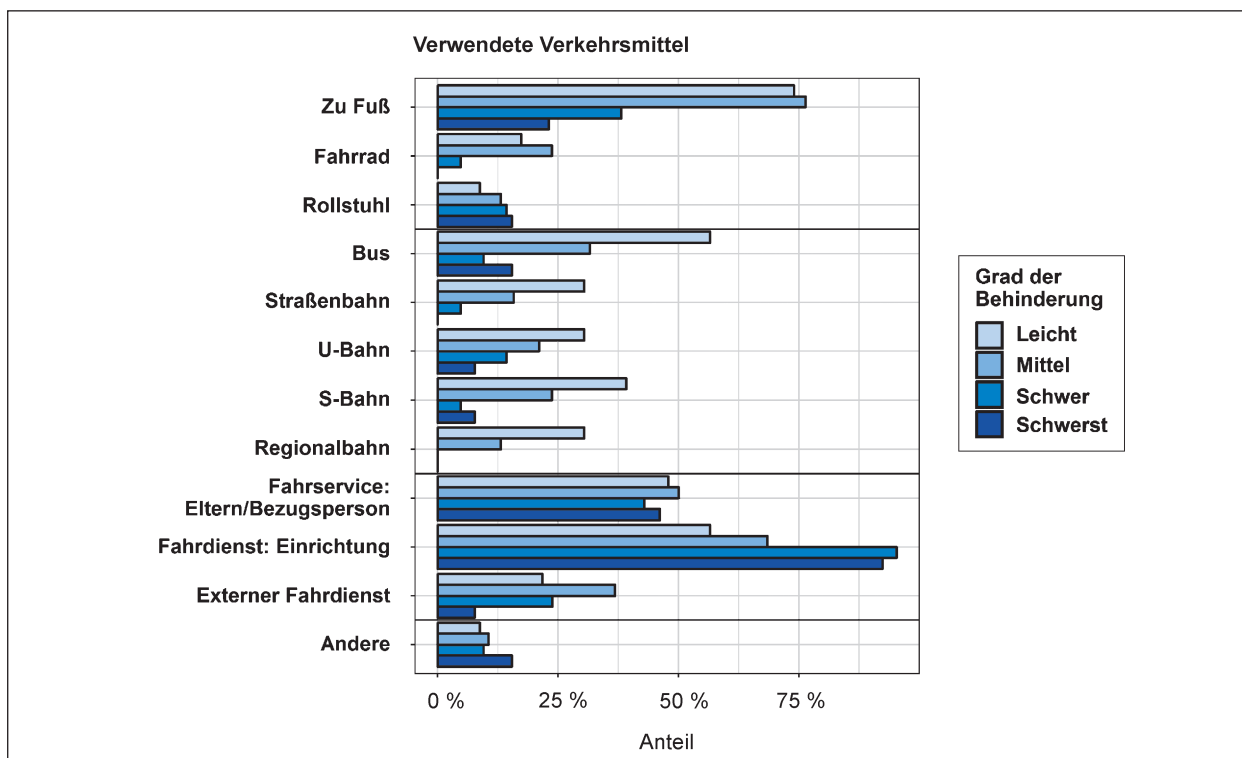


Bild 4-10: Verwendete Verkehrsmittel

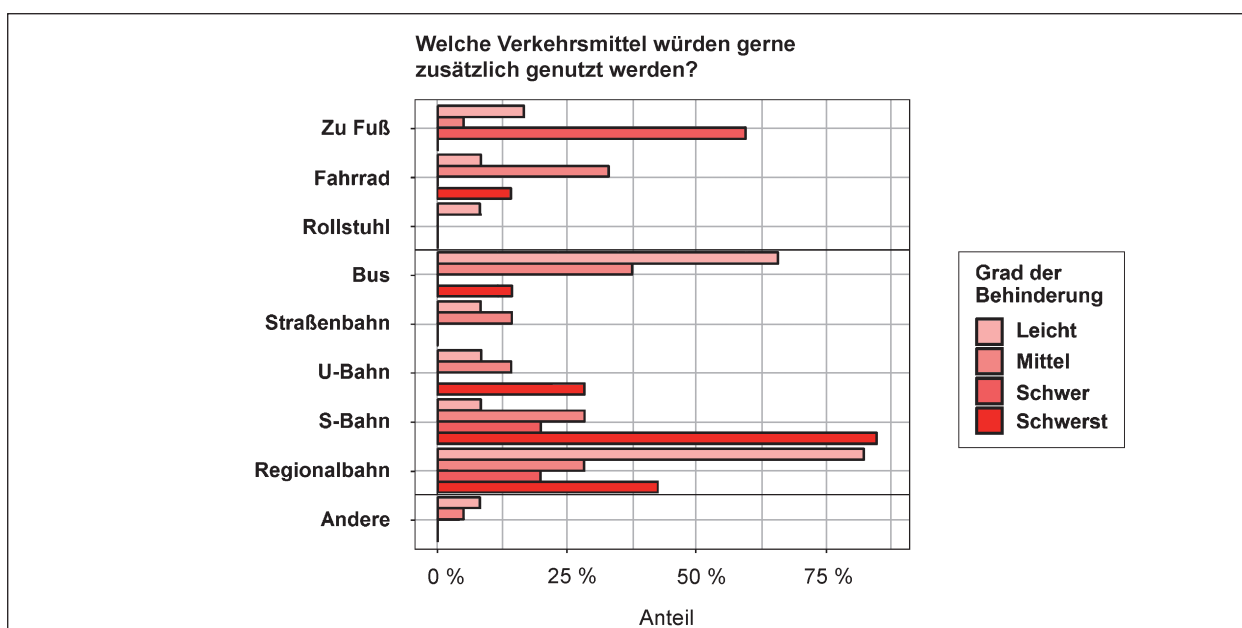


Bild 4-11: Verkehrsmittel, die zusätzlich genutzt werden wollen

Aussage möglich war. Das waren 45 der insgesamt 95 Personen.

Es zeigt sich, dass Menschen mit geistiger Behinderung sich vor allem wünschen, öffentliche Verkehrsmittel häufiger zu nutzen – insbesondere Bus, S-Bahn und Regionalbahn. Besonders deutlich zu sehen ist, dass Menschen mit einer schweren bis schwersten Behinderung sich wünschen, mit der S-Bahn unterwegs zu sein; Menschen mit einer leichten Behinderung sich vor allem wünschen, mit dem Bus und der Regionalbahn unterwegs zu sein (Bild 4-11).

Mobilitätskompetenzen von Menschen mit geistiger Behinderung

Eine Übersicht über einzelne Mobilitätskompetenzen von erwachsenen Menschen mit geistiger Behinderung in Abhängigkeit vom Grad ihrer Behinderung ist in Bild 4-12 gegeben. Wie zu erwarten nehmen alle hier dargestellten Fähigkeiten mit steigendem Grad der Behinderung ab. Zu den stärker ausgeprägten Fähigkeiten zählen, besonders bei geringerem Grad der Behinderung, Motorik und Reaktionen im Verkehr sowie soziale Fähigkeiten.

Weniger ausgeprägt zeigen sich die Mobilitätskompetenzen im Bereich Planung und Umgang mit Unerwartetem. Dies steht in Übereinstimmung mit den abgeleiteten Empfehlungen über die gewünschten Schwerpunkte eines Mobilitätsförderkonzepts (siehe Bild 4-7). Eine zielführende und kompetenzorientierte Mobilitätsförderung sollte diese schwächer ausgeprägten Fähigkeiten berücksichtigen.

4.2.7 Zusammenfassung der Abfrage von Mobilitätskompetenzen und Konsequenzen für die Curriculumentwicklung

Aus den Ergebnissen der Ist-Analyse ergeben sich Konsequenzen für die Curriculumentwicklung. Dass ein sehr großer Teil Erwachsener mit geistiger Behinderung Fahrdienste benutzt und nur ein geringer Teil den ÖPNV (die NutzerInnen sind vor allem Erwachsene mit leichter geistiger Behinderung) zeigt im Vergleich der zusätzlich gewünschten Verkehrsmittelnutzung, dass öffentliche Verkehrsmittel durchaus häufiger genutzt werden wollen. Eine Mobilitätsförderung sollte gezielt den ÖPNV berücksichtigen und je nach Wunsch der Teilnehmerin/ des Teilnehmers diesbezügliche Schulungseinhei-

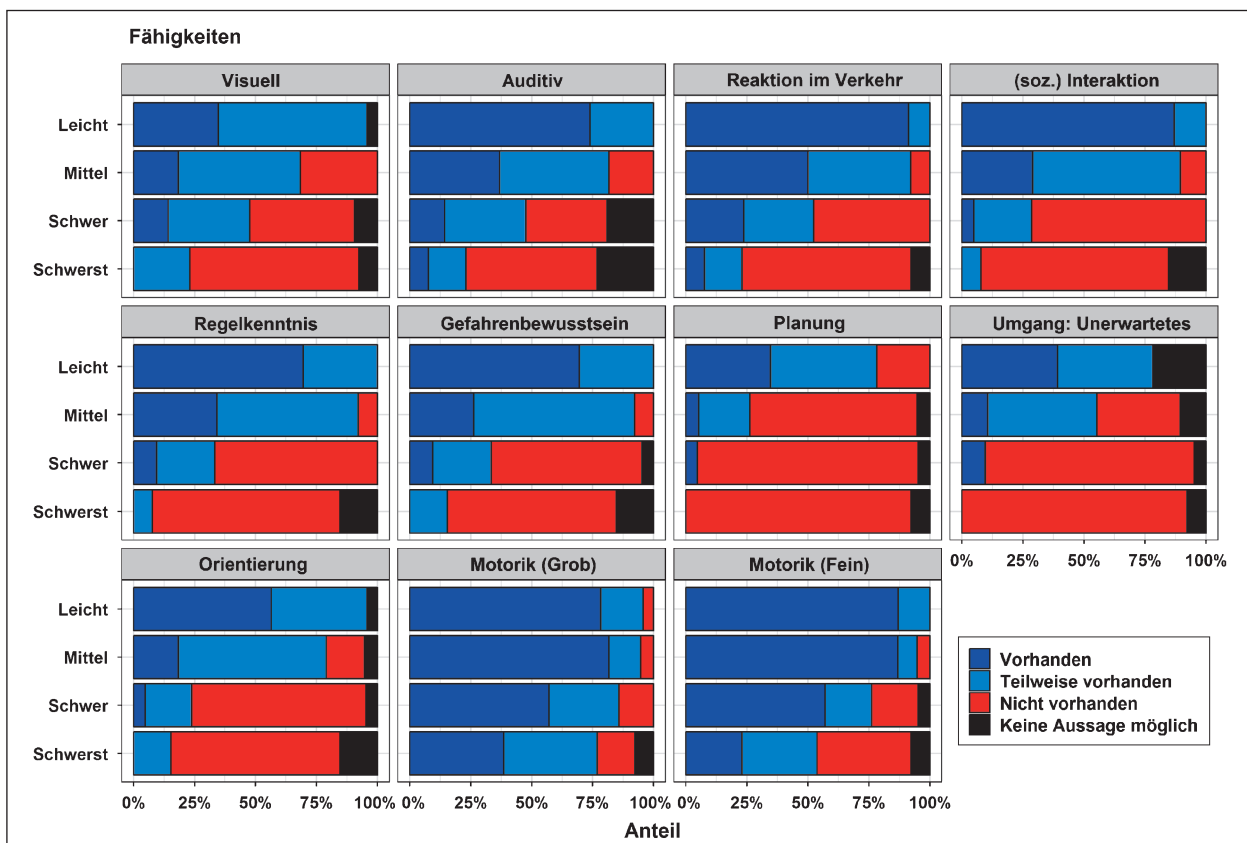


Bild 4-12: Fähigkeiten

ten auch anbieten. Durch Lerninhalte, Lernziele und Fördervorschläge müssen in einem Konzept didaktisch-methodische Schwerpunkte in den Kompetenzbereichen Planung, Umgang mit Unerwartetem und Orientierung gesetzt werden.

Weiterhin zeigte sich deutlich, dass die vier Verkehrsteilnahmearten, Bus, Bahn, Fahrrad und zu Fuß bzw. mit Rollstuhl von erwachsenen Menschen mit geistiger Behinderung besonders gewünscht werden.

Entsprechend erscheint für das Curriculum eine Untergliederung nach diesen vier Mobilitätsarten sinnvoll:

- Bus,
- Bahn (S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Regionalbahn),
- Fahrrad und
- zu Fuß bzw. Rollstuhl.

Jedes Verkehrsmittel bzw. jede Mobilitätsart berücksichtigt dabei die 13 Mobilitätskompetenzen (vgl. Kapitel 4.1.3):

- Regelkenntnisse,
- Planungskompetenz,
- Motorik (Grob- und Feinmotorik),
- Wahrnehmung (visuell und auditiv),
- Aufmerksamkeit und Reaktion,
- Orientierung,
- Gefahrenbewusstsein bzw. Sicherheitsbewusstsein,
- Soziale Kompetenzen und Interaktion,
- Sprache (Sprechen und Sprachverständnis),
- Kommunikation (verbal und nonverbal),
- Lesefähigkeit,
- Gedächtnis und Kognition,
- Selbstständigkeit.

Zu jeder Mobilitätskompetenz werden mögliche Lernziele präsentiert, die sich sowohl in der Umfrage herauskristallisiert hatten, aber auch in der Literatur (Literaturanalyse oder z. B. Materialien der

Deutschen Verkehrswachten u. a.) zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung als wichtig erachtet werden.

5 Phase 2 – Konzeptualisierung der Handreichung MobiLe

Der Inhalt und Aufbau der Handreichung ergab sich nicht gänzlich losgelöst von den Ergebnissen der Ist-Analyse aus Phase 1.

5.1 Methodik Konzeptualisierung der Handreichung

Basierend auf den Ergebnissen der Literaturanalyse, der Analyse bestehender Förderkonzepte und der Abfrage von Mobilitätskompetenzen wurde ein Entwurf der Handreichung mit Curriculum konzipiert.

Folgende Anforderungen an die zu entwickelnde Handreichung mit Curriculum lassen sich aus den Ergebnissen ableiten:

- Direkter Praxisbezug zum Straßenverkehr und ÖPNV/auf Verkehrswirklichkeit transferieren,
- Berücksichtigung verschiedener Mobilitätsarten,
- in Schulungseinheiten/Themengebiete untergliedern,
- strukturelle Barrieren der Verkehrsinfrastruktur und Informationen sowie personenspezifische Barrieren in Lerninhalten aufgreifen,
- Mobilitätskompetenzen hervorheben (besonders: Umgang mit Unerwartetem, Orientierung, Gefahrenbewusstsein, Planungsfähigkeit),
- Schwerpunkt auf die individuelle und praktische Förderung setzen,
- Übungs- und Methodenangebot/-vorschläge (inkl. Anregung zur Individualisierung),
- Anmerkungen zur didaktischen Umsetzung der Förderung und
- einfache Handhabung, damit auch ungeschultes Personal damit umgehen kann (Schulungscharakter für Förderpersonen).

Weiterhin wurden alle (potenzielle) Projektpartnerinnen und -partner zu einer Gesprächsrunde eingeladen. Die Veranstaltung fand am 29. Juni 2017 an der Ludwig-Maximilians-Universität in München in der Zeit von 13.30 – 18.00 Uhr statt. Insgesamt haben sich 29 Personen aus 15 Einrichtungen an der Gesprächsrunde beteiligt.

Ziel der Veranstaltung war es, zum einen das Forschungsprojekt vorzustellen und insbesondere die konkrete Planung sowie das Vorgehen während der Praxisphase zu erläutern. Zum anderen sollte die Handreichung *MobiLe* – die zu diesem Zeitpunkt als Rohfassung vorlag – allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern zur Ansicht zur Verfügung gestellt werden, um hiernach gegebenenfalls weitere Anpassungen der Inhalte und Struktur vornehmen zu können.

Folgende Punkte wurden herausgearbeitet:

- Allgemeine Aspekte
 - Unter den Anwesenden kam große Verwunderung auf über das bisher geringe Maß an stattfindender Mobilitätsförderung in der Praxis, obwohl dies verlangt wird.
 - Eltern spielen eine große Rolle und sollten nicht außer Acht gelassen werden. Sie müssen in die Mobilitätsförderung mit einbezogen werden, um ihre Tochter/ihren Sohn in ihren/seinen Fähigkeiten im Kontext eigenständiger Mobilität zu stärken und letztlich, um die Erfahrungen der Eltern mit einzubeziehen.
 - In ländlichen Gegenden bedarf es an Anregungen, welche Art und Weise der Mobilitätsförderung bei einer geringen Dichte an öffentlichen Verkehrsmitteln sinnvoll wäre.
 - Als positiv wird ein datenbasiertes Training bewertet, ebenso die Bewusstseinsbildung für die Thematik Mobilität.
- Konkrete Aspekte, die bei der Erstellung der Handreichung Berücksichtigung finden sollten
 - In der Handreichung muss verdeutlicht werden, dass nicht immer der schnellste Weg (zeitlich gesehen) der sinnvollste ist.
 - Es besteht das Interesse einer Informationsweitergabe über diverse notwendige rechtliche Absicherungen, um Mobilitätsförderungen in der Praxis durchführen zu können (Einverständniserklärung der Eltern, Versicherung etc.).

- In den Hinweisen für die praktische Erprobungsphase sollte verdeutlicht werden, dass es um das Ausprobieren der Materialien geht und nicht um die gezielten Fortschritte der Personen.
- Es muss aufgeführt werden, dass die Handreichung sowohl zur Förderung neuer Kompetenzen als auch zur Erhaltung und Vertiefung bereits erlernter Kompetenzen herangezogen werden kann.
- Wünschenswert ist, dass ein Diplom erstellt wird, das die Teilnehmerin/der Teilnehmer nach erfolgreicher Beendigung der Fördermaßnahme erhält.
- Für die Förderperson könnte eine Checkliste erstellt werden, in der klar ersichtlich ist, welche Schritte für eine Mobilitätsförderung in welcher Reihenfolge beachtet werden müssen.

Die vorgenannten Punkte wurden soweit als möglich aufgegriffen und in die Handreichung eingearbeitet.

5.2 Ergebnisse und Zusammenfassung der entwickelten Handreichung

In der Zusammenschau der verschiedenen Ergebnisse zeigt sich deutlich, dass weder Praxis noch Theorie allein dazu in der Lage sind, ein ganzheitliches Bild von einer gelungenen Mobilitätsförderung zu skizzieren. Dies kann nur durch eine Verzahnung beider Aspekte geschehen. In der Handreichung mit Curriculum werden daher sowohl die theoretischen Grundlagen eigenständiger Mobilität (z. B. Bedeutung von Mobilität, Mobilitätskompetenzen) erläutert, als auch Ansätze zur praktischen Umsetzung (z. B. Planung und Gestaltung von Lerneinheiten), einschließlich umfassender Materialien (z. B. Übungsblätter, Kopiervorlagen), präsentiert. Die konkrete Umsetzung innerhalb der Handreichung *MobiLe* erfolgt in drei Modulen, die nachfolgend vorgestellt werden.

5.2.1 Modul 1: Theoretische Grundlagen

Das Modul 1 führt in die Thematik ein und liefert allgemeine Informationen zum Thema Mobilität sowie zur Bedeutung von Mobilität im Kontext geistiger

Behinderung. Weiterhin werden Hinweise zur Nutzung der Handreichung gegeben.

5.2.2 Modul 2: Lernziele und Fördervorschläge

In Modul 2 werden zunächst die 13 Mobilitätskompetenzen detailliert vorgestellt. Die Mobilitätskompetenzen sind eine Schlüsselgröße des Curriculums *MobilE* und bilden sowohl die Grundlage der Lernziele und Fördervorschläge als auch der konkreten Förderplanung in Modul 3. Die Mobilitätskompetenzen werden dabei auch für die vier Mobilitätsarten Bus, Bahn, Fahrrad fahren und zu Fuß gehen/Rollstuhl fahren separat betrachtet.

Hiernach werden für die vier Mobilitätsarten Bus, Bahn, Fahrrad fahren und zu Fuß gehen/Rollstuhl fahren zu jeder Mobilitätskompetenz mögliche Lernziele (z. B. aus Fahrplan, ÖPNV-App etc. Fahrtinformationen entnehmen: Abfahrtszeit, Liniennummer, Umsteigezonen, Start- und Zielhaltestelle) formuliert und Fördervorschläge (z. B. Teilnehmer soll Start- und Zielpunkt Informationen in einer mobilen Fahrplan-App eingeben und Fahrtinformationen für seinen Weg entnehmen) gemacht. Die Fördervorschläge berücksichtigen dabei sowohl Übungen im Schonraum und Übungsgelände als auch im realen Straßenverkehr/ÖPNV. Die hier aufgeführten Inhalte können innerhalb der Förderplanung in Modul 3 genutzt werden.

5.2.3 Modul 3: Die individuelle Förderplanung

In Modul 3 steht die konkrete Planung der Umsetzung einer Fördermaßnahme für eine Person mit geistiger Behinderung im Vordergrund. Auch hier bilden die (bei einer Person vorhandenen bzw. gering oder nicht vorhandenen) Mobilitätskompetenzen die Ausgangsbasis.

Das Modul 3 beinhaltet zwei Instrumente, die Wegeanalyse und den Förderplan.

Wegeanalyse

Mithilfe der Wegeanalyse wird eine bestimmte Wegstrecke (z. B. von Zuhause zur Werkstatt) hinsichtlich bestimmter Kriterien (z. B. infrastrukturelle Barrieren; verkehrssicherheitsrelevante Situationen) analysiert. Durch die Wegeanalyse werden konkrete Förderbedarfe (z. B. korrektes Verhalten an der Ampel) aufgedeckt, die dann im Förderplan

aufgegriffen werden. Ziel ist die Förderung der eigenständigen Mobilität auf einem bestimmten Weg von A nach B.

Ergänzend oder alternativ zur Bewältigung einer bestimmten Wegstrecke kann es auch Ziel sein, eigenständige Mobilität in Bezug auf ein (oder mehrere) Verkehrsmittel zu erlangen. In diesem Fall soll die Person lernen, so selbstständig wie möglich mit dem Bus, der Bahn oder dem Fahrrad/dem Rollstuhl zu fahren bzw. zu Fuß zu gehen (unabhängig von einer bestimmten Wegstrecke). Diese Herangehensweise eignet sich insbesondere für die Gruppenförderung im Kontext von Kursen und Schulklassen. Im weiteren Verlauf einer Mobilitätsförderung sollte jedoch das Einüben einer gewünschten oder spezifischen Wegstrecke von A nach B (Wegeanalyse) wieder aufgegriffen werden, da hiermit individuelle Förderbedarfe unter Berücksichtigung (unterschiedlicher Lernvoraussetzungen, Lerntempi sowie Lernniveaustufen) mehr im Fokus stehen. Insbesondere für Personen mit ausgeprägten Mobilitätskompetenzen sind individuelle Lern- und Förderheiten, festgelegt durch die Wegeanalyse, als zielführender einzustufen.

Förderplan

Im Förderplan werden die individuell zu fördernden Schwerpunkte einer Person festgehalten und passgenaue Lernziele und Fördervorschläge (Modul 2) zusammengestellt. Eine exemplarische Vorlage, wie ein solcher Förderplan aussehen kann, wird vorgestellt.

In Ergänzung zu Modul 3 wird eine umfassende Materialsammlung präsentiert. Die Materialsammlung umfasst Arbeitsblätter, Übungen, Spiele usw. die unmittelbar (oder je nach Bedarf in modifizierter Form) in den theoretischen und praktischen Unterricht mit einbezogen werden können. Themen, die hier adressiert werden, sind z. B. Verkehrssicherheit, Orientierung und Planung. Für die vier Mobilitätsarten liegen jeweils separate Arbeitsmaterialien vor.

6 Phase 3 – Erprobung der Handreichung MobiLe mit Curriculum in der Praxis und evaluative Maßnahmen

Es folgte in der Zeit vom Ende Juli 2017 bis März 2018 die praktische Erprobung und Überprüfung der Handreichung mit entwickeltem Curriculum in der Praxis. Des Weiteren wurden begleitend zwei Expertenworkshops durchgeführt.

Ziel dieser Erprobungsphase war es, insbesondere durch Einrichtungsbesuche und Gespräche mit den Projektpartnerinnen und -partnern sowie unterschiedlichen Expertinnen und Experten Rückmeldungen zum Curriculum zu erhalten, um hierauf aufbauend Maßnahmen zur Optimierung vorzunehmen zu können. In den nachfolgenden Kapiteln werden das Vorgehen bei der praktischen Erprobung von MobiLe und die Methodik der evaluativen Maßnahmen vorgestellt (Kapitel 6.1) sowie die entsprechenden Ergebnisse (Kapitel 6.2) präsentiert. Schließlich werden die Konsequenzen, die sich hieraus für die Weiterentwicklung der Handreichung ableiten lassen, berichtet (Kapitel 6.3).

6.1 Methodik der praktischen Erprobung und evaluative Maßnahmen

Die Erprobung der Handreichung durch die Projektpartnerinnen und -partner startete Ende Juli 2017 und endete im März 2018. Es beteiligten sich insgesamt 16 Einrichtungen aus dem schulischen und außerschulischen Bereich mit 109 erwachsenen Teilnehmerinnen und Teilnehmern mit geistiger Behinderung. Alle Projektteilnehmerinnen und -teilnehmer erhielten in dieser Phase mindestens eine aktuelle Ausgabe der Handreichung mit Curriculum in Druckversion. Zudem erhielten sie noch einmal detaillierte Informationen zur Umsetzung in schriftlicher Form.

Um die Projektpartnerinnen und -partner für die Erprobungsphase vorzubereiten und gleichzeitig in die Handreichung einzuarbeiten, wurden alle (bis auf zwei) teilnehmenden Einrichtungen besucht. Im gemeinsamen Austausch wurden die Projektpartnerinnen und -partner mit der Handreichung vertraut gemacht, sodass grundlegende Fragen zur Handhabung und Gestaltung der Förderphase be-

antwortet werden konnten. Die Austausch- und Einführungsrunden waren in allen Einrichtungen personell sehr gut besucht und von einer anregenden und interessierten Atmosphäre geprägt.

Während der Erprobungsphase stand das Projektteam mit allen Partnerinnen und Partnern in regelmäßigem Austausch, um sich über aufkommende Fragen, eventuelle Schwierigkeiten und erste Rückmeldungen auszutauschen. Es fanden persönliche vor Ort Besuche in den Einrichtungen statt und es gab einen Austausch per Telefon und E-Mail. Der jeweilige Kontakt zu den Projektpartnerinnen und -partnern wurde regelmäßig stichpunktartig festgehalten, sodass bisherige Erkenntnisse und Verbesserungsvorschläge in die fortlaufende Entwicklung des Förderkonzepts übernommen werden konnten.

Darüber hinaus wurden evaluative Maßnahmen durchgeführt, die nachfolgend erläutert werden.

6.1.1 Expertenrat

Der Expertenrat wurde als ein das Projekt begleitendes Gremium eingerichtet und setzte sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Praxis (Schule, Berufsbildung, Elternvertretung), Forschung und Verkehrserziehung zusammen. Der Expertenrat traf sich am 30.06.2017 sowie ein weiteres Mal am 21.06.2018 in der Ludwig-Maximilians-Universität München. Das Projektteam hatte während der Projektphase einen stetigen Austausch.

Bei den Treffen wurde über vorausgehende Projektprozesse sowie den aktuellen Stand anhand von Ergebnissen und Erkenntnissen, der bis dahin durchgeführten Erhebungen, berichtet. Der Expertenrat sollte sich kritisch in die Projektgestaltung einbringen, um so Verbesserungen des Curriculums vornehmen zu können.

Zudem wurden die ExpertInnen nach Abschluss der Erprobungsphase darum gebeten, einen Fragebogen zur Beurteilung der Handreichung auszufüllen sowie Fragen zur persönlichen Einschätzung sinnvoller und nachhaltiger Mobilitätsbildung zu beantworten. Die Fragen wurden in Anlehnung an den „Kriterienkatalog zur Begutachtung von Lernmitteln des Bayerischen Staatsministeriums für Unterricht und Kultus“ formuliert.

6.1.2 Fragebogen zur Handhabung der Handreichung und der individuellen Förderplanung (Modul 3)

Mittels eines standardisierten Online-Fragebogens wurden die Aspekte Wirksamkeit, Anwendbarkeit, Verständlichkeit, Komplexität, Praxisrelevanz und didaktisch-methodische Umsetzung des Curriculums erfasst. Der Fragebogen wurde an alle Projektpartnerinnen und -partner versandt.

Der Fragebogen wurde seitens des Lehrstuhls für Statistik der LMU im Hinblick auf die Fragenformulierung und die Auswertung geprüft.

Hierfür wurde er in einem Testlauf vom 11.12.2017 bis 10.01.2018 an 10 Stichprobenteilnehmer, wissenschaftliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der LMU München, per E-Mail versandt, um Pretest-Kommentare über Anwendbarkeit, Nutzerfreundlichkeit, Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit, Arbeits- und Zeitaufwand zu erhalten und um dann dahingehend verändert und angepasst zu werden. Der Fragebogen wurde am 22.01.2018 online gestellt und an die 35 Kontaktadressen der jeweiligen Ansprechpartnerinnen und -partner aller ProjektpartnerInnen verschickt, mit der Bitte, diesen an weitere MitarbeiterInnen, die während der Erprobungsphase mit der Handreichung arbeiteten, weiterzuleiten. Die Umfrage wurde am 15.03.2018 beendet.

Folgende Aspekte wurden bei den Fragen berücksichtigt:

- Häufigkeit der Durchführung von Fördereinheiten,
- Aufwand der Einarbeitung in die Handreichung,
- struktureller Aufbau der Handreichung,
- Umgang mit der Handreichung (sicher/unsicher),
- Komplexität der Handreichung,
- Anwendung der Handreichung in der Praxis als Mehrwert für die Mobilitätsbildung,
- Handreichung als Planungsgrundlage,
- Lernerfolg der Teilnehmer während der Mobilitätsförderung,
- Lernerfolg aufgrund der Handreichung,
- Nutzen für eine individuelle Förderung,

- Nutzen für eine Förderung in Gruppen,
- Veränderungen/Verbesserungen der Handreichung und
- Feedback von TeilnehmerInnen mit geistiger Behinderung.

6.1.3 Leitfadeninterviews mit Förderpersonen

Die Meinung und Einstellungen im Umgang mit dem Curriculum der Projektpartnerinnen und -partner hatten für den gesamten Projektverlauf einen hohen Stellenwert. Es war wichtig im persönlichen Austausch auf Aspekte, die auch im Online-Fragebogen thematisiert wurden, durch gezieltes Nachfragen tiefer einzugehen – z. B. auf benannte Schwierigkeiten, Verbesserungsvorschläge oder unterschiedliche Einsatzmöglichkeiten des Curriculums.

Die Leitfragen wurden in Bezug auf die praktische Arbeit mit der Handreichung und dem Förderkonzept hin strukturiert. Alle Interviewgespräche wurden schriftlich dokumentiert.

Man kann die Erhebung der reduktiven quantitativen Inhaltsanalyse zuordnen. Hierbei wird vor allem zusammenfassend und strukturierend vorgegangen. Es wird versucht, für alle im Kategorienschema vorgegebenen Variablen (Tabelle 6-1) bezugnehmende Aussagen zu finden (vgl. LAMNEK & KRELL 2016). Fragen wurden mit Blick auf die didaktisch-methodische Bewertung des Curriculums im Leitfaden formuliert.

Die Rekrutierung erfolgte über eine persönliche Einladung per E-Mail an alle Projektpartnereinrichtungen. Es wurde versucht, mindestens eine der im Projekt beteiligten spezifischen Einrichtungsarten (Schule, Wohnheim, Werkstatt, offene Behindertenarbeit und Bildungswerk) vertreten sein zu lassen.

Die Interviews wurden im Zeitraum von Dezember 2017 bis Februar 2018 geführt. Die einzelnen Interviews dauerten im Schnitt 1,5 Stunden. Der Leitfaden unterteilte sich in drei übergeordnete Aspekte: Inhalt, Einsatz der Handreichung und Modifizierung.

Folgende Kategorien wurden darunter berücksichtigt:

- Inhalt
 - struktureller Aufbau der Handreichung,
 - Unterstützungsfaktor Übungsmaterialien.

- Einsatz der Handreichung
 - längerfristige Effekte der Selbstständigkeitsentwicklung,
 - positive Lerneffekte in kurzem Zeitraum,
 - Handreichung für jede Zielgruppe mit geistiger Behinderung,
 - Schwierigkeiten mit der Handreichung.
- Modifizierung
 - Veränderungen/Verbesserungen der Handreichung.

Ein Auszug des Kodierleitfadens ist in Tabelle 6-1 dargestellt.

Es wurden positive wie negative Kriterien der theoretischen wie praktischen Bildungsarbeit mit dem Mobilitätscurriculum festgehalten (z. B. stärkere Differenzierungsstufen, Verkehrssituationen abbilden, sehr gut einzusetzen, um Theorieunterricht für eine heterogene Gruppe zu gestalten, mehr in Themenbereiche einteilen). Besonders wurde Wert auf die Rückmeldung und Beschreibung weiterer Erfordernisse in Bezug auf die Modifizierung der Handreichung gelegt sowie auf die Beurteilung von Effekten der Selbstständigkeitsentwicklung der TeilnehmerInnen während des Förderzeitraums.

Die festgehaltenen Rückmeldungen innerhalb der Interviews wurden den Kategorien 1-7 zugeordnet und werden im Ergebnisteil in einer Zusammenfassung (K1 – K7) dargestellt.

6.1.4 Interviews mit erwachsenen Menschen mit geistiger Behinderung (Fragebogen in leichter Sprache)

Um im Rahmen der Erhebung und Auswertung des Projekts die Stimmen und Meinungen der geförderten Personen, zum früheren und aktuellen Mobilitätsverhalten sowie zur Mobilitätsförderung selbst, einzufangen, wurde ein standardisierter Fragebogen in leichter Sprache entwickelt.

Für das Forschungsprojekt ist es unerlässlich und wichtig, Menschen mit geistiger Behinderung und deren persönliche Erfahrungen mit einzubeziehen. Um im Rahmen der Evaluation und Auswertung des Projekts die Stimmen und Meinungen der geförderten Personen einzufangen, wurde ein standardisierter Fragebogen in leichter Sprache entwickelt, der wahlweise auf Papier oder am Computer ausgefüllt werden konnte. Das Format des Fragebogens wurde gewählt, um innerhalb einer geringen Zeitspanne möglichst viele der insgesamt 109 Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu erreichen.

Im ersten Schritt der Entwicklung wurden Fragen gesammelt, die – bezogen auf die individuellen Erfahrungen während des Mobilitätstrainings – von Interesse waren. In einem zweiten Schritt wurden diese Fragen unter den Aspekten der Relevanz für die Zielgruppe erweitert, verändert oder verworfen. Aufgrund kognitiver Einschränkungen kann sowohl die Lesefähigkeit als auch das Sprachverständnis erschwert sein, sodass die Formulierung und die Satzstruktur der einzelnen Fragen unter Beachtung der Regeln des Netzwerks für Leichte Sprache

Kategorie	Definition	Kodierregel	Ankerbeispiel
K1: Struktureller Aufbau der Handreichung	Beurteilung des strukturellen Aufbaus des Curriculums	Alle Äußerungen festhalten, die Hinweise auf den logischen Aufbau, die Struktur und die Übersichtlichkeit der Handreichung mit Förderkonzept geben	B1: „Die Handreichung ist so strukturiert, um gut damit zu arbeiten“ B2: „Förderkonzept konnte wie aufgeführt in Form des Einzeltrainings durchgeführt werden“
K2: Unterstützungsfaktor Übungsmaterialien	Beurteilung Übungsmaterialien (AB, KV, Übungsblätter)	Äußerungen festhalten, die beigefügte Materialien der Handreichung für den praktischen Gebrauch beurteilen	B1: „Sehr gut einsetzbar, um grundlegenden Theorieunterricht für eine heterogene Gruppe zu gestalten“ B2: „Materialien können gut in die Praxis integriert werden“
K3: Längerfristige Effekte der Selbstständigkeitsentwicklung	Erkennung von längerfristigen Effekten der Selbstständigkeitsentwicklung	Äußerungen festhalten, die benennen woran längerfristige Effekte der Selbstständigkeitsentwicklung erkennbar wurden	B1: „Besonders dann, wenn verbunden mit einem Ziel, wie selbstständig einzukaufen, ins Praktikum zu fahren“ B2: „Sicherheit gewonnen“

Tab. 6-1: Auszug des Kodierleitfadens

(Netzwerk Leichte Sprache, 2013) überprüft wurden. Entsprechend wurden Fragen angepasst und gegebenenfalls mit unterstützenden Symbolen oder Bildern versehen. Zum Zweck einer besseren Übersichtlichkeit und somit einfacheren Bearbeitung wurden die Fragen innerhalb des Fragebogens schließlich unter verschiedenen Kategorien zusammengefasst (persönliche Informationen, Informationen zum Mobilitätstraining, Information zum selbstständigen Ausfüllen, fakultative Frage). Der Fragebogen wurde in einem letzten Schritt an das Büro für Leichte Sprache der Lebenshilfe Bremen geschickt, wo er von Experten und Expertinnen, inbegriffen der Nutzergruppe selbst, auf die Einhaltung der Regeln für leichte Sprache und Verständlichkeit hin überprüft und testgelesen wurde. Anschließend wurde er noch einmal überarbeitet. Schließlich wurde der Fragebogen elektronisch an alle 35 Kontaktadressen der Projektpartnerinnen und -partner per E-Mail gesandt. In einem Anschreiben wurde der Zweck der Befragung erläutert und darauf hingewiesen, dass die Teilnahme daran freiwillig und anonym ist. Es wurde darum gebeten, den Fragebogen an die entsprechenden Förderpersonen und TeilnehmerInnen der Mobilitätsförderung auszuhändigen und ausfüllen zu lassen. Vor dem Hintergrund eventuell auftretender Schwierigkeiten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer, bezüglich des Verständnisses oder ihrer Lesefähigkeit und damit einhergehender Fehlerquellen, wurden Hinweise für Unterstützungsmaßnahmen an die Fachkräfte gegeben. Um die Anonymität der Befragten zu gewährleisten, aber dennoch eine Zuordnung zum anonymisierten Förderplan zu ermöglichen, wurde außerdem darum gebeten, den Fragebogen mit demselben Pseudonym bzw. Kürzel zu kennzeichnen, welches auch auf dem Förderplan angegeben war. Diese Zuordnung sollte dazu dienen, zusätzliche Informationen, wie zum Beispiel die Einschätzung des Lernerfolgs seitens der Förderperson und der Teilnehmerin/des Teilnehmers, zu erhalten.

Die zentralen Inhalte des Fragebogens bestanden aus:

- persönlichen Fragen,
- Fragen zu früherem Mobilitätsverhalten vor der Mobilitätsförderung,
- Fragen zum aktuellen Mobilitätsverhalten nach der Mobilitätsförderung und
- Gründen für die Mobilitätsförderung.

6.1.5 Analyse der (ausgefüllten) Förderpläne in Hinblick auf die erfolgte Umsetzung sowie (erste) Hinweise zur Wirksamkeit der Fördermaßnahme

Der in der Handreichung beigefügte Förderplan sollte für jede Teilnehmerin und jeden Teilnehmer für deren/dessen Mobilitätsförderung ausgefüllt werden. Diese sollten nach Beendigung der Erprobungsphase Ende Februar 2018 an das Projektteam der LMU zurückgesandt werden, um quantitativ in Bezug auf die Anzahl der Fördereinheiten, die Förderausgangslage (Einschätzung bisheriger Fähigkeiten) der jeweiligen Person mit geistiger Behinderung, die Durchführung als Einzel- und/oder Gruppenförderung und den jeweiligen Lernerfolg nach einer Übungseinheit ausgewertet zu werden.

Die Förderpersonen wurden gebeten, während der Erprobungsphase die Mobilitätsförderung in einem vorgefertigten Förderplan (Modul 3) zu dokumentieren. Die Dokumentation sollte mithilfe eines Pseudonyms vorgenommen werden, um im Rahmen der wissenschaftlichen Evaluation die Anonymität zu gewährleisten. Durch die Auswertung der Förderpläne, in welchen beispielsweise Aspekte wie die individuelle Lernausgangslage und der Lernfortschritt der TeilnehmerInnen vermerkt wurde, sollte eine Einschätzung über die Wirksamkeit der Mobilitätsförderung erlangt werden. Da darum gebeten wurde, das Pseudonym des Förderplans ebenfalls auf dem TeilnehmerInnen-Fragebogen in leichter Sprache zu vermerken, können teilweise Vergleiche zwischen der Einschätzung des Lernerfolgs des Teilnehmers/der Teilnehmerin und der Förderperson gezogen werden. Des Weiteren bietet die Auswertung der Förderpläne die Möglichkeit, herauszufinden, ob die Mobilitätsförderung in Einzel- oder Gruppensituationen durchgeführt wurde und bietet somit einen Einblick in die Arbeitsweise mit der Handreichung.

6.1.6 Elternbefragung

Es wurde eine Elternbefragung mittels SWOT-Analyse durchgeführt. Bei der SWOT-Analyse handelt es sich um eine Methode zur Erfassung von Kompetenzen oder zur Einschätzung der Ausgangssituation von Stärken und Schwächen. SWOT-Analysen werden vorrangig im marktwirtschaftlichen Kontext eingesetzt, werden aber auch im sozialen, pädagogischen und medizinischen Kontext angewandt (vgl. PELZ 2018).

Mit der SWOT-Analyse sollten die Elternstimmen im Vordergrund stehen, um die persönliche Sichtweise in Bezug auf eine eigenständige Mobilität, mit Blick auf ihrer Kinder mit Behinderung im Lebensbereich Schule und Freizeit, einzufangen.

Die Erhebung fand in Bayern während der Mitgliederversammlung des Landeselternbeirats der Schulen für Menschen mit geistiger Behinderung in Bayern statt. An der schriftlichen Befragung haben 13 Eltern von Kindern mit geistiger Behinderung teilgenommen. Die ermittelten Aspekte wurden von den jeweiligen Eltern auf einer ausgeteilten Vorlage mit einem Feld für Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken (Matrix) schriftlich niedergeschrieben. Aussagen wurden anschließend zusammengefasst (siehe Tabelle 6-3), um davon ausgehend Handlungsempfehlungen abzuleiten.

Bei der vorliegenden SWOT-Analyse wurden besonders die vorhandenen Risiken in Bezug auf eine eigenständige Mobilität mit den Stärken und Chancen verglichen, um daraus mögliche Schlussfolgerungen und Maßnahmen abzuleiten. Des Weiteren lag der Fokus darauf, bewusst die Chancen, die mit einer eigenständigen Mobilität einhergehen, zu identifizieren, um diese zu verfolgen und auch explizit Empfehlungen nach außen hin weiterzugeben.

6.2 Ergebnisse der Erprobungsphase

Die Handreichung wurde in unterschiedlichen Kontexten (z. B. innerhalb der individuellen Erwachsenenbildung, des Bildungsbereichs der Werkstätten oder im schulischen Feld) sehr vielseitig praktisch erprobt. Der Fokus lag mehrheitlich auf der persönlichen Mobilitätsförderung im Realverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Doch besonders innerhalb der Schulen und in einzelnen Einrichtungen wurden auch Theorieeinheiten und Schonraumübungen der Erprobung im Realverkehr vorgezogen. Das Projektteam konnte somit viele Rückmeldungen aus einem unterschiedlichen Praxiskontext und -alltag einfangen.

Im Folgenden werden die Ergebnisse anhand der einzelnen Befragungsinstrumente aufgeführt.

6.2.1 Online-Fragebogen

Demografie – Stichprobenbeschreibung

- Anzahl Förderpersonen

Insgesamt haben 26 Förderpersonen (21 weiblich und 5 männlich; Alter von 23 bis 60), die mit der MobiLe-Handreichung gearbeitet hatten, an der Online-Evaluation teilgenommen.

- Vertretende Qualifikationen der Förderpersonen
 - 5 LehrerInnen,
 - 2 Sonderschullehrerinnen,
 - 3 Heilpädagogische FörderlehrerInnen,
 - 1 Heilpädagogin,
 - 1 Sonderpädagogin,
 - 3 Pädagogische Fachkräfte,
 - 1 Sozialarbeiterin,
 - 1 Sozialpädagoge,
 - 1 Pädagogischer Fachdienst,
 - 2 HeilerziehungspflegerInnen,
 - 1 Heilerziehungshelferin,
 - 1 Führungskraft,
 - 1 Wohnbereichsleitung,
 - 1 Inklusionsbeauftragte,
 - 1 Praktikant zum Arbeitspädagogen,
 - 1 ehrenamtliche Person.

- Einrichtungsart

Diese waren in Wohnheimen (4), Werkstätten (5), Schulen (11), der offenen Behindertenarbeit – OBA (3) und in Förderstätten (3) tätig.

- Lage

Die Einrichtungen waren zu 30,8 % in einer Dorflage bzw. ländlichen Gegend (unter 5.000 Einwohner), zu 11,5 % in einer Kleinstadt (5.000 – 19.999 Einwohner), zu 19,2 % in einer mittelgroßen Stadt (20.000 – 99.999 Einwohner) und zu 38,5 % in einer Großstadt (100.000 – 499.999 Einwohner).

- Zeitliche Durchführung

Die Handreichung wurde zwischen 1 und 6 Monaten (Mittelwert \pm Standardabweichung: $3,77 \pm 1,58$) für die Mobilitätsförderung verwendet und Mobilitätsförderereinheiten fanden vorwiegend wöchentlich

(88,4 %), vereinzelt auch monatlich (7,7 %) oder seltener (3,8 %) statt.

- TeilnehmerInnenverteilung

Die Förderpersonen betreuten jeweils zwischen 1 und 16 Personen (Mittelwert \pm Standardabweichung: $4,19 \pm 3,73$), davon bis zu 6 in Einzelförderungen (Mittelwert \pm Standardabweichung: $1,85 \pm 1,62$). Bezüglich Gruppenschulungen gaben die Förderpersonen an, Gruppengrößen von bis zu 23 TeilnehmerInnen (Mittelwert \pm Standardabweichung: $5,38 \pm 6,18$) gehabt zu haben.

Die insgesamt 109 erwachsenen Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit geistiger Behinderung, die an einer Mobilitätsförderung teilnahmen, verteilten sich auf folgende Einrichtungsarten:

- Wohnen: 10 Personen,
- Werkstatt: 19 Personen,
- Berufsschulstufe: 69 Personen,
- OBA/Bildungswerk: 7 Personen,
- Förderstätte: 4 Personen.

Zugeordnet nach Stadt-Land-Gebieten waren 27 Personen in einer Dorflage, 14 Personen in einer Kleinstadt, 33 in einer mittelgroßen Stadt und 35 in einer Großstadt.

- Einarbeitungsaufwand

Auf einer Skala von 1 – 6 (sehr hoch, hoch, eher hoch, eher gering, gering, sehr gering) wurde der erste Einarbeitungsaufwand als eher hoch bis hoch (Mittelwert: 2,62; siehe Bild 6-1) und der Aufwand, um eine Fördereinheit zu gestalten, als eher gering bis eher hoch (Mittelwert: 3,23; siehe Bild 6-2) beschrieben. 73,1 % der Förderpersonen waren der Meinung, man könne sich in die Handreichung ohne die Hilfe eines Experten einarbeiten. Die anderen hatten sich Hilfe einer Expertin/eines Experten ge-

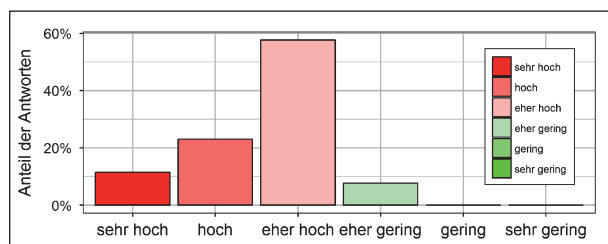


Bild 6-1: Erster Einarbeitungsaufwand in die Mobile-Handreichung

wünscht, um die Handhabung der Handreichung erläutert zu bekommen und das Potenzial der Handreichung ausschöpfen zu können.

- Verwendung

Fast alle Befragten (88,5 %) fanden den strukturellen Aufbau der Handreichung logisch nachvollziehbar. Die BenutzerInnen der Handreichung gaben an, sich eher sicher bis sicher (Mittelwert: 2,69) in der Nutzung der Handreichung zu fühlen, obwohl die Handreichung als eher komplex bis komplex (Mittelwert: 2,54) empfunden wurde. Die Aufmachung und Ausgestaltung der Handreichung, bezüglich der Anwendung in der Praxis, wurde im Großen und Ganzen durchschnittlich (auf einer Skala von sehr gut bis sehr schlecht; 1-6) mit gut bewertet (siehe Tabelle 6-2).

- Lernerfolg

92,3 % der Befragten sahen in der Anwendung der Handreichung einen Mehrwert für die praktische Arbeit der Mobilitätsbildung und -förderung. Dass nur wenige Arbeitsblätter und Übungen für die Zielgruppe einer Einrichtung genutzt werden konnten, da diese für „zu komplex“ empfunden wurden, spricht aus deren Sicht gegen einen Mehrwert.

Die Förderpersonen gaben an, dass die Handreichung ihnen im Mittel (auf einer Skala von „sehr gut“

Aspekte	Mittlere Bewertung
Aufbau/Format/Struktur	2,15
Kopiervorlagen	2,08
Arbeitsblätter	2,31
Übungen	2,23
Symbolische Darstellung	2,35
Farbliche Einteilung	1,69
Persönlicher Förderplan	2,31
persönliche Weganalyse	2,08

Tab. 6-2: Bewertung Handreichung bzgl. Anwendung in Praxis



Bild 6-2: Einarbeitungsaufwand für die Gestaltung einzelner Fördereinheiten

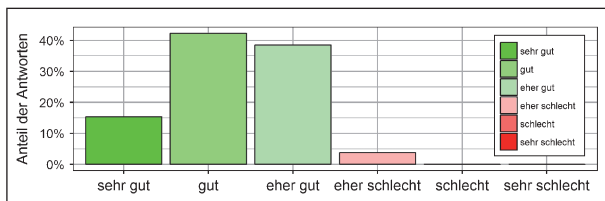


Bild 6-3: Handreichung als Hilfe bei Planung und Durchführung

bis „sehr schlecht“; 1-6) „gut“ (Mittelwert: 2,31) bei der Planung und Durchführung von Mobilitätsbildungsangeboten geholfen hat und der Lernerfolg in der Mobilitätsförderung der TeilnehmerInnen innerhalb des durchgeführten Zeitraums „eher gut“ bis „gut“ (Mittelwert: 2,73) war. Der Beitrag der Handreichung als Unterstützung zu diesem Lernerfolg wurde ebenso als „eher gut“ bis „gut“ beurteilt (Mittelwert: 2,58). 8 der 26 Förderpersonen konnten dies nicht beurteilen (siehe Bild 6-3).

Dabei konnte die Handreichung etwas besser für die Förderung in Gruppen (Mittelwert: 2,22; nur 18 Befragte) als für die individuelle Förderung (Mittelwert: 2,77; 25 Befragte) verwendet werden.

96.2 % würden die Handreichung weiterhin einsetzen.

Angeführte Beispiele von Veränderungsvorschlägen für die Struktur und Materialien der Handreichung

In einer offenen Frage konnten Verbesserungsvorschläge beschrieben werden. Folgende Vorschläge wurden gemacht:

- Symbolik deutlicher darstellen,
- Fotos komprimierter darstellen und relevante Einzelheiten stärker hervorheben,
- Komprimieren der Papiermenge,
- Handreichung ausdünnen, verschlanken, Überflüssiges weglassen und praktischer gestalten,
- bzgl. Arbeitsblätter: Schriftgröße auf Arbeitsblättern unbedingt vergrößern,
- differenziertere Arbeitsblätter,
- viele Wiederholungen,
- Tendenz: weniger lesen,
- bzgl. Arbeitsblätter/Kopiervorlagen noch mehr für Menschen, die nicht Lesen/Schreiben können,

- bzgl. Arbeitsblätter: nicht verneinte Fragen stellen,
- ausführlichere Anleitung zur Planung einer Einzelförderung. bzw. Nennung eines Praxisbeispiels,
- einfache Sprache nutzen,
- Lernniveau herabsetzen,
- Handreichung muss basaler ansetzen für Menschen mit schwerer Behinderung; mehr Materialien auf eher basalem Niveau; bestehende Materialien in ihrer Komplexität etwas reduzieren,
- stärkere Unterteilung in Themenbereiche, nicht in Mobilitätskompetenzen,
- aufgrund des Zeitaufwandes sind für professionelle MitarbeiterInnen vorgefertigte Einheiten, für MitarbeiterInnen in Einrichtungen einfache und klare Vorgaben nötig,
- eine Einstiegshilfe anbieten,
- zu Beginn Beispiele aufführen, wie damit gearbeitet werden kann und
- Förderplan digitalisieren; besonders in der Gruppenförderung wäre das eine Arbeitersparnis.

Die konkreten Benennungen von Veränderungen und Verbesserungen der Handreichung sind insofern wichtig, da sie direkt in die Materialbearbeitung mit einfließen können und im besten Fall direkt übernommen werden können, um die Handreichung auf die Praxis hin bezogen weiterzuentwickeln.

Verglichen und zusammengeführt wurden diese Kritikpunkte mit Frage 7 der durchgeführten Leitfrageninterviews: Was würden Sie sonst noch an der Handreichung MobilE verändern/verbessern?

Rückmeldungen von TeilnehmerInnen

Mit einer offenen Frage konnte Feedback eingefangen werden, welches die Förderpersonen von ihren TeilnehmerInnen eingefangen hatten.

- TeilnehmerInnen waren motiviert bei der Sache.
- Arbeitsblätter konnten von ihnen gut bearbeitet werden. Auch TeilnehmerInnen mit mittelmäßigen Lesekenntnissen konnten mit etwas Unterstützung damit umgehen.

- Das praktische Selbstfahrertraining hat den TeilnehmerInnen viel Spaß gemacht. Es sei immer wieder erstaunlich, wie schnell die TeilnehmerInnen durch das tägliche praktische Üben immer sicherer wurden und meist auch schon in kürzester Zeit andere Wege bewältigen konnten.
- Sie sind besonders stolz über den Erhalt der Zertifikate gewesen.
- TeilnehmerInnen fühlen sich nun sicherer beim Bus fahren.
- Über die Praxiserfahrungen konnten die TeilnehmerInnen viel dazulernen.
- SchülerInnen arbeiteten gerne an dem Thema.
- Das praktische Umsetzen des Gelernten habe immens zur Steigerung ihres Selbstbewusstseins geführt.
- Die meisten von ihnen würden gerne noch einmal an einer Mobilitätsschulung teilnehmen.
- Die praktische Übungsphase, wie z. B. den Weg abzulaufen, Markpunkte zu fotografieren und auf einer Straßenkarte wiederzufinden, hat besonders Spaß gemacht.
- Eine Schulklasse hat die beigefügten Schonraumübungen (Straßenüberquerung, Richtungshören) im Klassenzimmer für zu einfach empfunden.
- Die Bearbeitung der Arbeitsblätter hat vielen gefallen.
- Ein Schüler wollte nach kurzer Übungszeit unbedingt mit der U-Bahn nach Hause fahren.
- Eine weitere Schülerin überraschte mit enormer Orientierungsfähigkeit. Hier zeigte sie auf einmal unentdeckte Stärken.
- Die theoretische Arbeit und die Vorbereitung durch Rollenspiele sind vorbereitend wichtig – aber das praktische Üben der Wegstrecken ist die wichtigste Komponente des Mobilitätstrainings.
- Am besten ist ein Einzeltraining, was aber in der Schule nicht immer möglich ist. Wichtig ist daher der Einbezug der Eltern als für den Schulweg verantwortliche Betreuungspersonen.
- Eine Weiterpflege geübter Mobilitätskompetenzen muss bei einem Wechsel von der Schule in den Arbeitsbereich erfolgen – sprich eine Kooperation mit den beteiligten Einrichtungen vor Ort.
- Eine kontinuierliche Wiederholung des Gelernten ist notwendig.
- In Bezug auf die TeilnehmerInnengruppe von Menschen mit schwerer geistiger Behinderung ist das Projekt zwar sinnvoll, doch die Verwendung der Arbeitsblätter und auch eine praktische Arbeit an dem Projekt ist aufgrund der Schwere und Komplexität der Behinderung für kaum bis gar nicht möglich.

6.2.2 Leitfadeninterviews

Folgende Einrichtungsarten nahmen teil:

- Interview 1, 4 und 6 = Schule,
- Interview 2 = WfbM und
- Interview 3 und 5 = OBA.

Gesprächspartner waren:

- Schule; Förderzentrum geistige Entwicklung; ein Lehrer und eine Lehrerin,
- Schule; Förderzentrum geistige Entwicklung; eine Lehrerin und drei SchülerInnen der Berufsschulstufe,
- Schule; Förderzentrum geistige Entwicklung; eine Lehrerin,
- Werkstatt für Menschen mit Behinderung, zwei pädagogische Mitarbeiter,
- OBA (Offene Behindertenarbeit); zwei pädagogische Mitarbeiterinnen und
- OBA (bzw. Bildungswerk); zwei pädagogische Mitarbeiter.

Anmerkungen zur Förderung der Mobilität mit der Handreichung

Abschließend konnten die Förderpersonen in einer offenen Frage allgemeine und spezifische Bemerkungen, die für Sie wichtig waren, mitteilen.

- Es ist eine insgesamt vielfältige und umfangreiche Handreichung für den Themenbereich.
- Die Materialien der Handreichung sind sehr gut durchdacht, dennoch zeigt das Üben im Feld den größten Lerneffekt.

Im Folgenden werden die Resultate der Leitfadenterviews als Zusammenfassung der Kategorien (1-6) dargestellt.

K1: Struktureller Aufbau der Handreichung

Der Aufbau und die Strukturierung der Handreichung hat eine gute, sortierte und übersichtliche Darstellung, sodass es sich mit dieser gut arbeiten lässt und Förderstunden sich inhaltlich gut dokumentieren lassen. Konkrete Verweise auf Fördermaterialien sind zu finden und eine klare Struktur erleichtert die Mobilitätsförderung. Eine Lehrerin aus der Berufsschulstufe schlägt vor, die Handreichung noch komprimierter zu fassen. Insbesondere werden die Materialien jedoch nicht als überladen eingestuft.

- „so strukturiert, um gut damit zu arbeiten“ (Intv. 2),
- „farblich gute und stimmige Einteilung“ (Intv. 4),
- „entspricht der Logik“ (Intv. 1),
- „Umfang ist angemessen“ (Intv. 1).

K2: Unterstützungsfaktor Übungsmaterialien

Die beigefügte Materialsammlung der Handreichung bildet eine Ergänzung zur individuellen Mobilitätsförderung in Form des Theorieunterrichts oder für Schonraumübungen. Verschiedene Aussagen, dass Arbeitsmaterialien individuell verändert werden müssen, geben einen Hinweis darauf, dass es sinnvoll sein kann, noch eine weitere Differenzierung der Ausgestaltung der Materialien vorzunehmen, sodass weniger Anpassung seitens der Förderpersonen nötig ist und die Materialien leichter verwendet werden können (siehe Kritik Online-Erhebung zuvor). Genannte Aspekte sind: Arbeitsmaterialien noch mehr differenzieren, Schrift größer darstellen, weniger Textmenge, in digitaler Form zur Verfügung stellen.

Die Materialien und Übungen stehen zwar sehr breit gefächert zur Verfügung, müssen dennoch durch eigene Materialien ergänzt werden. Mit den Materialien kann der Theorieunterricht für eine heterogene Gruppe gestaltet werden – Grundkompetenzen werden von den TeilnehmerInnen allerdings vorausgesetzt.

Materialien können als Hausaufgabe mitgegeben werden und in weiterführende Praxissituationen im

Straßenverkehr integriert werden. Gerade kognitiv schwächere Personen benötigen Materialien. Es ist daher sinnvoll zusätzlich und als Form der Lernzielkontrolle mit den Materialien zu arbeiten, um Gelerntes abzurufen und zu sichern – gerade, um in Einzelarbeit Inhalte nochmals vertiefen zu können.

- „ansprechend und abwechslungsreich“ (Intv. 1),
- „Übungen sind für die Personengruppe mit geistiger Behinderung ansprechend“ (Intv. 1),
- „gut strukturiert“ (Intv. 3),
- „Arbeitsblätter können und müssen individuell gruppenbezogen abgewandelt werden“ (Intv. 1),
- „Einige Aufgaben [müssen] an die individuellen Kompetenzniveaus der Teilnehmer angepasst werden“ (Intv. 5),
- „es müsste weiter unten angesetzt werden“ (Intv. 1),
- „Allgemein ist durch die Fülle an Materialien und Übungen für viele Leistungsniveaus etwas geboten“ (Intv. 5).

K3: Längerfristige Effekte der Selbstständigkeitsentwicklung

Es kristallisierte sich ein Konsens unter allen Befragten heraus, dass die Handreichung als Unterstützung der Selbstständigkeitsentwicklung im Rahmen der Mobilitätsförderung dient. Selbstvertrauen wird geweckt. Durch Übungswiederholungen, z. B. einmal im Monat, sollten Lernziele nochmals gefestigt werden. Gerade Schonraumübungen, wie der „Stuhlbus“⁶, können höchstwahrscheinlich dann längerfristige Lerneffekte mit höherer Selbstständigkeit der TeilnehmerInnen erzielen, wenn sie stets wiederholt angewendet werden. Eine gute alltagspraktische Integration der Mobilitätsförderung ist mit dem Ziel verbunden, Lerneinheiten mit alltäglichen Aktivitäten, wie dem Einkaufen oder dem Fahren ins Praktikum, zu verbinden, um besondere Lerneffekte zu erzielen. Auch während der Erprobungsphase zeigten sich längerfristige Effekte der Selbstständigkeitsentwicklung. Beispielsweise war das Mobilitätsprojekt für einen Schüler, der zuvor

⁶ Bus-Simulation mittels ausgestellter Stühle im Schonraum.

auch schon Teilstrecken von der Schule nach Hause fahren konnte, insofern ein großer Erfolg, dass es Anstoß für seine Eltern und ihn gab, seinen bisherigen Weg auszuweiten und größere Strecken in Begleitung zu lernen, um dann zu versuchen, selbstständig zu fahren. Er konnte sein bisheriges Wissen ausweiten und auf die Gesamtstrecke übertragen. Im Interview sagte er: „Ich fahre nun meinen Schulweg selbstständig auch ins Fußballtraining“ (Intv. 4). Auch eine weitere Schülerin berichtete, dass sie nun jeden Nachmittag ihren Schulweg nach Hause alleine fahren kann (vgl. Intv. 4).

- „Zumindest ihren eigenen Weg, wie von zu Hause zu Werkstatt, würde erlernt werden können“ (Intv. 3),
- „gute Vorbereitung für das kommende Praktikum“ (Intv. 4),
- „Sicherheit gewonnen“ (Intv. 4),
- „das Prinzip begriffen“ (Intv. 4),
- „Ich war sehr überrascht, dass in einem Teilbereich Kompetenzen vorhanden waren, an die ich nicht gedacht habe“ (Intv. 6),
- „Ansätze des Fortschritts haben sich beispielsweise beim Training des Verhaltens im Straßenverkehr [...] (umschauen etc.) gezeigt, nachdem die Handlungen im Schonraum geübt wurden“ (Intv. 5),
- „weniger enge Begleitung auch bei Assistenz“ (Intv. 3),
- „Ein Schüler ist daran sehr gewachsen. Er wollte immer los und hat sich den Weg eingepägt“ (Intv. 6).

K4: Positive Lerneffekte in kurzem Zeitraum

Grundsätzliche Aussagen, die bekräftigen, dass positive Effekte der Selbstständigkeitsentwicklung innerhalb eines kurzen Förderzeitraums zu erzielen sind, müssen sehr individuell betrachtet werden.

Es wurde berichtet, dass positive Lerneffekte von einem Tag auf den anderen eintraten, sich weniger Angst bei den TeilnehmerInnen zeigte und sich Strecken gemerkt werden konnten. Am sinnvollsten ist es, eine Mobilitätsförderung individuell mit einem/r TeilnehmerIn durchzuführen. Die Arbeitsmaterialien, die theoretisch behandelt werden, stehen in enger Verbindung mit positiven Lerneffekten in-

nerhalb der praktischen Lernsituation im Realverkehr. So kann sehr früh in die Praxis gegangen werden, um auf die zuvor behandelte Theorie aufzubauen und sie zu verknüpfen.

Teilstrecken konnten vereinzelt von einigen TeilnehmerInnen nach der Erprobungsphase alleine gefahren werden und auch neue Wege kamen hinzu. Es ist möglich, innerhalb einer kurzen Zeit das Thema Mobilität mithilfe der Handreichung den TeilnehmerInnen näher zu bringen und auch (Schonraum) Übungen innerhalb kurzer Zeit mit einem Lernerfolg durchzuführen.

- „Wenn keine Wiederholungen stattfinden, dann ist es nicht sinnvoll, denn angeeignete Kompetenzen können schnell wieder verlernt werden“ (Intv. 1),
- „Wie in anderen Lernbereichen [werden] bei der Mobilitätsförderung bei Menschen mit geistiger Behinderung signifikante Lerneffekte dann sichtbar, wenn wiederholt und intensiv geübt wird“ (Intv. 5),
- „schon von einem Tag auf den anderen“ (Intv. 2),
- „Nervosität hat sich gelegt“ (Intv. 2),
- „es ist eine Sicherheitssteigerung“ (Intv. 4),
- [Für] Handlungskompetenzen in der Praxis ist ein eher größeres Kontingent an Zeit erforderlich“ (Intv. 5).

K5: Handreichung für jede Zielgruppe mit geistiger Behinderung

Mit der Frage, ob die Handreichung für alle Zielgruppen mit geistiger Behinderung (leichte, mittelgradige, schwere, schwerste) sinnvoll einsetzbar ist, sollten Aussagen eingefangen werden, die den Fokus auf eine bestimmte Zielgruppe legen und dennoch aus fachlicher Sicht Rückmeldung geben, ob die Handreichung für einen lernzieldifferenzierten Gebrauch eingesetzt werden kann.

Die mehrheitliche Rückmeldung war durchaus positiv und sieht die Handreichung als eine Bereicherung für jede Zielgruppe in Hinblick auf die Förderung von Mobilitätskompetenzen. Nur vereinzelt wurden Zweifel darüber geäußert, inwieweit die Handreichung bei Menschen mit schwerer geistiger oder schwer mehrfacher Behinderung zielführend

zur Mobilitätsbildung beitragen. Die Rückmeldungen, dass auch Menschen mit schwerer Behinderung durch Mobilitätsangebote mithilfe der Handreichung eine bessere Teilhabe am Straßenverkehr ermöglicht werde, überwiegen jedoch. Sie erleben den Straßenverkehr und den ÖPNV intensiver und lernen dadurch die Aufmerksamkeit auf relevante neue Lernschritte zu lenken.

Menschen unterschiedlichster Behinderung wird innerhalb der Mobilitätsförderung die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht, das Erleben des Straßenverkehrs und ein Regelverständnis kann erlernt werden. Gerade Gruppeneinheiten bieten sich an, um miteinander zu lernen und das Verständnis für den Straßenverkehr kontinuierlich zu verbessern. Leistungsschwächere können wiederum von Leistungsstärkeren lernen. Man kann sich assistieren und am Vorbild des anderen lernen sowie durch das Erklären und Aufzeigen selbst seine Kompetenzen vertiefen.

Ob bzw. inwieweit diese Vorstellungen der praktischen Umsetzung mit der Handreichung MobiLe gelingen, kann letztendlich aus den Aussagen nicht gesichert abgeleitet werden.

Dass die Handreichung Materialien für alle möglichen Leistungsniveaus enthalte und es für eine breite Zielgruppe von Menschen mit geistiger Behinderung ein angemessenes Angebot gibt, wird, wie bereits erwähnt, nicht von allen Befragten gedeckt, bildet aber dennoch den mehrheitlichen Konsens. Allerdings müssen die Arbeitsmaterialien auf jeden Fall für Personen mit schwerer mehrfacher Behinderung individuell angepasst werden und eine intensive Anleitung und Begleitung ist notwendig. Die Einzelförderung wird dabei hervorgehoben, auch wenn der/die TeilnehmerIn später nicht alleine unterwegs sein wird.

- „Anpassen für die Personen schwerer geistiger Behinderung auf jeden Fall“ (Intv. 4),
- „Ja es kann auch jmd. Fortschritte machen, wo wir nicht daran gedacht hätten“ (Intv. 5),
- „Für Menschen mit schwerer bzw. schwerster Intelligenzminderung ist die Handreichung eher weniger geeignet“ (Intv. 5).

K6: Schwierigkeiten mit der Handreichung

Es wurden nur wenige konkrete Schwierigkeiten mit der Handreichung benannt.

- Hoher Schriftanteil der Arbeitsblätter, welcher eine hohe Lesekompetenz voraussetzt,
- beim Ausfüllen der Arbeitsblätter müssen die Teilnehmer begleitet und angeleitet werden,
- viele Lernmaterialien und -vorschläge sind im ländlichen Bereich nicht umsetzbar (z. B. keine regelmäßigen Busverbindungen, Fehlen sicherer Straßenüberquerungen).

K7: Veränderungen/Verbesserungen der Handreichung

Siehe Ergebnisdarstellung: Online-Fragebogen (Kapitel 6.2.1).

6.2.3 Fragebogen in leichter Sprache

Anzahl der TeilnehmerInnen

Insgesamt haben 42 erwachsene Menschen mit geistiger Behinderung den Feedback-Fragebogen in leichter Sprache zur Mobilitätsförderung (im Fragebogen z. B. als „Üben mit Bus oder Bahn“ bezeichnet) ausgefüllt.

Bisherige Erfahrungen mit Mobilitätsförderung

Es berichteten 17 TeilnehmerInnen bisher an noch keiner Mobilitätsförderung teilgenommen zu haben. Nur acht der geförderten Personen gaben an, keinen Wunsch zu haben, ihre Mobilität zu verbessern. Diese Acht hatten zu gleichen Teilen bereits an einer anderen Mobilitätsförderung teilgenommen bzw. nicht teilgenommen. Eine Person gab keine Antwort bzgl. dieser Fragestellung. Man kann also nicht davon ausgehen, dass der Wunsch nach einer Mobilitätsförderung davon abhing, ob die geförderten TeilnehmerInnen schon an einer anderen Mobilitätsförderung teilgenommen hatten oder nicht.

Verkehrsmittelnutzung vor und nach dem Üben im Straßenverkehr

Befragt zur Verkehrsmittelnutzung vor und nach dem Üben im Straßenverkehr ergab sich folgendes Bild (siehe Bild 6-4).

Vor der MobiLe-Förderung waren 8/41 = 19,5 % ausschließlich alleine (ohne Begleitung), 26/41 = 63,4 % ausschließlich in Begleitung einer Person und die restlichen 7/41 = 17,1 % sowohl alleine

(ohne Begleitung) als auch mit Begleitung unterwegs (eine Person gab keine Antwort in diesen beiden letzten Fragen).

Nach der Fördermaßnahme waren $13/42 = 30,9\%$ ausschließlich alleine, $22/42 = 52,3\%$ ausschließlich in Begleitung einer Person und die restlichen $7/42 = 16,7\%$ sowohl alleine (ohne Begleitung) als auch mit einer Begleitperson unterwegs.

Hinsichtlich der verschiedenen Mobilitätsarten zeigt sich folgendes Bild: Nach der Mobilitätsförderung konnten fast doppelt so viele TeilnehmerInnen mit dem Bus fahren als zuvor. Auch die Anzahl derer, die mit dem Zug unterwegs waren, ist durch das Üben im Straßenverkehr um $66,7\%$ gestiegen. Bezüglich des Fahrradfahrens gaben nachher weniger an, es zu benutzen als vorher.

Eine mögliche Erklärung dafür wäre, dass diese TeilnehmerInnen anstelle des Fahrrads nun ein anderes (öffentliches) Verkehrsmittel nutzen, um ihre Ziele zu erreichen, oder sie aufgrund der kalten Jahreszeit zum Messzeitpunkt das Fahrrad nicht nutzen konnten.

Der Anteil derer, die mit dem Fahrdienst unterwegs waren, ist durch die Mobilitätsförderung von $80,9\%$ auf $69,0\%$ gesunken. Auch sind nun mehr TeilnehmerInnen alleine (ohne Begleitung) unterwegs.

Schlussendlich gaben $30/42 = 71,4\%$ der TeilnehmerInnen an, es sei für sie nun einfacher, mit dem Bus oder der Bahn zu fahren (siehe Bild 6-4) und $29/41 = 70,7\%$ würden das Mobilitätstraining weiterempfehlen (eine Person gab keine Antwort in dieser Frage). Zum Zeitpunkt der Befragung hatten nur $13/42 = 30,9\%$ der TeilnehmerInnen das Üben im

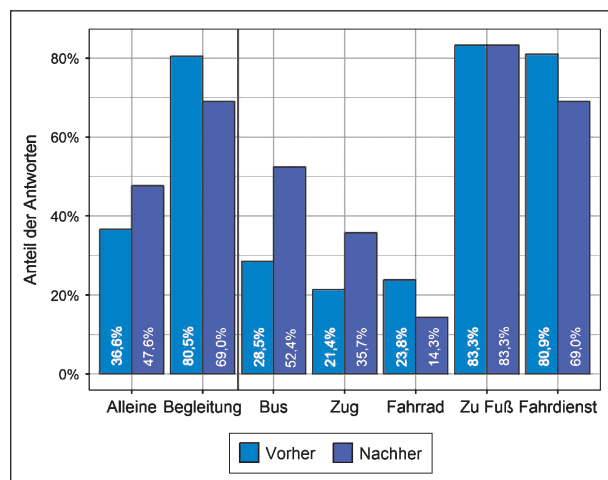


Bild 6-4: Mobilität der TeilnehmerInnen vor und nach dem Üben (Mehrfachnennung möglich)

Straßenverkehr bereits beendet. Es ist also zu erwarten, dass das (positive) Ausmaß der Förderung höher liegt bzw. liegen kann, als es diese Zahlen beschreiben.

Hilfe bei der Beantwortung der Fragen

$9/42 = 21,4\%$ der Befragten gaben an, den Fragebogen komplett alleine ausgefüllt zu haben – 32 der Befragten mithilfe einer anderen Person (eine Person gab hier keine Antworten). $20/42 = 47,6\%$ wurden die Fragen vorgelesen, $25/42 = 59,5\%$ wurden die Fragen erklärt und für $6/42 = 14,3\%$ wurden die Kreuze in diesem Fragebogen gesetzt (Mehrfachnennungen möglich).

Offene Frage, warum das Bus- oder Bahnfahren geübt wurde

Die letzte Frage bot den TeilnehmerInnen die Möglichkeit, aufzuschreiben, weshalb sie das Bus- oder Bahnfahren übten (siehe Bild 6-5). Eine ausführliche Auflistung weiterer offener Antworten findet sich im Anhang.

Anhand einer qualitativen Auswertung wurden die Antworten auf die offene Frage, der Rückmeldung

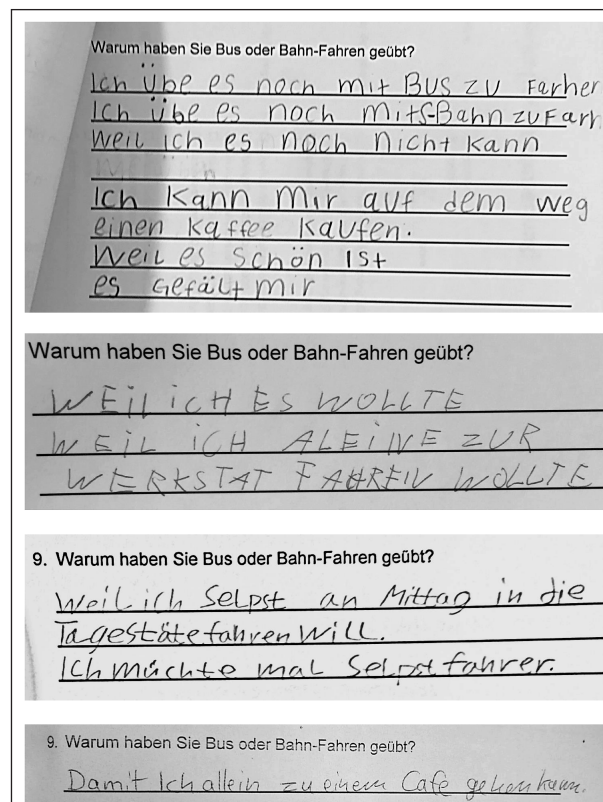


Bild 6-5: Offene Frage, warum geübt wurde

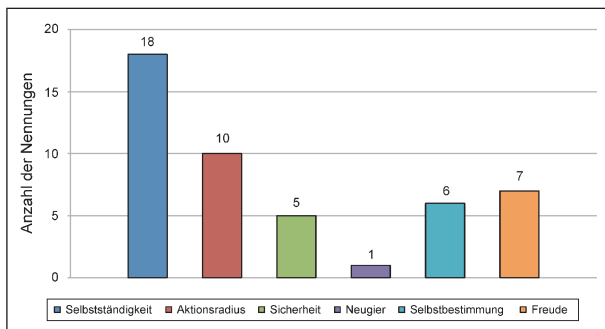


Bild 6-6: Zielsetzungen der TeilnehmerInnen innerhalb der offenen Frage

gen zur Mobilitätsschulung, sechs unterschiedlichen Zielsetzungen (Kategorien) zugeteilt. Die Zuordnung zu den Kategorien Selbstständigkeit, Vergrößerung des Aktionsradius/der Freizeitaktivitäten, mehr Sicherheit im Straßenverkehr, Neugier, Selbstbestimmung und Freude ist in Bild 6-6 dargestellt.

6.2.4 Auswertung der Förderpläne

Demografie

Insgesamt sind 46 Förderpläne der TeilnehmerInnen vorhanden. Diese sind zwischen 16 und 66 Jahre alt (Mittelwert \pm Standardabweichung: 21,97 \pm 10,10; 9 Personen gaben kein Alter an). 27 davon sind männlich und 18 weiblich (eine Person gab kein Geschlecht an). 22/39 = 56,4 % haben eine leichte, 14/39 = 35,9 % eine mittelgradige, 3/39 = 7,7 % eine schwere und 0 % eine schwerste geistige Behinderung (von sieben Personen wurde keine Angabe bzgl. des Grades der Behinderung nach ICD-10 vermerkt). Die Einrichtungen, in denen die Mobilitätsförderung durchgeführt wurde, waren zu 4/45 = 8,9 % Wohneinrichtungen, zu 8/45 = 17,8 % Werkstätten, zu 22/45 = 48,9 % Schulen, zu 5/45 = 11,1 % Einrichtungen der OBA, zu 5/45 = 11,1 % Eltern der TeilnehmerInnen und eine Förderstätte; 2,2 %. Die Einrichtungen waren zu 3/45 = 6,6 % in einer Dorflage, zu jeweils 6/45 = 13,3 % in einer Kleinstadt und einer mittelgroßen Stadt und zu 30/45 = 66,6 % in einer Großstadt.

Anzahl der Fördereinheiten

In den Förderplänen der TeilnehmerInnen mit geistiger Behinderung wurden insgesamt 481 Fördereinheiten dokumentiert.

Die 46 geförderten Personen, von denen Förderpläne zu Fragebogen in leichter Sprache zugeordnet sind, haben jeweils zwischen zwei und 16 Fördereinheiten unterschiedlichster Stundenanzahl bekommen.

Vorkenntnisse

Die jeweiligen Fähigkeiten (Mobilitätskompetenzen wie z. B. in den Bus einsteigen, Orientierung am Bahnhof) wurden vor einer in direktem Zusammenhang stehender Fördereinheit bereits zu

- 34/475 = 7,2 % gut,
- 117/475 = 24,6 % befriedigend,
- 177/475 = 37,3 % ausreichend,
- 119/475 = 25,0 % mangelhaft und
- 28/475 = 5,9 % nicht

beherrscht (bei 6 Fördereinheiten wurde keine Ausgangslage angegeben).

Einzel- und Gruppenförderung

171/463 = 36,9 % der Förderungen waren Einzelförderungen und 292/463 = 63,1 % der Förderungen waren Gruppenförderungen (bei 18 Fördereinheiten wurde die Art der Förderung nicht angegeben).

Lernerfolg

In den Förderplänen wurde für jede Fördereinheit angegeben, wie stark der Lernerfolg ausgeprägt war. Dabei waren die Antwortalternativen kein Fortschritt (0), geringer Fortschritt (1), größerer Fortschritt (2) möglich. Da jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer mehrere Fördereinheiten hatte, kann für diese der durchschnittliche Lernerfolg berechnet werden. Dieser Wert dient als Maß für den extern gemessenen Lernerfolg.

In 42/457 = 9,1 % der Fördereinheiten gab es keinen Lernfortschritt, in 292/457 = 63,9 % der Fördereinheiten einen leichten und in den restlichen 123/457 = 27,0 % der Fördereinheiten einen größeren Lernerfolg (siehe Bild 6-7).

Da es insgesamt sehr viele Fördereinheiten gab und alle jeweils sehr individuell angepasst waren,

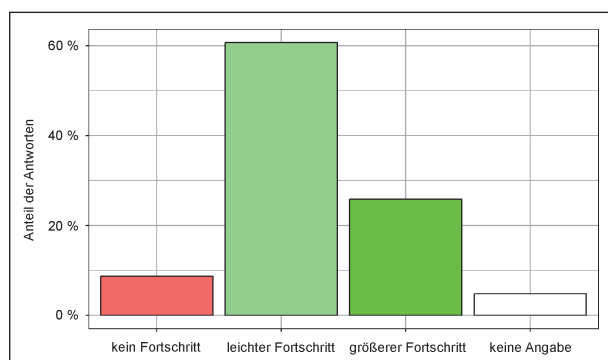


Bild 6-7: Lernerfolg in den einzelnen Fördereinheiten

sind diese nicht direkt vergleichbar und es können daher auch keine quantitativen Schlüsse daraus gezogen werden.

6.2.5 Vergleich zwischen selbsteingeschätztem Lernerfolg und Lernerfolg gemäß den Förderplänen

Es wurde untersucht, inwieweit sich der von den TeilnehmerInnen selbst berichtete Lernerfolg (Verkehrsmittelnutzung vor und nach der Mobilitätsförderung, mit bzw. ohne Begleitung) mit dem in den Förderplänen dokumentierten deckt.

Der intern gemessene Lernerfolg kann den Fragebogen in leichter Sprache entnommen werden. Die TeilnehmerInnen wurden nach ihrem Verkehrsverhalten vor und nach der Mobilitätsförderung befragt – insbesondere, ob sie im Straßenverkehr mit Bus, Bahn, Fahrrad, Fahrdienst sowie zu Fuß unterwegs sind, und ob sie alleine (ohne Begleitung) oder in Begleitung unterwegs sind.

Der selbst berichtete Lernerfolg wurde dabei als Verbesserung definiert, wenn der/die TeilnehmerIn in mindestens einer der genannten Kategorien Fortschritte gemacht hatte, also z. B. er/sie nach dem Üben im Straßenverkehr nicht mehr auf den Fahrdienst angewiesen war oder nachher alleine unterwegs sein konnte. Drei Personen wurden hier ausgeschlossen, da sie bei einer Frage eine Verschlechterung angaben. Dies lässt darauf schließen, dass sie die Frage wahrscheinlich nicht richtig verstanden hatten.

Mit dieser Definition von internem Lernerfolg gab es acht TeilnehmerInnen, die einen Lernerfolg verzeichneten und acht TeilnehmerInnen, die keinen Lernerfolg verzeichneten.

Für die TeilnehmerInnen, die selbst einen Lernerfolg verzeichneten, war der Mittelwert (kein Fortschritt: 0, geringer: 1, größerer: 2) des extern angegebenen Lernerfolgs 1,30 und für diejenigen, die selbst keinen Lernerfolg verzeichneten, 1,03. Es zeigt sich also ein höherer externer Lernerfolg.

Hinsichtlich der Zuordnung der Förderpläne zu den Fragebogen der TeilnehmerInnen in leichter Sprache gilt es zu beachten, dass aus Gründen der Anonymität die ProjektpartnerInnen gebeten wurden, auf den von ihnen ausgefüllten Förderplänen, die sie im Rahmen der Durchführung einzelner Fördereinheiten benutzen sollten, Namenkürzel (Pseudonyme) anzugeben und selbiges Kürzel auf den Teilnahme-Fragebogen anzugeben. Dies wurde leider nicht wie gewünscht umgesetzt, sodass nur 19 der 46 zurückgesandten Förderpläne (44,3 %) einem Teilnahme-Fragebogen in leichter Sprache zugeordnet werden konnten. Teilweise kam es vor, dass für eine Gruppe zusammen nur ein Förderplan ausgefüllt wurde, sodass dieser den einzelnen Teilnahme-Fragebogen nicht zugeordnet werden konnte.

6.2.6 SWOT-Analyse: Elternbefragung

In der SWOT-Analyse wurden die von den Eltern berichteten Schwächen und Risiken in Bezug auf eine eigenständige Mobilität mit den wahrgenommenen Stärken und Chancen verglichen. In Tabelle 6-3 sind die Ergebnisse zusammengefasst dargestellt. Dabei waren Mehrfachnennungen möglich (Anzahl jeweils in Klammern).

Schwächen

Schwächen sehen die Eltern vor allem im Fehlen persönlicher Kompetenzen und nicht in der eigenständigen Mobilität selbst. Am häufigsten wurde genannt, dass durch fehlende Lesekompetenz und eingeschränkte Kommunikationsmöglichkeiten/-kompetenzen Verständnisschwierigkeiten auftreten. Des Weiteren mangle es an nötigem Regelverständnis und Planungskompetenzen. Auch wurde erwähnt, dass Gefahren nicht erkannt werden und in unvorhergesehenen Situationen Panik entstehe. Es spricht vieles dafür, dass mit einer gezielten Förderung (potenzielle) Schwächen reduziert oder Kompetenzen vermittelt werden können, diese Schwächen auszugleichen. Durch mehr Selbstständigkeit innerhalb der persönlichen Mobilität

Stärken (Strengths)	Schwächen (Weaknesses)
Selbstständigkeit/Eigenständigkeit (VIII)	Fehlende persönliche Kompetenzen und Defizite:
Regelbewusstsein/Verhaltensregeln (z. B. „bei Rot stehen, Grün gehen“) (II)	<ul style="list-style-type: none"> • mangelndes Regelverständnis (II), • keine Gefahren erkennen,
Achtsamkeit (z. B. „Rechts-Links“, „sicher im Kopf“)	<ul style="list-style-type: none"> • Panik bei ungeplanten Situationen, kein Gedränge mögen (II), • kein Überblick,
strukturiert sein (z. B. funktionieren wie ein Uhrwerk) (kann gleichzeitig auch Schwäche sein) (II)	<ul style="list-style-type: none"> • reduzierte Planungshandlung (II), • mangelnde Spontanität (II),
gut für Menschen, ob behindert oder nicht	<ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßigkeit ist nicht gewährleistet,
Entlastung des Systems, das Menschen mit Behinderung unterstützt und betreut	<ul style="list-style-type: none"> • Verständigungsschwierigkeiten, nicht sprechen und lesen, sich nicht zu trauen andere Personen anzusprechen (V), • Durchhalten, • für mental schwache Menschen gibt es keine selbstständige Mobilität.
persönliche Kompetenzen:	nicht vorhandene Barrierefreiheit (II)
<ul style="list-style-type: none"> • eigenen Willen, es zu schaffen, • gute Orientierung, • Hilfsbereitschaft, • richtet sich im Verhalten nach Anderen, • Handy benutzen (II). 	auf dem Land kein ÖPNV (II)
	mehr Personal = mehr Kosten
	mehr Kosten für Eltern, keine Vereinheitlichung
	mangelnde Sensibilisierung für die Bedürfnisse geistig behinderter Personen von Personal, Polizei, ... (z. B. in der Ausbildung)
Chancen (Opportunities)	Risiken (Threats)
mehr Selbstständigkeit (VIII)	geringe Risiken
mehr Selbstbestimmung (II)	Anforderungen an die Person selbst:
Unabhängigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenverkehr allgemein (Umwelt), • erhöhte Unfallgefahr, größere Gefahren (III), • verlaufen, verloren gehen, verfahren (IIII), • Was passiert bei Unvorhergesehenem?,
persönliche Weiterentwicklung der Person	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende persönliche Kompetenzen und Defizite:
mehr Teilhabe am Leben (IIII)	<ul style="list-style-type: none"> – keine Gefahren einschätzen, – Reaktionen zeitverzögert, – Überforderung („Kind ist überfordert und kommt zu Schaden oder schädigt Andere“) (III), – lange an einer Stelle verharren, – nicht spontanes Anpassen der Neuplanung/Neuorientierung („Wenn z. B. Bus ausfällt, kann nicht umdenken“), – EpileptikerInnen > Anfallsgefahr mitten auf der Straße o. Ä.
Inklusion („Man ist besser in die Gesellschaft eingebunden“, „in U-Bahn ist auch mal ein Behinderter zu sehen – Kontakt möglich“) (II)	Wegfallen von z. B. Taxischeinen
Barrierefreiheit („Durch Einsatz von Symbolen mögliche Erleichterung im Straßenverkehr“)	Haftungsfrage („Tritt ein Unfall im öffentlichen Raum bei einer hilf- losen Person ohne Begleitung auf, könnte die Haftungsfrage mit Blick auf die nichtanwesenden BegleiterInnen gestellt werden“)
Freiräume für Kind und Eltern entstehen (gleichzeitig „dem Kind zu vertrauen und es ausprobieren zu lassen“)	
mehr persönliche Mobilität schaffen	

Tab. 6-3: Ergebnisdarstellung der SWOT-Analyse

kann die Person letztlich ein stärkeres Zutrauen in die eigenen Fähigkeiten erfahren, was gleichzeitig auch zu einem flexibleren und sicherheitsbewussterem Verhalten beiträgt.

Risiken

Eltern sehen Risiken insbesondere in den Anforderungen, die im Straßenverkehr an ihre Kinder gestellt werden. Risiken könnten beispielweise eine erhöhte Unfallgefahr sein oder dass sich die Person

verläuft oder verloren geht, da entsprechende Kompetenzen fehlen, Gefahren richtig einzuschätzen oder sich zu orientieren. Innerhalb der Förderung sollten vorhandene Ressourcen der Person genutzt werden, um insbesondere ein defensives und gefahrenbewusstes Verhalten im Straßenverkehr zu fördern und so Risiken zu minimieren. Innerhalb des Curriculumms muss diesem Bereich, durch entsprechende Lernziele und Fördervorschläge, große Beachtung geschenkt werden.

Stärken und Chancen

Mithilfe der SO-Strategie, bei der die Stärken und Chancen verglichen werden, gilt es, Chancen-Stärken-Paare zu identifizieren, um im Idealfall große Fortschritte durch besondere Stärken zu erreichen (vgl. PELZ 2018).

Den Aussagen der Eltern zu entnehmen, sehen diese in individuelle Stärken der Personen mit geistiger Behinderung im Kontext eigenständiger Mobilität. Beispielsweise besteht teilweise schon Wissen über gewisse Regeln (bei Rot stehen, bei Grün gehen.), was in den Fördersituationen theoretisch wie praktisch aufgegriffen werden sollte und positiv genutzt werden kann. Auch der Aspekt der Stärke strukturiert zu sein, kann auf dem Weg zur selbstständigen Mobilität als Chance genutzt werden, um eine Routine innerhalb des Reisewegs zu erlangen. Jedoch muss auch immer darauf geachtet werden, ob sich eine Stärke in einer anderen Situation nicht auch als Schwäche erweisen kann, wenn z. B. die Routine unterbrochen wird durch Verspätungen, Bus/Zug-Ausfälle etc. Einige Stärken, wie z. B. Selbstständigkeit, lassen sich auch gleichzeitig unter Chancen verorten, die sich durch eine eigenständige Mobilität ergeben. Das angestrebte Ziel der Förderung ist letztendlich, eine erhöhte Teilhabe innerhalb der Gesellschaft zu erfahren. Dies spiegelt sich auch in den Aussagen der Eltern bezüglich der Chancen von eigenständiger Mobilität wider. Diese sehen im Kontext Inklusion und Teilhabe großes Potenzial selbstständiger Mobilität, dies jedoch nur verbunden mit mehr Barrierefreiheit, welche rechtlich verfolgt und umgesetzt werden muss.

6.2.7 Beurteilung der Handreichung MobiLe und Einschätzung sinnvoller und nachhaltiger Mobilitätsbildung durch den Expertenrat

Nach Abschluss der Erprobungsphase erfolgten durch den Expertenrat eine Beurteilung der Handreichung sowie eine Einschätzung nachhaltiger Mobilitätsbildung und -förderung.

Beurteilung der Handreichung MobiLe

Die Experten und Expertinnen beurteilten die Gestaltung der Handreichung als überwiegend ansprechend, logisch strukturiert und als geeignet für den Einsatz in der außerschulischen und schulischen Praxis. Sie merkten jedoch auch an, dass ge-

wisse Grundkenntnisse vorhanden sein müssten, um die Mobilitätsbildungsangebote durchführen zu können. Eine Einweisung in die Handreichung wurde als sinnvoll erachtet. Als positiv wurden die Möglichkeiten zur Erfassung der individuellen Lernausgangslage gesehen. Ebenso wurde es begrüßt, dass die Handreichung auch im Gruppensetting angewendet werden könne. Eine ausreichende Kompetenzorientierung wurde bescheinigt, insbesondere im Sinne des kognitiven und sozialen Kompetenzaufbaus und der Selbstständigkeit. Durch die eindeutige Zuordnung von Mobilitätskompetenzen, Lernzielen und Aufgaben/Übungen sei der Praxisbezug erkennbar und verankert. In diesem Sinne sei die Handreichung auch für ein kooperatives Lernen – in heterogenen Gruppen – gut einsetzbar und unterstütze eine ganzheitliche Förderung.

Angemerkt wurde, dass die Arbeitsblätter z. T. noch differenzierter gestaltet werden könnten. Beispielsweise wurde der teils eindeutige geografische Bezug auf den Großraum München bemängelt. Bei einer gegebenenfalls bundesweiten Verbreitung der Handreichung MobiLe sollten verschiedene Regionentypen berücksichtigt werden – gerade auch der ländliche Raum.

Grundsätzlich wurde jedoch die Lesbarkeit der Arbeitsblätter für die Zielgruppe als gegeben angesehen (große Schrift, Hervorhebungen im Text, Bilder).

Beurteilung nachhaltiger Mobilitätsbildung und -förderung

Schwierigkeiten innerhalb einer Förderung der eigenständigen Mobilität für Menschen mit geistiger Behinderung werden von Experten und Expertinnen vor allem in Bereichen wie Planungsfähigkeit, Orientierung und Kommunikation beschrieben. Des Weiteren würden Menschen mit geistiger Behinderung sehr heterogene individuelle Ausgangslagen zeigen. Auch könne in der Akzeptanz bereits vorhandener Unterstützungssysteme (Wozu, wenn es extra Fahrdienste gibt?) für die beteiligten Personen bzw. der beteiligten Institutionen Schwierigkeiten innerhalb der Mobilitätsförderung gesehen werden.

Mobilitätsbildung und -förderung könne für Menschen mit geistiger Behinderung nur durch eine Berücksichtigung individueller Fähigkeiten sowie den damit einhergehenden Grenzen und die Einbeziehung der verschiedenen Beteiligten gelingen. Eine

Kooperation mit den Verkehrswachen und der Polizei, sowie mit Eltern und MitarbeiterInnen der beteiligten Institutionen und des ÖPNV wird als notwendig erachtet und soll deshalb angestrebt werden, um auf deren wichtige Erfahrungen, Expertise und Ressourcen zurückgreifen zu können.

Es müsse öffentlich darauf aufmerksam gemacht werden, dass sich sehr viele Menschen mit geistiger Behinderung eine eigenständige Mobilität wünschen und diese, je nach persönlichen Voraussetzungen und Mobilitätsförderangeboten, auch tatsächlich erreicht werden könne. Des Weiteren müssten sich Politik, Kommunen und öffentliche Einrichtungen für eine barrierefreie Gestaltung von Verkehrsmitteln, Haltestellen, Fahrplänen und mobilen Apps stark machen und einsetzen. Schulungen sollen für BusfahrerInnen und das Betriebspersonal angeboten werden, um auf hilflose Personen besonders zu achten und um auf einen rücksichts- und respektvollen Umgang mit Menschen mit geistiger Behinderung zu setzen. Als Beispiel wurde analog dazu auf die Aktion „Gute Fee“⁷ verwiesen.

6.3 Zusammenfassung und Folgen für die Weiterentwicklung der Handreichung nach der Erprobungsphase

Die Tatsache, dass die Aufmachung und Ausgestaltung der Handreichung von den ProjektpartnerInnen durchschnittlich mit gut bewertet wurde, spricht für das Ergebnis der Gestaltungs- und Entwicklungsarbeit. Eines der wichtigsten Anliegen und Ziele, die bei der Entwicklung der Handreichung verfolgt wurden, lautet: Die Handreichung soll am Ende der Projektphase so leicht verständlich und übersichtlich geordnet sein, dass sie unkompliziert situations- wie auch personenunspezifisch zum Einsatz kommen kann.

Trotz eines eher hohen ersten Einarbeitungsaufwands in die Handreichung, fühlten sich die BenutzerInnen sicher im Umgang mit der Handreichung

in der Praxis, sodass sie schon während der Erprobungsphase mit gut bewertet wurde. Nichtsdestotrotz müssen alle positiven wie auch kritischen Aspekte aufgegriffen werden, um eine nachhaltige und an die Zielgruppe orientierte Mobilitätsbildung sicherzustellen.

Neben allgemein positiven Beschreibungen konnten Aussagen entnommen werden, die konkrete Anhaltspunkte liefern, inwiefern die Materialien für die lernzieldifferenzierte Unterrichtsgestaltung geeignet sind und inwiefern Materialien noch angepasst und weiterentwickelt werden müssen.

Einige Materialien sind demnach in ihrer Komplexität noch zu elementarisieren und besser an die sehr heterogene Zielgruppe von Menschen mit geistiger Behinderung anzupassen. Dann könnten auch Einrichtungen, die die Materialien und Übungen für ihre Zielgruppe bisher für zu komplex empfanden, in Zukunft mit der Handreichung arbeiten.

Auch das Anliegen der ProjektpartnerInnen, Materialien noch weiter zu differenzieren, um eine noch breitere Zielgruppe in Form der Mobilitätsbildung zu berücksichtigen, wurde im Projektverlauf weiterverfolgt.

Es ist deutlich geworden, dass besonders eine differenzierte Auswahl an unterschiedlichsten Arbeitsmaterialien mit verschiedenen Schwierigkeitsstufen auf die Thematik Sicherheit im Straßenverkehr bezugnehmen sollte, um persönliche Mobilitätskompetenzen zu stärken und spätere etwaige unbekannte Risiken vorwegzunehmen. Weiterführend sollten während einer praktischen Schulung der Mobilitätskompetenzen bewusst individuelle Förderschwerpunkte zur Sicherheit im Straßenverkehr gesetzt und verfolgt werden. Übungen für eine heterogene Lerngruppe lassen sich innerhalb der Materialsammlung der Handreichung finden.

Des Weiteren sollte die Handreichung so konzipiert sein, dass sie auch für die Nutzung in einem inklusiven Setting einsetzbar ist. Dies war zu Beginn der Projektentwicklung nicht das vorrangige Anliegen, sondern vielmehr Erwachsenen mit geistiger Behinderung zu mehr Selbstständigkeit und Teilhabe im öffentlichen Straßenverkehr zu verhelfen – beispielweise auf ihrem täglichen Weg vom Wohnort zur Arbeitsstätte.

Verbesserungsvorschläge für die Handreichung mit Curriculum sind während und nach der Erprobungsphase direkt in die Gestaltung und Materialbearbei-

⁷ Ersichtlich durch ein Logo sind Geschäfte, kirchliche und öffentliche Einrichtungen innerhalb von teilnehmenden Städten gekennzeichnet. Es geht darum zu signalisieren als AnsprechpartnerIn und Hilfsperson für alle Kinder in der Stadt da zu sein, wenn diese bei Hilfslosigkeit und Problemen auf ihren Wegen Unterstützung benötigen.

tung eingeflossen, um eine angepasste Handreichung für die praktische Bildungsarbeit zu entwickeln. Im Laufe der Projektphase wurde besonderen Wert darauf gelegt, am Ende eine komprimierte und einfach zu verstehende Handreichung als Endprodukt vorzulegen. Die Materialsammlung wurde getrennt abgeordnet, sodass nun ein Ordner mit didaktisch-methodischen Grundlagen und ein weiterer Ordner mit der Materialsammlung zur Verfügung stehen. Beide können sowohl gekoppelt als auch unabhängig voneinander genutzt werden.

Die Ausformulierung des Curriculums, auf Grundlage der im Projektverlauf berücksichtigten 13 Mobilitätskompetenzen, wurde weiter vorgenommen und fertiggestellt.

7 Phase 4 – Optimierung der Handreichung mit Curriculum und Bewertung sowie Erkenntnisse

Das Ziel des Projekts, die wissenschaftlich fundierte Entwicklung einer Handreichung zur praktischen Förderung der eigenständigen Mobilität von Erwachsenen mit geistiger Behinderung, konnte bis zum Ende der Laufzeit umgesetzt werden. Die Handreichung „MobiLe – Mobilität lernen“ mit Curriculum ist das zentrale Ergebnis der Projektarbeit und die Grundlage zur Förderung der eigenständigen Mobilität von Erwachsenen mit geistiger Behinderung. Die Handreichung soll Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus Arbeits-, Wohn- und Bildungseinrichtungen für Menschen mit geistiger Behinderung als Unterstützung dienen. Mobilitätsbildungsangebote und gezielt individuelle Mobilitätsförderungen durchzuführen. Erwachsenen mit geistiger Behinderung soll dadurch ermöglicht werden, ihre persönliche Mobilität zu erweitern, mehr Sicherheit und Teilhabe im Straßenverkehr zu erlangen – mit dem Ziel der eigenständigen Mobilität z. B. auf ihrem Weg zur Arbeitsstelle. Aufgrund der Strukturierung und inhaltlichen Aufbereitung wird auch Personen ohne pädagogische Ausbildung ein einfacher Zugang in Thematik und Materialien und damit auch die praktische Umsetzung einer Mobilitätsförderung ermöglicht.

Unterstützt wird dies durch eine Nutzungsanweisung und einen theoretischen Teil zur Einführung, der es dem/r NutzerIn ermöglichen soll, sich in ei-

nem geringen Zeitrahmen in Theorie und Praxis einzuarbeiten. Die Handreichung leistet somit einen wichtigen Beitrag für die Mobilitätsbildung der Zielgruppe von Menschen mit geistiger Behinderung.

Dass dennoch nur wenige ein konkretes Mobilitätsförderkonzept kennen und geringe Erfahrungen mit Mobilitätsförderkonzepten haben, sollte ein Anstoß sein, sich bewusst dafür einzusetzen, Angebote zur Mobilitätsförderung auf Grundlage vorhandener Konzeptvorlagen in die Fläche zu bringen und bei Bedarf auch für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Fortbildungen zu dieser Thematik anzubieten.

Bezogen auf die Fragen, ob sich Erwachsene mit geistiger Behinderung eine größere eigenständige Mobilität wünschen, was Ihre Zielvorstellungen dabei sind, wie sie die Mobilitätsförderung bewerten und wie sie selbst ihren Lernerfolg einschätzen, kann abgeleitet werden, dass Weiterbildungsangebote im Bereich der eigenständigen Mobilität in Wohneinrichtungen, Werkstätten, Schulen und weiteren Bildungseinrichtungen für Menschen mit geistiger Behinderung angeboten werden sollen.

Dass von TeilnehmerInnen bereits Teilstrecken im ÖPNV während der Erprobungsphase alleine zurückgelegt werden konnten, dass das Projekt einen Anstoß für viele Eltern darstellte, sich aktiv mit der Mobilitätsbildung und -förderung ihrer Kinder auseinanderzusetzen, und viele TeilnehmerInnen von ihren Zielvorstellungen der Eigenständigkeit und Unabhängigkeit positiv berichteten, soll hier ausdrücklich hervorgehoben werden. Ein Anteil von 78,6 % der Befragten, die angaben, den Wunsch nach einer Mobilitätsförderung zu haben, spricht klar für ein Bildungsangebot in diesem Bereich. Ebenso, dass 70,7 % das Mobilitätstraining ihren Freunden und Freundinnen weiterempfehlen würden und 71,4 % der TeilnehmerInnen angaben, dass ihnen die Nutzung des ÖPNV nach dem Üben nun leichter falle. Anhand der Antworten auf die offenen Fragen, warum die TeilnehmerInnen übten, im Straßenverkehr mobil zu sein, wurden die persönlichen Zielvorstellungen erneut deutlich. Insbesondere wurden Selbstständigkeit, Selbstbestimmung und die Erweiterung ihres Aktionsradius bzw. ihrer Freizeitmöglichkeiten genannt, was sich auch mit den theoretischen Herleitungen in Bezug auf verschiedene Teilhabepotenziale deckt. Durch die enorme intrinsische Motivation sei ausdauernd geübt worden, dass entsprechende persönliche Erfolge verzeichnet werden konnten, auf die die TeilnehmerInnen besonders stolz seien.

Eine zusätzliche Bestätigung der Effektivität der Mobilitätsförderung hinsichtlich der Anwendung des Curriculums liegt in der positiven Bewertung des Lernerfolgs und der Selbstständigkeitsentwicklung nach außen durch die Förderpersonen. Nicht zu vernachlässigen ist der als sehr wichtig erachtete Wunsch, die Eltern und Bezugspersonen miteinzubeziehen. Mobilitätsbildung und -förderung kann nur gelingen, wenn Kooperationen der beteiligten Personen und Einrichtungen entstehen, um eine sicherheits- und kompetenzorientierte Mobilität zu festigen. Eltern kennen ihre Kinder am besten und wissen in welchen Bereichen persönliche Mobilitätskompetenzen fehlen, die es gilt bewusst aufzugreifen und davon ausgehend in einem Bildungsangebot der eigenständigen Mobilität zu schulen. Durch mehr Selbstständigkeit erfährt die Person wiederum mehr Zutrauen in die eigenen Fähigkeiten.

Im Vergleich zum Großteil der zu Projektbeginn gesichteten und analysierten Literatur und Ansätzen in Bezug auf die Thematik Mobilität im Straßenverkehr und ÖPNV für Erwachsene mit geistiger Behinderung weist die Handreichung durch die praxisbezogene und praxisnahe Konzeptualisierung einen sehr handlungsorientierten Charakter auf. Neben ihrer Untergliederung in einzelne Mobilitätsarten wie z. B. Bus oder Fahrrad sowie die kleinschrittige Lernzielformulierung, ausgehend von den aufgeführten Mobilitätskompetenzen, zeichnet sie sich durch die im Vordergrund stehende Einzelförderung, in Anlehnung an die Wegeanalyse und den Förderplan, aus. Dadurch stellt die Handreichung eine Planungsvorlage dar, mithilfe derer Mobilitätsbildungsangebote oder eine Mobilitätsförderung didaktisch-methodisch geplant werden kann. Die angebotenen Materialien wie Arbeitsblätter und Übungsvorschläge können dabei besonders im Gruppensetting als weitere Unterstützung herangezogen werden. Dass 96,2 % die Handreichung weiterhin einsetzen würden, spricht dafür, dass Bedarf an Förder- und Unterrichtsmaterialien besteht und MobiLe diesen Bedarf deckt.

Ein wichtiger und auch nach der Projektlaufzeit nicht abgeschlossener Diskussionspunkt bleibt der Einbezug von Menschen mit einer schwer mehrfachen Behinderung in die Mobilitätsbildung und -förderung in Anwendung der MobiLe Handreichung. Dass vereinzelt rückgemeldet wurde, dass Materialien und Übungen zu komplex für diese Personengruppe seien, wurde seitens der Projektleitung aufgegriffen und nicht unerhört gelassen. Das Anliegen

ist und bleibt, keine Person aufgrund der Schwere der Behinderung aus einem Bildungsangebot zur persönlichen Mobilität und der damit verbundenen Teilhabe am Straßenverkehr auszuschließen. Dass dies bei der Gestaltung von Arbeitsmaterialien bezüglich der Heterogenität dieser Personengruppe, besonders im Bereich ihrer kognitiven und motorischen Kompetenzen, eine pädagogische Herausforderung ist, wurde auch innerhalb des Projekts immer wieder spürbar. So konnten vielerlei Handlungssituationen und Abläufe aus dem Straßenverkehr und innerhalb des ÖPNV nicht, wie gewünscht, in der Form niederschwellig eingefangen, elementarisiert und abgebildet werden. Das betrifft in diesem Kontext den gesamten Personenkreis von Menschen mit einer geistigen Behinderung – vor allem in Bezug auf Kompetenzbereiche und Handlungsmomente der Planung, Orientierung und Gefahrenbewusstsein. Das spricht wiederum auch für eine stärkere Hinwendung zu einem handlungsorientierten und aktiven Lernen sowie für die Einbeziehung und Teilhabe der Personengruppe in praktische Momente persönlicher Mobilität im Schonraum und Straßenverkehr in Begleitung von Assistenz.

In diesem Zusammenhang bietet das Mobilitätscurriculum MobiLe mit den darin aufgeführten kleinschrittig gegliederten Fördervorschlägen einen Rahmen zur Bedarfsfeststellung und Teilhabeplanung. Eine Mobilitätsbeteiligung ist auch für TeilnehmerInnen mit schwer mehrfacher Behinderung möglich. Im Vordergrund stehen dann vielmehr die Teilhabe im Straßenverkehr sowie im sozialen Umfeld durch Unterstützung und Assistenz. Leitprinzipien wie Selbstbestimmung, Inklusion und Teilhabe müssen dabei für alle Menschen mit Behinderung gelten und dürfen nicht angesichts der Schwere einer Behinderung vernachlässigt werden.

Das besondere Anliegen während des Projektverlaufs war der direkte Einbezug von Partnereinrichtungen und Menschen mit geistiger Behinderung selbst. Aufgrund der weitläufigen Verteilung der Partnereinrichtungen innerhalb Bayerns war es auf beidseitiger organisatorischer und personaler Ebene nicht immer ganz einfach einen intensiven persönlichen Austausch zu pflegen, der die Entwicklung der Handreichung sicherlich gewinnbringend bereichern hätte können. Unter anderem kam es auch zu Ausfällen von geplanten Interviews aufgrund von Absagen und Ausfällen einzelner ProjektpartnerInnen. Dennoch fand durch vielerlei Besuche und Telefonate ein inhaltlicher sowie kritischer

Meinungsaustausch statt. Durch die bayernweite Verteilung wurde außerdem eine Unterschiedlichkeit der Partnereinrichtungen und der Stadt-Land-Zuordnung gewährleistet und sicherlich konnte eine heterogene Gruppe an Teilnehmerinnen und Teilnehmern mit geistiger Behinderung als Zielgruppe gewonnen werden.

Stärker berücksichtigt werden sollte, besonders aus partizipativer Forschungssicht, der direkte Austausch zu den Menschen mit Behinderung. Diese sollten von Beginn an stärker in Entscheidungsprozesse der Planungs- und Entwicklungsphase einbezogen werden. Bedingt durch die weitflächige Verteilung der 16 Einrichtungen und das Fehlen einer sogenannten forschungsbegleitenden Modell-einrichtung fehlte der regelmäßige Austausch zu den Probanden und Probandinnen im Prozessverlauf. Am Ende der Erprobungsphase wurde ein Teilnahme-Fragebogen in leichter Sprache postalisch sowie elektronisch an alle Projektpartnereinrichtungen gesandt. Dieses Erhebungsformat birgt unter anderem die Problematik der Unkontrollierbarkeit der Erhebungssituation oder des Auftretens von Bearbeitungsfehlern (vgl. KONRAD 2011). Dies wurde in die Vorüberlegungen mit einbezogen, jedoch in Anbetracht des großen Nutzens – dass auf diese Weise eine breite Teilnehmer- und Teilnehmerinnenmeinung eingefangen werden kann – in Kauf genommen. Um eventuellen Fehlern diesbezüglich vorzubeugen, wurde ein detailliertes Anschreiben an die Förderpersonen verfasst und mit versendet.

Leider kam es teilweise zu einer fehlerhaften Handhabung der Förderpläne, die innerhalb der Evaluation die Lernfortschritte aus Perspektive der Förderpersonen darstellen sollten. In manchen Fällen wurde für eine ganze Gruppe nur ein Förderplan ausgefüllt, sodass keine Auswertung der individuellen Lernfortschritte vorgenommen werden konnte. Auch war so die Zuordnung zu den Teilnahme-Fragebogen (in leichter Sprache) nicht möglich. Dies erschwerte die Auswertung. Natürlich bedeutet es mehr Aufwand den Förderplan für jede/n einzelne/n TeilnehmerIn auszufüllen, jedoch gehört eine Dokumentation pädagogischer (Förder-)Maßnahmen und entsprechender Lernfortschritte, gerade im schulischen Bereich, zum Aufgabengebiet pädagogischen Personals. Hier sollte eine entsprechende Kooperation in zukünftigen Projekten stärker betont werden.

Unter einem methodenkritischen Gesichtspunkt wurden vor, während und nach der Erprobungspha-

se erkenntnisgebende und zielführende Erhebungen vorgenommen. Der Fokus lag dabei darauf, auf einer datenbasierten Grundlage eine Handreichung für die Mobilitätsförderung von erwachsenen Menschen mit geistiger Behinderung zu entwickeln und diese für den Einsatz im Feld der Förderung empirisch zu erproben und Erkenntnisse daraus zu ziehen. Eine längere Erprobungsphase hätte sicherlich noch weitere und differenziertere Erkenntnisse geliefert, indem z. B. durch Zwischenevaluationen kritische Momente in der Anwendung der Handreichung eingefangen hätten werden können.

Inwieweit die Handreichung selbst zum Erfolg der Mobilitätsförderung beigetragen hat, ist nicht einfach zu beurteilen. Im Zusammenhang des erhobenen Lernfortschritts, dass es in 42/457 = 9,1 % der Fördereinheiten keinen Lernfortschritt, in 292/457 = 63,9 % der Fördereinheiten einen leichten und in den restlichen 123/457 = 27,0 % der Fördereinheiten einen größeren Lernerfolg gab, stellen vor allem ergänzende und beeinflussende Kontextfaktoren wie z. B. die didaktisch-methodische Umsetzung der Mobilitätsförderung, die Beziehung zwischen Förderperson und TeilnehmerIn sowie die persönlichen Voraussetzungen und Motivationen der TeilnehmerInnen selbst große Variablen dar, auf die kein Einfluss genommen werden konnte.

Seitens der Projektleitung hätte ein begrenzender Rahmen der Planung und Durchführung der Mobilitätsförderung vorgegeben werden können. Durch das Einhalten bestimmter Vorgaben wie z. B. das Durchführen zuvor festgelegter Förderinhalte für die TeilnehmerInnen hätten so engere Vergleiche zwischen allen Partnereinrichtungen gezogen werden können. Doch wären so auch alle Partnereinrichtungen in ihren organisatorischen und pädagogischen Ausrichtungen von vornherein eingegrenzt gewesen. Zum einen war dies nicht das Anliegen, da jede Einrichtung in unterschiedlichster Zeit- und Personalbesetzung arbeitet, was somit nicht den realen Gegebenheiten, der sonst stattfindenden Fördersituationen, entsprochen hätte. Zum anderen bleibt fraglich, ob man damit den persönlichen Förderbedürfnissen der TeilnehmerInnen gerecht geworden wäre und sie sich hätten mit beteiligen können.

Dass aber das verfolgte Ziel, Menschen mit geistiger Behinderung in ihrer eigenständigen Mobilität auf Grundlage der Mobile Handreichung zu fördern, gelingen kann, konnte durch die Erprobungsphase der Handreichung mit den über 100 in ganz

Bayern verteilten TeilnehmerInnen gezeigt werden. Der Großteil (> 90 %) der TeilnehmerInnen erzielte gute Lernerfolge während der Mobilitätsförderung und ist nun weniger in Begleitung, weniger mit dem Fahrdienst und zu einem größeren Teil als zuvor mit dem ÖPNV unterwegs.

Die Handreichung sollte im Sinne einer nachhaltigen Nutzung eingesetzt werden. Lernbereiche müssen demnach neu angeglichen werden, wenn sich die öffentliche Infrastruktur, der ÖPNV sowie die persönliche Lernausgangslage, der zu fördernden Person, verändert. Somit dient die Handreichung als Curriculum, das stetig qualitativ weiterentwickelt werden darf und sollte.

Alle Projektergebnisse (u. a. Literaturanalyse, Umfrage zu bereits etablierten Förderungskonzepten, Abfragen von Mobilitätskompetenzen, Praxiserprobung, Rückmeldungen zur Handreichung) sind als vorbereitende und begleitende Arbeiten zu verstehen, um die Handreichung *MobiLe* mit Curriculum sowohl aus wissenschaftlich-theoretischer als auch praktisch-umsetzungsbezogener Sicht optimal zu gestalten. Die positiven Rückmeldungen aus den jeweiligen Befragungen und die Ergebnisse der Erprobungsphase sprechen für eine Verbreitung des Konzepts in möglichst vielen Bildungseinrichtungen der Behindertenhilfe, um auch in Zukunft noch mehr Personen den Zugang zu effektiver Mobilitätsbildung und -förderung zu ermöglichen. Im Sinne von Inklusion und gesellschaftlicher Teilhabe ergibt sich hier ebenfalls ein politischer Auftrag: die Verbreitung zu unterstützen und voranzutreiben. Für eine druckreife oder online zugängliche Version der Ausarbeitungen der Handreichung wären noch weitere Optimierungsarbeiten wie z. B. Layoutgestaltung, Überprüfung auf leichte Sprache und Differenzierung einiger Arbeitsmaterialien erforderlich, um diese in der Praxis und damit auch nachhaltig im Bildungssektor für Menschen mit geistiger Behinderung etablieren zu können. Zur Überprüfung des Erfolgs des Mobilitätskonzepts würde sich z. B. ein Folgeprojekt anbieten.

Von den ProjektpartnerInnen wurde rückgemeldet, dass es für ländliche Gegenden an Anregungen bedarf, welche Art und Weise der Mobilitätsförderung bei einer geringen Dichte an öffentlichen Verkehrsmitteln sinnvoll wäre. Da die Handreichung vielfältigste Materialien für die Teilhabe am ÖPNV aufweist, wurde darauf geachtet, dass auch unabhängig des ÖPNV Materialien und Übungen unter dem Fokus allgemeine Aspekte einen grundlegenden Bestandteil ausmachen.

Darunter fallen Themen wie z. B. Wahrnehmung im Kontext von Mobilität, Sicherheit im Straßenverkehr, Orientierung und Verhalten im Straßenverkehr. Durch die gegebene Situation muss festgehalten werden, dass es aufgrund einer geringeren ÖPNV-Dichte und ÖPNV-Infrastruktur umso wichtiger ist, die Kommunen und örtlichen Verkehrsbetriebe für die Zielgruppe von Menschen mit geistiger Behinderung als Fahrgäste zu sensibilisieren. Beispielsweise könnten Haltestellen in der Nähe von Einrichtungen und Schulen neu entstehen bzw. dorthin verlegt werden und in einem für die jeweilige Einrichtung angepassten Fahrzeitrhythmus angefahren werden.

Aus Sicht eines gesamtgesellschaftlichen Verständnisses müssen insbesondere die einzelnen Kommunen verstärkt den Personenkreis von Menschen mit geistiger Behinderung bei einer barrierefreien Entwicklung der Infrastruktur von Stadt und ÖPNV mit im Blick haben, um ihnen eine selbstständige und uneingeschränkte Teilhabe zu ermöglichen. Die jeweiligen Träger, Einrichtungen und vor allem die Menschen mit geistiger Behinderung selbst müssen gefragt und gehört werden. Das unterstreichen vor allem auch die in der Konzeptabfrage benannten Schwierigkeiten und Barrieren in der eigenständigen Nutzung des ÖPNV und der selbstständigen Teilhabe am Straßenverkehr der Menschen mit geistiger Behinderung (vgl. Kapitel 4.2.4). Denn wie hieraus zu entnehmen ist, seien über 87 % der Barrieren im strukturellen Bereich des ÖPNV vorhanden; z. B. Probleme mit Fahrplänen, das Fehlen von leichter Sprache und Piktogrammen. Weitere Barrieren, die sich auf die Mobilität und damit auch auf Teilhabebereiche auswirken, können unter anderem eine fehlende Aufklärung über Wahlmöglichkeiten, wenig mobilitätsspezifische Bildungsangebote, Überbehütung vor Gefahren und Risiken sein (vgl. RÖMISCH & TILLMANN 2017). Damit darf nicht der Fehler gemacht werden, zu denken, dass aus der barrierefreien Umwelt automatisch Teilhabe folgt. Weiterhin muss der Frage nachgegangen werden, „Inwiefern Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen dadurch an Barrieren stoßen, dass ihnen bestimmte Praxen schlichtweg vorenthalten werden“ (TRESCHER 2018: 67).

Wie durch das Projekt aufgezeigt werden konnte, besteht seitens erwachsener Menschen mit geistiger Behinderung der Wunsch, am Straßenverkehr und ÖPNV teilzunehmen. Dass dies von einigen schon realisiert wird und auch durch die Erprobungsphase aufgezeigt werden konnte, bezeugt,

dass durch persönliche Unterstützung und Mobilitätsförderung die eigenständige Mobilität erweitert werden kann. Schlussendlich gaben 71,4 % der TeilnehmerInnen an, es sei für sie nun einfacher, mit dem Bus oder der Bahn zu fahren. Des Weiteren konnte aufgezeigt werden, dass sie im Straßenverkehr selbstständig sein möchten, ihren Aktionsradius vergrößern und mehr Sicherheit im Straßenverkehr erlangen möchten. Dies sollte auch dann weitestgehend ermöglicht werden, wenn trotz Förderung noch anhaltender Unterstützungsbedarf durch eine Begleitperson besteht.

Mit Blick auf die eingangs betonte Barrierefreiheit bleibt festzuhalten, dass aus einer Förderung der eigenständigen Mobilität allerdings noch keine Barrierefreiheit entsteht. „Barrierefreiheit zielt [...] auf eine Veränderung des Sozialraums ab und nicht auf eine Veränderung der Person“ (ebd., 2018, S. 66). Die besonderen Bedürfnisse der Personengruppe mit geistiger Behinderung müssen allerdings gerade in Bezug auf eine barrierefreie Umsetzung der ÖPNV-Struktur berücksichtigt werden.

Literatur

- Akademie für Lehrerfortbildung und Personalführung. Seminar Bayern (o. J.): Bildungsstandards im Erziehungsbereich Verkehr, Sicherheit und Mobilität. Dillingen. http://www.seminarbayern.alp.dillingen.de/images/stories/VSE/PDF/bildungsstandards_erziehungsbereich_ve_si_mobaet%20.pdf (26.04.18)
- ALARIBE, I. (2014): Design a serious game to teach teenagers with intellectual disabilities how to use public transportation. http://ac.els-cdn.com/S1877042815005856/1-s2.0-S1877042815005856-main.pdf?_tid=b065e626-c6c4-11e6-93c8-00000aacb360&acdnat=1482246055_9f6c8e683593fa237d306321efc1c2a0 (23.12.16)
- ALLSOP, R. E. (1993): Agenda for safe access in a stable environment. Issues for decision-makers as identified at ISIRT Round Tables, 1989-1992. IATSS – Internat. Ass. of Traffic and Safety Sciences. Tokyo
- BAR. Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (2010): ICF-Praxisleitfaden 3, Trägerübergreifende Informationen und Anregungen für die praktische Nutzung der Internationalen Klassifikation der Funktionsfähigkeit, Behinderung und Gesundheit (ICF) für das Krankenhausteam. Frankfurt am Main. https://www.vdek.com/vertraagspartner/vorsorge-rehabilitation/icf/_jcr_content/par/download_2/file.res/ICF3.pdf (08.09.16)
- BARBEAU, S.; NEVINE, L.; WINTERS, P. (2008): Travel Assistant Device (TAD) to Aid Transit Riders with Special Needs. National Center for Transit Research. Tampa, Florida, 2010
- BAUMGARTNER, M.; BAUMGARTNER, G.; HAUSENSTEIN, T. (2003): Projekt Mobilität. Behinderte im öffentlichen Verkehr. Berufsbildung Baden. <http://www.markusbaumi.ch/schule/pdf/beh.oe.verk.pdf> (08.09.16)
- Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus (KM) (1995): Empfehlungen der Kultusministerkonferenz zur Verkehrs- und Sicherheitserziehung in der Schule. Bekanntmachung, 8. Sept. 1995
- Bayerische Staatsministerien für Unterricht und Kultus und des Inneren (KM) (2003): Radfahrausbildung in der Grundschule. Gemeinsame Bekanntmachung. (KWMBI. I 2003, S. 240)
- Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus (KM) (2003): Lehrplan. Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. Grund- und Hauptschulstufe. Bayern. Verkehr: <https://www.isb.bayern.de/download/9266/verkehr.pdf> (30.01.17)
- Bayerische Staatsministerien des Inneren und für Unterricht und Kultus (KM) (2005): Sicherheit auf dem Schulweg – Verkehrssicherheitsarbeit und Schulwegdienste. Gemeinsame Bekanntmachung, 8. Juni 2005
- Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus (KM) (2007): Lehrplan. Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. Berufsschulstufe. Bayern. Mobilität: <https://www.isb.bayern.de/download/9004/mobilitaet.pdf> (30.01.17)
- Bayerisches Staatsministerium für Bildung und Kultus, Wissenschaft und Kunst (KM) (2014): LehrplanPLUS Grundschule. Lehrplan für die bayerische Grundschule. München
- BECK, H.; SCHMIDT, H.; FETZER, A. (Hrsg.) (2008): Bildung als diakonische Aufgabe. Befähigung – Teilhabe – Gerechtigkeit. W. Kohlhammer. Stuttgart

- BECK, I. (2016): Der Bedarfsbegriff >>revisited<< – Aspekte der Begründung individueller Ansätze zur Bedarfserhebung und -umsetzung. In: SCHÄFERS, M.; WANSING, G. (Hrsg.) (2016): Teilhabebedarfe von Menschen mit Behinderungen. Zwischen Lebenswelt und Hilfesystem. W. Kohlhammer. Stuttgart
- (BKB) Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit e. V./Bundesvereinigung Lebenshilfe für Menschen mit geistiger Behinderung e. V./Landesverband Baden-Württemberg der Lebenshilfe. (2011): Barrierefreiheit für Menschen mit kognitiven Einschränkungen. Kriterienkatalog. Berlin
- (BMAS) Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2011): Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Bonn. http://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/PDF-Publikationen/a729-un-konvention.pdf?__blob=publicationFile&v=3 (08.09.16)
- (BMAS) Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2013): Teilhabebericht der Bundesregierung über die Lebenslagen von Menschen mit Beeinträchtigungen. Teilhabe – Beeinträchtigung – Behinderung. Bonn
- (BMAS) Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2016): Nationaler Aktionsplan 2.0 der Bundesregierung zur UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK). Bonn. http://www.gemeinsam-ein-fach-machen.de/SharedDocs/Downloads/DE/AS/NAP2/NAP2.pdf?__blob=publicationFile&v=1b (07.09.17)
- (BMAS) Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2017): Ratgeber für Menschen mit Behinderungen. Bonn. https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/PDF-Publikationen/a712-ratgeber-fuer-behinderte-mens-390.pdf?__blob=publicationFile (27.01.18)
- BOCK, B. M.; FIX, U.; LANGE, D. (Hrsg.) (2017): „Leichte Sprache“ im Spiegel theoretischer und angewandter Forschung. Frank & Timme. Berlin
- BOHLEN, H.; BRÜNIG, K.; FERSTL, U.; FUSS, K.; HEIDORN, K.; HEIDORN, D.; HOFMANN, M.; KREPPER, H.; MEYER, V.; SCHRÖDER, H.; STEINMÜLLER, K.; VILL, R.; WÖRLE, M.; WOLFER, M. (2005): Akademiebericht. Verkehrserziehung für Schülerinnen und Schüler mit besonderem Förderbedarf. Mobilität. Selbstständigkeit. Lebensqualität. Akademie für Lehrerfortbildung und Personalführung. Seminar Bayern (Hrsg.). Dillingen
- BORTZ, J.; SCHUSTER, C. (2010): Statistik für Human- und Sozialwissenschaftler. Aufl. 7. Springer Verlag. Berlin, Heidelberg
- BREDEL, U.; MAASS, C. (2016): Leichte Sprache: Theoretische Grundlagen. Orientierung für die Praxis. Dudenverlag. Berlin
- BREITENBACH, E. (2014): Psychologie in der Heil- und Sonderpädagogik. Kohlhammer. Stuttgart
- BREITINGER, M. (1998): Alltag und schwere geistige Behinderung. Dissertation. Päd. Hochschule Ludwigsburg. Edition Bentheim. Würzburg
- BUCHNER, T.; KOENIG, O.; SCHUPPENER, S.; (Hrsg.) (2016): Inklusive Forschung. Gemeinsam mit Menschen mit Lernschwierigkeiten forschen. Julius Klinkhardt. Bad Heilbrunn
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends
- BUNDSCHUH, K.; WINKLER, C. (2014): Einführung in die sonderpädagogische Diagnostik. Aufl. 8. Ernst Reinhardt Verlag. München
- BUTTERWEGGE, P. (2007): Neuere Maßnahmen zur Sicherung von Schulwegen und zur Sicherung der Freizeitmobilität von Kindern und Jugendlichen. Berlin. (S. 36-38). In: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (2007): Mehr Sicherheit für Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr. Berlin
- CHRISTMANN, U. (2017): Wie leicht darf Leichte Sprache sein? Empirische Lücken in einem gut gemeinten Konzept. In: BOCK, B. M.; FIX, U.; LANGE, D. (Hrsg.) (2017): „Leichte Sprache“ im Spiegel theoretischer und angewandter Forschung. Frank & Timme. Berlin
- CLOERKES, G. (Hrsg.) (2007): Soziologie der Behinderten. Eine Einführung. Aufl. 3. Universitätsverlag Winter. Heidelberg
- CLOERKES, G.; FELKENDORFF, K. (2007): Institutionalisierung von Behinderung. Mobilität und Verkehr. In: CLOERKES, G. (Hrsg.) (2007): So-

- ziologie der Behinderten. Eine Einführung. Aufl. 3. Universitätsverlag Winter. Heidelberg
- CURDT, E. (2001): Curriculum-Modell zur Neuorientierung der Integration fächerübergreifender Lernbereiche. Integration von Themenbereichen zur „Mobilität in die Rahmenrichtlinien ausgewählter Fächer. Niedersächsisches Landesinstitut für Fortbildung und Weiterbildung im Schulwesen und Medienpädagogik (NLI). Hildesheim
- Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) (2006): Vom Durcheinanderlaufen zum Miteinanderfahren. Ein Beitrag des Sports zur Verkehrserziehung. Aufl. 5. Berlin
- Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) (2010): Das Verkehrsquiz. Neue Wege in der Verkehrserziehung. Ein Verkehrsquiz für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufe 6 und 9/10. Berlin
- Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) (2015): Eine Fahrradwerkstatt. In: DGUV Lernen und Gesundheit. Fahrradwerkstatt. Berlin
- DILLING, H.; MOMBOUR, W.; SCHMITD, M. (Hrsg.) (2015): ICD-10. Internationale Klassifikation psychischer Störungen. ICD-10 Kapitel V (F). Klinisch-diagnostische Leitlinien. Aufl. 10. Hogrefe. Bern
- DINGS, W. et al. (2014): Projekt Kompetent mobil. Handbuch zur Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung. Umsetzungshilfen und Praxistipps für Fachkräfte zum Mobilitätstraining. Berufsförderungswerk Bad Wildbad gGmbH/Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege/Deutscher Rollstuhl – Sportverband e. V./Josefsheim Bigge gGmbH (Hrsg.). BGW Hamburg. <http://www.kompetent-mobil.de/handbuch/> (26.09.16)
- DVW und Verkehrswacht Medien & Service-Center GmbH (VMS) (2017): Die Radfahrausbildung. Das Arbeitsheft für die 3. Und 4. Klasse. Aufl. 17. Bonn. <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/> (24.04.17)
- DWORSCHAK, W.; KANNEWISCHER, S.; RATZ, C.; WAGNER, M. (2014): Schülerschaft Mit dem Förderschwerpunkt Geistige Entwicklung (SFGE). Eine empirische Studie. ATHENA-Verlag. Oberhausen
- Easter Seals Project Action Consulting (2016): Travel Trainer Certification. What is travel training certification? Requirements. How to apply. Florida
- ENDER, E. (2007): Mobilitätserziehung. Eine empirische Untersuchung zur Situation in der Förderschule. Dissertation. Päd. Hochschule Ludwigsburg
- ERNST, K. (2009): Behinderung. Alle Leistungen und Rechte, die Ihnen zustehen. Verbraucherzentrale NRW. Düsseldorf
- Essex (2013): Travel Training in Essex (GB). Essex County Council. Travel training. A step towards independence. [http://www.travel-training.co.uk/\(21.12.16\)](http://www.travel-training.co.uk/(21.12.16))
- FATH, K. (2013): Motorik, motorische Beeinträchtigungen. In: THEUNISSEN, G.; KULIG, W.; SCHIRBORT, K. (Hrsg.) (2013): Handlexikon Geistige Behinderung. Schlüsselbegriffe aus der Heil- und Sonderpädagogik, Sozialen Arbeit, Medizin, Psychologie, Soziologie und Sozialpolitik. Aufl. 2. Kohlhammer. Stuttgart
- FELDER, F. (2012): Inklusion und Gerechtigkeit. Das Recht behinderter Menschen auf Teilhabe. Campus Verlag. Frankfurt
- FISCHER, E.; MARKOWETZ, R. (Hrsg.) (2016): Inklusion im Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. W. Kohlhammer. Stuttgart
- FORNEFELD, B. (1995): Das schwerstbehinderte Kind und seine Erziehung. Beiträge zu einer Theorie der Erziehung. Habil.-Schrift. Univ. Köln. 1994. Edition Schindele Winter. Heidelberg
- FORNEFELD, B. (2002): Einführung in die Geistigbehindertenpädagogik. Auf. 2. Ernst Reinhardt Verlag. München
- FORNEFELD, B. (2009): Grundwissen Geistigbehindertenpädagogik. Aufl. 4. Ernst Reinhardt Verlag. München
- FORNEFELD, B. (2013): Grundwissen Geistigbehindertenpädagogik. Aufl. 5. Ernst Reinhardt Verlag. München
- FRANK, S.; ILLER, C. (2013): Kompetenzorientierung – mehr als ein didaktisches Prinzip. In: Report. Zeitschrift für Weiterbildungsforschung. Heft 4/2013, S. 32-41

- FRIEBE, S. (2017): Experten in eigener Sache. In: Inklusive Bildung: ein innovatives Projekt zur Qualifizierung von behinderten Menschen. In: Orientierung: innovativ. Heft 2/2017. Bundesverband evangelische Behindertenhilfe. Berlin
- FRIES, W.; NETZ, J.; BÖTZEL, K. (2005): Leitlinie zur Beurteilung der Fahreignung bei neurologischen Erkrankungen. In: Aktuelle Neurologie, 32(6). Thieme Verlag. Stuttgart. S. 342-350.
- FRÖHLICH, A.; SIMON A. (2004): Gemeinsamkeiten entdecken. Mit schwerbehinderten Kindern kommunizieren. verlag selbstbestimmtes leben. Düsseldorf
- (GDV) Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (2007): Mehr Sicherheit für Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr. Berlin
- (GDV) Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (2010a): Planerheft. Schulwegsicherung. Berlin
- (GDV) Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (2010b): Auf Rollen und Rädern. Berlin
- (GDV) Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (2010c): Fahrradwerkstatt. Berlin
- (GDV) Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (2016): Verkehrserziehung leicht gemacht. Praktische Übungen. Berlin
- GLÄSER, J.; LAUDEL, G. (2009): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse. Aufl. 3. VS Verlag. Wiesbaden
- GOLDBACH, A.; SCHUPPENER, S. (2017): Die Bedeutung des partizipativen Vorgehens in der Erforschung Leichter Sprache. In: BOCK, B. M.; FIX, U.; LANGE, D. (Hrsg.) (2017): „Leichte Sprache“ im Spiegel theoretischer und angewandter Forschung. Frank & Timme. Berlin
- GRESS, J. (2014): Recht und Förderung für mein behindertes Kind. Elternratgeber für alle Lebensphasen – alles zu Sozialleistungen, Betreuung und Behindertentestament. Aufl. 2. Deutscher Taschenbuch Verlag. München
- GU, Y. (2015a): Virtual Reality. Verkehrserziehung von Kindern in einer sicheren Umgebung (Safe Child). In: b:sl. Beruf : Schulleitung. Schulstrukturen in Deutschland. Alle guten Dinge sind zwei? Oktober 2015. Allgemeiner Schulleitungsverband Deutschlands e. V., S. 26
- GU, Y. (2015b): SafeChild – Verkehrserziehung in VR. <https://www.oip.netze-neu-nutzen.de/ideas/show/213> (16.11.17)
- GÜNTHNER, F. (2009): Freie Fahrt? Menschen mit Lernschwierigkeiten im Öffentlichen Personennahverkehr. In: Teilhabe. Die Fachzeitschrift der Lebenshilfe. Heft 3, Sept. 2009, S. 142-146
- HAASE, F. C. (2017): Mensch-Umwelt-Teilhabe. Ein Denkmodell für die Heilerziehungspflege. In: Orientierung: innovativ. Heft 2/2017. Bundesverband evangelische Behindertenhilfe
- HASSELHORN, M.; GOLD, A. (2017): Pädagogische Psychologie. Erfolgreiches Lernen und Lehren. Aufl. 4. W. Kohlhammer. Stuttgart
- HAVEMANN, M. J.; TILLMANN, V. (2011): MogLi – Mobilität auf ganzer Linie. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt „MogLi – Mobilität auf ganzer Linie“. Technische Universität Dortmund
- HAVEMANN, M.; TILLMANN, V.; STÖPPLER, R.; KVAS, Š.; MONNINGER, D. (2013): Mobility and Public Transport Use Abilities of Children and Young Adults With Intellectual Disabilities: Results From the 3-Year Nordhorn Public Transportation Intervention Study. In: Journal of Policy and Practice in Intellectual Disabilities, Vol. 10, Nr. 4., pp. 289-299
- HEDDERICH, I.; EGLOFF, B.; ZAHND, R. (Hrsg.) (2015): Biographie. Partizipation. Behinderung. Theoretische Grundlagen und eine partizipative Forschungsstudie. Klinkhardt. Bad Heilbrunn
- HEDDERICH, I.; BIEWER, G.; HOLLENWEGER, J.; MARKOWETZ, R. (Hrsg.) (2016): Handbuch Inklusion und Sonderpädagogik. Verlag Julius Klinkhardt. Bad Heilbrunn
- HEIMER, A.; HENKEL, M. (2014): Evaluation des Nationalen Aktionsplans der Bundesregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Abschlussbericht. Bundesministerium für Arbeit und Soziales. Berlin. https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/PDF-Publikationen/forschungsbericht-f446.pdf?__blob=publicationFile (19.09.16)
- HEIMLICH, U. (2009): Lernschwierigkeiten. Klinkhardt Verlag. Bad Heilbrunn

- HEITMEYER, W. (Hrsg.) (1997): Was hält die Gesellschaft zusammen? Suhrkamp Verlag. Frankfurt a. M.
- HIRSCHBERG, M. (2016): Welche Bedeutung hat das Behinderungsverständnis der ICF für die Erhebung von Teilhabebedarfen? In: SCHÄFFERS, M.; WANSING, G. (Hrsg.) (2016): Teilhabebedarfe von Menschen mit Behinderungen. Zwischen Lebenswelt und Hilfesystem. W. Kohlhammer. Stuttgart
- HOLTZ, K.; EBERLE, G.; HILLIG, A.; MARKER, K. (1998): HKI. Heidelberger Kompetenz-Inventar für geistig Behinderte. Aufl. 4. Univ. Verlag C. Winter. Heidelberg
- HÜTTER, A. (2013): Verkehr auf einen Blick. Statistisches Bundesamt (Hrsg.) Wiesbaden. https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Querschnitt/BroschuereVerkehrBlick0080006139004.pdf?__blob=publicationFile (19.09.16)
- INDLEKOFER, M. (2017): Mobilität durch Barrierefreiheit. Die VdK-Kampagne „Weg mit Barrieren“. In: Orientierung. mobil. Heft 1/2017. Bundesverband evangelische Behindertenhilfe
- IATSS – International Association of Traffic and Safety Sciences (eds.) Traffic and Safety Sciences. Tokyo. <http://www.iatss.or.jp/en/publication/commemorative-publication/> (22.12.16)
- ISB. Staatsinstitut für Schulqualität u. Bildungsforschung (Hrsg.) (2011): Unterricht und Förderung von Schülern mit schwerer und mehrfacher Behinderung. Aufl. 1. Ernst Reinhardt Verlag. München
- JANK, W.; MEYER, H. (2011): Didaktische Modelle. Aufl. 10. Cornelsen. Berlin
- KAINZ, F. (1956): Psychologie der Sprache. Band 4. Enke Verlag. Stuttgart
- KASTEN, H. (2008): Soziale Kompetenzen. Entwicklungspsychologische Grundlagen und frühpädagogische Konsequenzen. 1. Aufl. Cornelsen. Mannheim
- KASTL, J. M. (2012): Inklusion und Integration – oder: Ist „Inklusion“ Menschenrecht oder eine pädagogische Ideologie? Soziologische Thesen. Vortrag in der Villa Donnersmarck, Berlin am 16.10.2012. Ergänzte „Lesefassung“ (6.11.12)
- KASTL, J. M. (2017): Einführung in die Soziologie der Behinderung. Aufl. 2. Springer VS. Wiesbaden
- KALTARAR, H. (2017): Selbstständig mobil sein. Interview mit dem Initiativkreis „Barrierefreiheit Kernen-Stetten“. In: Orientierung. mobil. Heft 1/2017. Bundesverband evangelische Behindertenhilfe
- KESSELS, F. -Mobility Solutions- (Hrsg.) (o. J.): Spezialfahrräder. http://huka-deutschland.de/wp-content/uploads/2016/10/Digital_Huka_10_2016_web.pdf (07.03.18)
- KLAFKI, W. (2007): Neue Studien zur Bildungstheorie und Didaktik. Zeitgemäße Allgemeinbildung und kritisch-konstruktive Didaktik. Auf. 6. Beltz Verlag. Weinheim und Basel
- KLEINBACH, K. (2009): Wo geht's hin? Im Reutlinger Stadtverkehr – In: Teilhabe 48/1. S. 37-43
- (KMK) Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (1994): Empfehlungen zur sonderpädagogischen Förderung in den Schulen in der Bundesrepublik Deutschland. http://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/1994/1994_05_06-Empfehl-Sonderpaedagogische-Foerderung.pdf (27.11.17)
- (KMK) Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (1998): Empfehlungen zum Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. http://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/1998/1998_06_20_FS_Geistige_Entwickl.pdf (14.09.16)
- (KMK) Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (2010): Konzeption der Kultusministerkonferenz zur Nutzung der Bildungsstandards für die Unterrichtsentwicklung. Berlin. https://www.kmk.org/fileadmin/veroeffentlichungen_beschluesse/2010/2010_00_00-Konzeption-Bildungsstandards.pdf (25.04.18)
- (KMK) Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (2012): Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule. https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/1972/1972_07_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf (08.09.16)

- KOCH, F. (2017): „Lisa“ hilft beim Busfahren. Mobil in Bus und Bahn mit einer App. In: Orientierung mobil. Heft 1/2017. Bundesverband evangelische Behindertenhilfe
- KONRAD, K. (2011): Mündliche und schriftliche Befragung. Empirische Pädagogik e. V. Landau in der Pfalz
- KRAUS DE CAMARGO, O.; SIMON, L. (2013): Die ICF-CY in der Praxis. Verlag Hans Huber. Bern
- KRAUSE, D. (2005): Luhmann-Lexikon. Aufl. 4. Lucius und Lucius. Stuttgart
- KRON, M. (2010): Ausgangspunkt: Heterogenität. Weg und Ziel: Inklusion? Reflexionen zur Situation im Elementarbereich. In: Zeitschrift für Inklusion-online.net. <https://www.inklusion-online.net/index.php/inklusion-online/article/view/120/120> (27.01.18)
- KULBE, A. (2017): Grundwissen Psychologie, Soziologie und Pädagogik. Lehrbuch für Pflegeberufe. Aufl. 3. Kohlhammer. Stuttgart
- KÜCHLER, M. (2009): Was kommt nach der Schule? Handbuch zur Vorbereitung auf das nachschulische Leben durch die Schule für Menschen mit geistiger Behinderung. Dissertation, Päd. Hochschule Ludwigsburg. Bundesvereinigung Lebenshilfe für Menschen mit geistiger Behinderung e. V. (Hrsg.). Lebenshilfe-Verlag. Marburg
- KÜHN, T.; KOSCHEL, K. (2011): Gruppendiskussionen. Ein Praxis-Handbuch. VS Verlag. Wiesbaden
- KVAS, S. (2011): MogLi in drei Schritten. Ein interdisziplinäres Forschungsprojekt zur Förderung der Mobilität im FSP Geistige Entwicklung. In: Lernen Konkret. Bildung im Förderschwerpunkt geistige Entwicklung: Kommunikation und Mobilität. Heft 2, Juni 2011. Bildungsverlag EINS
- KVAS, Š.; STÖPPLER, R.; HAVEMAN, M.; TILLMANN, V. (2013): Assessing Mobility Competences of Children With Intellectual Disabilities: Development and Results of the Mobility Assessment Schedule. In: Journal of Policy and Practice in Intellectual Disabilities, Vol. 10, Nr. 4, pp. 300-306
- LAMNEK, S. (2005a): Gruppendiskussion. Theorie und Praxis. Aufl. 2. Beltz Verlag. Weinheim und Basel
- LAMNEK, S. (2005b): Qualitative Sozialforschung: Lehrbuch. Aufl. 4. Beltz Verlag. Weinheim und Basel. S. 408-477
- LAMNEK, S.; KRELL, C. (2016): Qualitative Sozialforschung. Aufl. 6. Beltz Verlag. Weinheim und Basel
- Landeshauptstadt München, Sozialreferat, Amt für Soziale Sicherung (2014): Studie zur Arbeits- und Lebenssituation von Menschen mit Behinderungen in der Landeshauptstadt München. Endbericht Teil 2: Allgemeine Lebenssituation. München. http://www.muenchen.info/soz/pub/pdf/486_StudieMenschenmitBehinderungen_Endbericht2_AllgemeineLebenssituation_web.pdf (18.06.18)
- LÁNYI, C. S.; GEISZT, Z.; KÁOLYI, P.; TILINGER, Á.; MAGYAR, V. (2006): Virtual Reality in Special Needs Early Education. In: The International Journal of Virtual Reality. 2006/5, pp. 55-68
- Lebenshilfe für Menschen mit geistiger Behinderung Bremen e. V. (2013): Leichte Sprache. Die Bilder. Lebenshilfe Verlag. Marburg
- LESCOW, K. (2015): Reflexion zum Verständnis von Behinderung. In: HEDDERICH, I.; EGLOFF, B.; ZAHND, R. (Hrsg.) (2015): Biographie. Partizipation. Behinderung. Theoretische Grundlagen und eine partizipative Forschungsstudie. Klinkhardt. Bad Heilbrunn
- LEVEN, T.; LEVEN, J. (2013): Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.). Bergisch Gladbach
- LEWIS, G. (2009): Independent Travel Training. https://www.ldw.org.uk/media/241679/Independent_travel_training.pdf (15.11.17)
- LIMBOURG, M. (1998): „Schulverkehrserziehung auf dem Weg in die Zukunft“ in Bonn. Ziele, Aufgaben und Methoden einer zukunftsorientierten Verkehrs- und Mobilitätserziehung Vortrag bei dem ADAC-Symposium. Universität Duisburg-Essen. <http://duepublico.uni-duisburg-essen.de/servlets/DocumentServlet/Document-587/ADAC.pdf> (12.09.16)
- LIMBOURG, M. (2003): Zukunftsorientierte Verkehrs- und Mobilitätserziehung im Kindes- und Jugendalter. In: Bericht über die Tagung „Mobilität und Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche“ in Köln am 16. Jan. 2003. Rhein-

- scher Gemeinde-Unfall-Versicherung-Verband. Düsseldorf. https://www.uni-due.de/~qpd402/alt/texte.ml/pdf/guvv_rheinland.pdf (26.04.18)
- LINDER, F. (2012): Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität. Aufl. 2. Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.). Düsseldorf. http://www.mbwsv.nrw.de/quartiersentwicklung/leitfaeden/aktionsplan/Aktionsplan_NM_2012.pdf (08.09.16)
- LOTTER; HEMPEL(2008): Lernen Lernschwierigkeiten. Diagnostik der Lernvoraussetzungen. <http://www.regierung.oberbayern.bayern.de/imperia/md/content/regobInternet/dokumente/berreich4/aufgaben/foerderschule/schulberatung/lernvoraussetzungen.pdf> (02.02.17)
- LUHMANN, N. (1997a): Die Gesellschaft der Gesellschaft. 1. Teilband. Suhrkamp Verlag. Frankfurt a. M.
- LUHMANN, N. (1997b): Die Gesellschaft der Gesellschaft. 2. Teilband. Suhrkamp Verlag. Frankfurt a. M.
- MARKOWETZ, R. (2007): Soziale Integration, Identität und Entstigmatisierung. Behindertensoziologische Aspekte und Beiträge zur Theorieentwicklung in der Integrationspädagogik. Dissertation. Universität Hamburg
- MAYRING, P. (2015): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. Aufl. 12. Beltz Verlag. Weinheim und Basel
- MAYRING, P. (2016): Einführung in die qualitative Sozialforschung. Aufl. 6. Beltz Verlag. Weinheim und Basel
- (MDK) Medizinischer Dienst der Krankenversicherung (2015): Die ICF und ihre Anwendung in der täglichen Praxis. Hinweise für Krankenkassenmitarbeiter
- MERTEL, S.; DÜWAL, K. (2009): Mobile Allianzen. Informations- und Leitsystem im öffentlichen Verkehrsraum für Menschen mit Behinderungen. Kooperationsprojekt der Leuphana Universität Lüneburg. Hildesheim. https://www.hawk-hhg.de/sozialarbeitundgesundheit/media/Mobile_Allianzen_2009_2.pdf (08.09.16)
- METZLER, H.; PRACHT, A. (2016): BeB – Evaluationsprojekt. Umwandlung von Groß- und Komplexeinrichtungen in differenzierte gemeindenahe Wohnangebote im Rahmen des UGK-Programms der Aktion Mensch. Abschlussbericht. Bundesverband evangelische Behindertenhilfe e. V. (Hrsg.). Hochschule Esslingen/Eberhard Karls Universität Tübingen. Berlin. http://beb-ev.de/wp-content/uploads/2016/03/BeB_AbschlussberichtUGK_0316_web.pdf (30.03.17)
- MEYER, A. (2004): Kodieren mit der ICF: Klassifizieren oder Abklassifizieren? Potenzen und Probleme der „Internationalen Klassifikation der Funktionsfähigkeit, Behinderung und Gesundheit“. Ein Überblick. Uni.Verlag Winter. Heidelberg
- MEYER, H. (2013): Was ist guter Unterricht? Aufl. 9. Cornelsen. Berlin
- Ministerium für Kultus, Jugend und Sport Baden-Württemberg (2009): Bildungsplan Schule für Geistigbehinderte. http://www.bildungsplaene-bw.de/site/bildungsplan/get/documents/lsbw/Bildungsplaene/Bildungsplaene-SBBZ/SBBZ-GE/BPL_SchuleGeistigbehinderte_online_oV.pdf (30.03.17)
- Ministerium für Schule, Jugend und Kinder des Landes Nordrhein-Westfalen (2003). Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule. Rahmenvorgabe. Ritterbach Verlag. Frechen. Auszug aus dem Amtsblatt des Ministeriums für Schule, Jugend und Kinder. Teil 1 Nr. 10/03
- MONNINGER, D.; BUSCH, F.; KLOTH, H. (2011): Personalisiertes Informations- und Störfallmanagementsystem im ÖPNV für Menschen mit geistiger Behinderung. München und Bentheim. <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1081222/1081222.pdf> (21.09.16)
- MONNINGER, D. (2011): „Eigenständig mobil!“ Barrieren bei der Nutzung des ÖPNV und ihre mögliche Beseitigung. In: Lernen Konkret. Bildung im Förderschwerpunkt geistige Entwicklung: Kommunikation und Mobilität. Heft 2, Juni 2011. Bildungsverlag EINS
- MONNINGER, D. et al. (2012): Barrierefreier Schülerverkehr. Verbundprojekt. MogLi – Barrierefreier Schülerverkehr. Gemeinsamer Schlussbericht. München, Dortmund, Gießen, Nordhorn
- MONNINGER, D. (2015): Verkehrliche und technische Anforderungen an Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verbesserung

- der Zugänglichkeit für Menschen mit geistiger Behinderung. Dissertation. Lehrstuhl für Verkehrstechnik Technische Universität München. <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1283591/1283591.pdf> (21.09.16)
- NAKAMURA F. (2015): Ensuring urban public transportation mobility for people with intellectual disability. In: IATSS – International Association of Traffic and Safety Sciences (eds.). Traffic and Safety Sciences. Tokyo. <http://www.iatss.or.jp/en/publication/commemorative-publication/> (22.12.16)
- NASSEHI, A. (1997): Inklusion, Exklusion, Integration, Desintegration. Die Theorie funktionaler Differenzierung und die Desintegrationsthese. In: HEITMEYER, W. (Hrsg.) (1997): Was hält die Gesellschaft zusammen? Suhrkamp Verlag. Frankfurt a. M.
- Netzwerk Leichte Sprache (2013): Die Regeln für Leichte Sprache. http://www.leichte-sprache.org/wp-content/uploads/2017/11/Regeln_Leichte_Sprache.pdf (18.01.18)
- Netzwerk Leichte Sprache (2014): Leichte Sprache. Ein Ratgeber. BMAS (Hrsg.) Bonn. http://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/PDF-Publikationen/a752-ratgeber-leichte-sprache.pdf?__blob=publicationFile (18.06.18)
- NEUHÄUSER, G.; STEINHAUSEN, H.; HÄSSLER, F.; SARIMSKI, K. (Hrsg.) (2013): Geistige Behinderung. Grundlagen, Erscheinungsformen und klinische Probleme, Behandlung, Rehabilitation und rechtliche Aspekte. Aufl. 4. Verlag W. Kohlhammer. Stuttgart
- Niedersächsisches Kultusministerium (2002): Das Curriculum Mobilität: Ein Bausteinconcept für den fächerübergreifenden Unterricht in allen Schulen in Niedersachsen. www.nibis.de/uploads/2mk-mobil/CM_THEORIE_LITE_2016_05.pdf (05.01.17)
- Niedersächsisches Kultusministerium (2007): Kerncurriculum für den Förderschwerpunkt Geistige Entwicklung. Schuljahrgänge 1-9. Hannover. http://db2.nibis.de/1db/cuvo/datei/kc_foe_geistige_nib.pdf (05.01.17)
- Niedersächsischen Kultusministerium (2016): Kerncurriculum für den Förderschwerpunkt Geistige Entwicklung. Sekundarbereich II. Schuljahrgänge 10-12. Hannover. http://db2.nibis.de/1db/cuvo/datei/geistige_entwicklung_sekundarbereich_ii_kc_2016.pdf (05.01.17)
- OTTEN, M.; WITTKOWSKA, S. (2014): Mobilität für die Zukunft. Interdisziplinäre und (fach-) didaktische Herausforderungen. Bertelsmann. Bielefeld
- PELZ, W. (2018): SWOT-Analyse. Definition, Beispiele und Tipps zum Erstellen einer SWOT-Analyse. Präsentation von Prof. Dr. Waldemar Pelz. <http://www.wpelz.de/ress/swot.pdf> (22.03.18)
- PFEFFER, W. (1984): Handlungstheoretisch orientierte Beschreibung geistiger Behinderung. Ein Versuch. In: Geistige Behinderung 23 (2), S. 101-111
- PITSCH, H.; THÜMMEL, I. (2016): Taugt das Anforderungsprofil an Unterrichtende im Förderschwerpunkt geistige Entwicklung auch für inklusiven Unterricht? In: FISCHER, E.; MARKOWETZ, R. (2016): Inklusion im Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. W. Kohlhammer. Stuttgart
- PITSCH, H.; THÜMMEL, I. (2017): Methodenkompendium für den Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. Band 3: Lernen in der Sekundarstufe II. ATHENA. Oberhausen
- POPP, K.; MELZER, C.; METHNER, A. (2013): Förderpläne entwickeln und umsetzen. Aufl. 2. Ernst Reinhardt Verlag. München
- PÖLLMANN, T. (2017): Die Fahrradschule. Mobilität und Teilhabe auf den Weg bringen. In: Orientierung: innovativ. Heft 2/2017. Bundesverband evangelische Behindertenhilfe
- pteg. delivering public transport solutions (o. J.): pteg. good practice guide. Transport and Social Inclusion. Leeds (England). http://www.eltis.org/sites/eltis/files/case-studies/documents/good-practiceguide0_4.pdf (09.11.16)
- RATZ, C. (2012): Schriftsprachliche Fähigkeiten von Schülern mit dem Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. In: DWORSCHAK, W.; KANNEWISCHER, S.; RATZ, C.; WAGNER, M. (2012): Schülerschaft mit dem Förderschwerpunkt geistige Entwicklung (SFGE). Eine empirische Studie. ATHENA-Verlag. Oberhausen
- RATZ, C. (2013): Zur aktuellen Diskussion und Relevanz des erweiterten Lesebegriffs. In: Empiri-

- sche Sonderpädagogik (4). (S. 343–360) http://www.pedocs.de/volltexte/2014/9229/pdf/ESP_2013_4_Ratz_Zur_aktuellen_Diskussion.pdf (07.11.16)
- REISINGER, S.; GATTRINGER, R.; STREHL, F. (2017): Strategisches Management. Grundlagen für Studium und Praxis. Aufl. 2. Pearson. Hallbergmoos
- REPENNING, A.; IOANNIDOU, A. (2006): Mobility Agents: Guiding and Tracking Public Transportation Users. Proceedings of the 8th International Working Conference on Advanced Visual Interfaces. Venedig, Italien. 2006
- RESSEL, C.; BRAUN, M.: Pressemappe zum Verbundprojekt „Mobile – Mobil im Leben!“ Hochschule Niederrhein und Hochschule Rhein-Waal. Bundesministerium für Wirtschaft und Energie. TÜV Rheinland. <http://mobil-im-leben.org/> (29.03.17). <http://mobil-im-leben.org/press/mobile-pressemappe.pdf> (29.03.17)
- RICKERT, T.; REEVES, K. (w.d.): Mobility for all. Accessible Transportation Around the World. A guide to making transportation accessible for persons with disabilities and elders in countries around the world. Health and Welfare Ministries General Board of Global Ministries/The United Methodist Church
- RIEGERT, J.; MUSENBERG, O. (2017): Zur didaktischen Bedeutung Leichter Sprache im inklusiven Unterricht. In: BOCK, B. M.; FIX, U.; LANGE, D. (Hrsg.) (2017): „Leichte Sprache“ im Spiegel theoretischer und angewandter Forschung. Frank & Timme. Berlin
- ROHRMANN, A. (2016): Bedarfsfeststellung und Teilhabeplanung. In: SCHÄFERS, M.; WANSING, G. (Hrsg.) (2016): Teilhabebedarfe von Menschen mit Behinderungen. Zwischen Lebenswelt und Hilfesystem. W. Kohlhammer. Stuttgart
- RÖMISCH, K.; TILLMANN, V. (2017): Mobilität als Voraussetzung für selbstbestimmte Teilhabe im Sinne der UN-BRK. In: Teilhabe. Die Fachzeitschrift der Lebenshilfe. Heft 3, 2017. S. 100-106
- SACHSE, S.; BIRNGRUBER, C.; ARENDES, S. (Hrsg.) (2007): Lernen und Lehren in der Unterstützten Kommunikation. Von Loeper Literaturverlag. Karlsruhe
- SARIMSKI, K. (2013): Psychologische Diagnostik. In: NEUHÄUSER, G.; STEINHAUSEN, H.; HÄßLER, F.; SARIMSKI, K. (Hrsg.) (2013): Geistige Behinderung. Grundlagen, Erscheinungsformen und klinische Probleme, Behandlung, Rehabilitation und rechtliche Aspekte. Aufl. 4. Verlag W. Kohlhammer. Stuttgart
- SAUTER, S. (2016): Grundbegriffe und Grundlagen: Erziehung, Bildung, Entwicklung und Heterogenität. In: HEDDERICH, I.; BIEWER, G.; HOLLENWEGER, J.; MARKOWETZ, R. (Hrsg.) (2016): Handbuch Inklusion und Sonderpädagogik. Verlag Julius Klinkhardt. Bad Heilbrunn
- SCHÄFERS, M. (2008): Lebensqualität aus Nutzersicht. Wie Menschen mit geistiger Behinderung ihre Lebenssituation beurteilen. VS Verlag. Wiesbaden
- SCHÄFERS, M.; WANSING, G. (Hrsg.) (2016): Teilhabebedarfe von Menschen mit Behinderungen. Zwischen Lebenswelt und Hilfesystem. W. Kohlhammer. Stuttgart
- SCHEURINGER, G. (2016): Projektbeschreibung: Begleitetes Radfahren am Förderzentrum Geistige Entwicklung am Beispiel der Maximilian Kolbe Schule, Lichtenfels http://landeselternbeirat-bayern.de/docs/Maximilian_Kolbe_Schule_Preis.pdf (18.01.18)
- SCHIK, R. (2017): Grundsätze des Bildzeichenunterrichts im Förderschwerpunkt Geistige Entwicklung. In: Zeitschrift für Heilpädagogik. Heft 7, 2017. Verband Sonderpädagogik e. V. Würzburg
- SCHMIDT, M.; DWORSCHAK, W. (2011): Inklusion und Teilhabe – Gleichbedeutende oder unterschiedliche Leitbegriffe in der Sonder- und Heilpädagogik? In: Zeitschrift für Heilpädagogik. Jahrgang 7/2011. Verband Sonderpädagogik e. V. Würzburg
- SCHOLZ, M. (2007): Planung und Durchführung eines Workshops zum Thema „Unterstützte Kommunikation“ anlässlich der Bundesfachschaffentagung in München 2007. Ein Erfahrungsbericht. In: SACHSE, S.; BIRNGRUBER, C.; ARENDES, S. (Hrsg.) (2007): Lernen und Lehren in der Unterstützten Kommunikation. Von Loeper Literaturverlag. Karlsruhe
- SCHULZ ZUR WIESCH, H. (2009): Individuelle Förderplanung – Konzeptentwicklung und

- Evaluation. Der IFDE-Förderplan in der Praxis der Förderschule mit dem Förderschwerpunkt Geistige Entwicklung. ATHENA-Verlag. Oberhausen
- SCHRÖDER, K. (2006): Freizeitverhalten und Freizeiterleben von Jugendlichen mit geistiger Behinderung eine empirische Studie aus personenzentrierter und subjektbezogener Forschungsperspektive. Dissertation. Universität Dortmund
- SCHUNTERMANN, M. F. (2013): Einführung in die ICF. Grundkurs, Übungen, offene Fragen. Aufl. 4. Ecomed Medizin. Heidelberg
- SEMAK, C. (2016): Theologie: Menschliche Würde und Ungleichheit. In: HEDDERICH, I.; BIEWER, G.; HOLLENWEGER, J.; MARKOWETZ, R. (Hrsg.) (2016): Handbuch Inklusion und Sonderpädagogik. Verlag Julius Klinkhardt. Bad Heilbrunn
- SENCKEL, B. (2006): Mit geistig Behinderten leben und arbeiten: eine entwicklungspsychologische Einführung. Aufl. 8. Beck Verlag. München
- SENCKEL, B. (2010): Mit geistig Behinderten leben und arbeiten. Eine entwicklungspsychologische Einführung. Aufl. 9. Beck. München
- SHERMAN, J.; SHERMAN, S. (2013): Preventing Mobility Barriers to Inclusion for People With Intellectual Disabilities. In: Journal of Policy and Practice in Intellectual Disabilities, Vol. 10, Nr. 4. pp. 271-276
- SNOR, S.; LAHM, M. (2016): Der schlaue Radfahrer. Vorbereitungsheft für die Fahrradausbildung. 4. Klasse. LAMA-Verlag. München
- SPECK, O. (1984): Geistige Behinderung und Erziehung. Aufl. 5. Ernst Reinhardt Verlag. München
- SPECK, O. (2005): Menschen mit geistiger Behinderung. Ein Lehrbuch zur Erziehung und Bildung, Aufl. 10. Ernst Reinhardt Verlag. München
- SPECK, O. (2012): Menschen mit geistiger Behinderung. Ein Lehrbuch zur Erziehung und Bildung. Aufl. 11. Ernst Reinhardt Verlag. München
- SPECK, O. (2013): Selbstbestimmung, Autonomie. In: THEUNISSEN, G.; KULIG, W.; SCHIR-
- BORT, K. (Hrsg.) (2013): Schlüsselbegriffe aus der Heil- und Sonderpädagogik, Sozialen Arbeit, Medizin, Psychologie, Soziologie und Sozialpolitik. Aufl. 2. Kolhammer. Stuttgart
- SPECK, O. (2016): Menschen mit geistiger Behinderung: Ein Lehrbuch zur Erziehung und Bildung. Aufl. 12. Ernst Reinhardt Verlag. München
- STANDOP, J.; JÜRGENS, E. (2015): Unterricht planen, gestalten und evaluieren. Klinkhardt. Bad Heilbrunn
- STÖPPLER, R. (1999): Verkehrserziehung bei Menschen mit geistiger Behinderung. Uni. Dortmund. Habil.-Schr. Klinkhardt. Bad Heilbrunn
- STÖPPLER, R. (2002): Mobilitäts- und Verkehrserziehung bei Menschen mit geistiger Behinderung. Aufl. 2. Klinkhardt. Bad Heilbrunn
- STÖPPLER, R. (2005): „Mobil dabei sein“ – Partizipation und Selbstbestimmung durch Mobilität. In: WACKER, E. et al. (Hrsg.): Teilhabe – Wir wollen mehr als nur dabei sein. Lebenshilfe-Verlag. Marburg
- STÖPPLER, R. (2011): „Auf dem Weg zur Teilhabe“. Mobilitätspädagogische Bildungsangebote im FSP Geistige Entwicklung. In: Lernen Konkret. Bildung im Förderschwerpunkt geistige Entwicklung: Kommunikation und Mobilität. Heft 2, Juni 2011. Bildungsverlag EINS
- STÖPPLER, R.; KVAS, S.; SCHUCK, H.; WILKE, J. (2011): Schlussbericht MogLi – Mobilität auf ganzer Linie. Ergebnisse der Arbeitsinhalte der Justus-Liebig-Universität Gießen
- STÖPPLER, R. (2013): Mobil und behindert? – Aber sicher! In: Sache Wort Zahl. Lehren und Lernen in der Grundschule: Unterwegs. Heft 137/41, Oktober 2013. SPITTA, P.; SCHRENK, M. (Hrsg.). Aulis Verlag
- STÖPPLER, R. (2014): Einführung in die Pädagogik bei geistiger Behinderung. Ernst Reinhardt Verlag. München
- STÖPPLER, R. (2015): Menschen mit (Mobilitäts-) Behinderung. Teilhabe und Verkehrssicherheit. Handbuch für Fachkräfte zur Förderung der Mobilitätskompetenzen von Menschen mit Behinderungen. Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.). Bonn

- STÖPPLER, R. (2017): Einführung in die Pädagogik bei geistiger Behinderung. Aufl. 2. Ernst Reinhardt Verlag. München
- STÖPPLER, R. (2018): Inklusiv mobil. Mobilitätsförderung bei Menschen mit geistiger Behinderung. verlag modernes lernen. Dortmund
- STRASSMEIER, W. (2000): Didaktik für den Unterricht mit geistigbehinderten Schülern. Aufl. 2. Ernst Reinhardt Verlag. München
- TERFLOTH, K. (2008): Inklusion und Exklusion – Relevanz oder Irrelevanz für Kommunikation. In: BECK, H.; SCHMIDT, H.; FETZER, A. (Hrsg.) (2008): Bildung als diakonische Aufgabe. Befähigung – Teilhabe – Gerechtigkeit. W. Kohlhammer. Stuttgart, S. 294-302
- TERFLOTH, K.; BAUERSFELD, S.; PITSCH, H. (2012): Schüler mit geistiger Behinderung unterrichten. Didaktik für Förder- und Regelschule. Ernst Reinhardt Verlag. München
- TERFLOTH, K.; BAUERSFELD, S. (2015): Schüler mit geistiger Behinderung unterrichten. Didaktik für Förder- und Regelschule. Aufl. 2. München/Basel: Ernst Reinhardt Verlag
- The City of Calgary, Community & Neighbourhood Services (CNS), Social Policy & Planning Division (2010): Universal Design Handbook. Building Accessible and Inclusive Environments. Advisory Committee on Accessibility (ACA). Access Design Subcommittee. Calgary. https://www.calgary.ca/CSPS/CNS/Documents/universal_design_handbook.pdf?noredirect=1 (22.02.17)
- THEUNISSEN, G.; KULIG, W.; SCHIRBORT, K. (Hrsg.) (2013): Schlüsselbegriffe aus der der Heil- und Sonderpädagogik, Sozialen Arbeit, Medizin, Psychologie, Soziologie und Sozialpolitik. Aufl. 2. Kolhammer. Stuttgart
- THOMAS, P. (2017): Zeit brauchen. Langsamkeit im Zeitalter von Mobilität und Schnelligkeit. In: Orientierung. mobil. Heft 1/2017. Bundesverband evangelische Behindertenhilfe
- TILLMANN, V.; HAVEMAN, M.; STÖPPLER, R.; KVAS, Š.; MONNINGER, D. (2013): Public Bus Drivers and Social Inclusion: Evaluation of Their Knowledge and Attitudes Toward People With Intellectual Disabilities. In: Journal of Policy and Practice in Intellectual Disabilities, Volume 10, Number 4, pp 307-313
- TILLMANN, V. (2015): Teilhabe am Verkehrssystem. Einfluss selbstständiger Mobilität auf die Freizeitgestaltung junger Menschen mit geistiger Behinderung. Springer VS. Dortmund
- TRESCHER, H. (2018): Barrierearme Mobilität und kognitive Beeinträchtigung – Stand der Forschung. In: Teilhabe. Die Fachzeitschrift der Lebenshilfe. Heft 2, 2018, S. 63-67
- TULLY, C. J.; BAIER, D. (2006): Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben. Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden
- VELCHE, D. (2005): Public Transport for People with Cognitive Impairments. National Report for France, the MAPLE Project: Improving Mobility and Accessibility for People with Learning Disabilities in Europe, prepared for DG Employment and Social Affairs. <http://www.transport-research.info/project/mobility-and-accessibility-people-learning-disabilities-europe> (30.03.17)
- Vereinte Nationen (1948): Allgemeine Erklärung der Menschenrechte. <http://www.un.org/depts/german/menschenrechte/aemr.pdf> (24.08.17)
- Vereinte Nationen (1989): Convention on the Rights of the Child. http://www.institut-fuer-menschenrechte.de/fileadmin/user_upload/PDF-Datien/Pakte_Konventionen/CRC/crc_en.pdf (24.08.17)
- VESTER, F. (1990): Ausfahrt Zukunft. Strategien für den Verkehr von morgen. Eine Systemuntersuchung. Aufl. 3. Wilhelm Heyne Verlag. München
- VIELER, C. (2017): Hilfsmittelsupport in der Behindertenhilfe. Ergotherapie heute. In: Orientierung. mobil. Heft 1/2017. Bundesverband evangelische Behindertenhilfe
- von HEBENSTREIT, B.; ESCHENBECHER, H. (2012): Muskelkraft auf Rädern. Verkehrswacht München
- von HEBENSTREIT, B. (2016): Vom Fahrzeugführer zum automatischen Fahren. Geschäftsbericht für das Jahr 2016. Verkehrswacht München

- WACKER, E.; BOSSE, I.; DITTRICH, T.; NIEHOFF, U.; SCHÄFERS, M.; WANSING, G.; ZALFEN, B. (Hrsg.) (2005): Teilhabe – Wir wollen mehr als nur dabei sein. Lebenshilfe-Verlag. Marburg
- WANSING, G. (2006): Teilhabe an der Gesellschaft. Menschen mit Behinderung zwischen Inklusion und Exklusion. VS Verlag. Wiesbaden
- WEIHRAUCH, S. (2014): Entwicklung von der Verkehrs- zur Mobilitätserziehung an Schulen in der Bundesrepublik Deutschland anhand von bildungspolitischen Empfehlungen. In: OTTEN, M.; WITTKOWSKA, S. (Hrsg.): Mobilität für die Zukunft. Interdisziplinäre und (fach-)didaktische Herausforderungen. Bertelsmann. Bielefeld, S. 11-19
- WEIHRAUCH, S. (2014): Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Grundschule. Didaktisch und methodische Hinweise sowie Erkenntnisse über schul- sowie Freizeitwege der Grundschüler. Diplomica Verlag. Hamburg
- WEISS, S. (2016): Leitfaden für Protokollanten der Gruppendiskussionen für: Workshop zu den Anforderungen schulischer Arbeit im Förderschwerpunkt „Geistige Entwicklung“ 2. Juli 2016. LMU München
- WEISS, S.; SYRING, M.; KIEL, E. (2017): Wie kann interkulturelle Schulentwicklung gelingen? Gruppendiskussionen zu erforderlichen Maßnahmen und Haltungen einer interkulturellen Öffnung von Schule. In: Forum Qualitative Sozialforschung/Forum: Qualitative Social Research, 18(2), Art. 8. <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0114-fqs170281>. (18.01.18)
- WILHELM, M. (2009): Wenn Mobilität zur Gefahr wird. Bericht zum Unfallgeschehen von Menschen mit Behinderungen. Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege – BGW (Hrsg.). (Aufl. 3). Hamburg. https://www.bgw-online.de/SharedDocs/Downloads/DE/Medientypen/Wissenschaft-Forschung/SP-Mobi16-Wenn-Mobilitaet-zur-Gefahr-wird_Download.pdf?__blob=publicationFile (19.09.17)
- WILHELM, M. (2009): Abschlussbericht zum Pilotprojekt: Gesund und sicher mit dem Rad – Fahrradtraining für Menschen mit Behinderungen. BGW (Hrsg.). Hamburg
- WILKEN, E. (Hrsg.) (2014): Unterstützte Kommunikation. Eine Einführung in Theorie und Praxis. Aufl. 4. Kohlhammer. Stuttgart
- WOCKEN, H. (2009): Inklusion & Integration. Ein Versuch, die Integration vor der Abwertung und die Inklusion vor Träumereien zu bewahren. Frankfurt. http://www.inklusion20.de/materialInklusionInklusion%20vs%20Integration_Wocken.pdf (15.03.18)
- WOCKEN, H. (2011): Die inklusive Schule. Hamburg. <http://www.inklusive-schule-bayern.de/upload/Hans%20Wocken%20Vortrag%20C3%BCber%20die%20inklusive%20Schule.pdf> (15.03.18)
- ZIERER, M. H.; ZIERER, K. (2010): Zur Zukunft der Mobilität. VS Verlag. Wiesbaden
- ZURSTRASSEN, B. (2017): Leichte Sprache – eine Sprache der Chancengleichheit? In: BOCK, B. M.; FIX, U.; LANGE, D. (Hrsg.) (2017): „Leichte Sprache“ im Spiegel theoretischer und angewandter Forschung. Frank & Timme. Berlin

Zeitschriften/Flyer

KMFV. Info Flyer: Bus & Bahn. Begleitservice München. 2015. https://www.kmfv.de/fileadmin/media/pool/downloads/Einrichtungsflyer/KMFV_Flyer_BB_S.pdf (28.05.18)

Lernen Konkret. Bildung im Förderschwerpunkt geistige Entwicklung: Kommunikation und Mobilität. Heft 2, Juni 2011. Bildungsverlag EINS

Orientierung: mobil. Heft 1/2017. Bundesverband evangelische Behindertenhilfe. Berlin

Orientierung: innovativ. Heft 2/2017. Bundesverband evangelische Behindertenhilfe. Berlin

Sache Wort Zahl. Lehren und Lernen in der Grundschule: Unterwegs. Heft 137/41, Oktober 2013. SPITTA, PHILIPP/SCHRENK, MARCUS (Hrsg.). Aulis Verlag

Teilhabe. Die Fachzeitschrift der Lebenshilfe. Heft 3, 2009

Teilhabe. Die Fachzeitschrift der Lebenshilfe. Heft 3, 2017, S. 100-106

Teilhabe. Die Fachzeitschrift der Lebenshilfe. Heft 2, 2018, S. 63-67

Zeitschrift für Heilpädagogik. Heft 7, 2017. Verband Sonderpädagogik e. V. Würzburg

b:sl. Beruf: Schulleitung. Schulstrukturen in Deutschland. Alle guten Dinge sind zwei? Oktober 2015. Allgemeiner Schulleitungsverband Deutschlands e. V., S. 26

The International Journal of Virtual Reality. 2006/5, S. 55-68

VBB. Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. Info Flyer: Gemeinsam unterwegs Bus & Bahn-Begleitservice. 2011. https://www.s-bahn-berlin.de/pdf/Flyer_VBB_Begleitservice.pdf (28.05.18)

VGF. Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH. Info Flyer: Fahrgast-Begleitung in Frankfurt. https://www.vgf-ffm.de/fileadmin/data_archive/Downloads/VGF_FB_17_05_Flyer_Fahrgastbegleit_service-RZ_Ansicht.pdf (28.05.18)

Internet

<http://www.mobilitaet-in-deutschland.de> (abgerufen am: 08.08.16)

<https://www.iassidd.org/content/jppid-calls-for-submissions> (abgerufen am: 09.08.16)

<https://www.kmk.org/themen/allgemeinbildende-schulen/weitere-unterrichtsinhalte/verkehrs-erziehung.html> (abgerufen am: 09.08.16)

<http://www.tuvpt.de/index.php?id=foerderung0001000000000000> (abgerufen am: 01.09.16)

<http://www.sonderpaed-online.de/unter/verkehr/verkehr.htm> (abgerufen am: 02.09.16)

https://www.verkehrswacht-medien-service.de/start.html?&no_cache=1 (abgerufen am: 02.09.16)

<https://www.verkehrswacht-medien-service.de/elternmitarbeit.html> (abgerufen am: 24.04.18)

https://www.verkehrswacht-medien-service.de/fileadmin/vms/images/content/pdf/Grundschule/Radfahren/elternbrief_radfahrausbildung.pdf (abgerufen am: 24.04.18)

<https://www.verkehrswacht-medien-service.de/kin-der-fussgaenger.html> (abgerufen am: 22.2.18)

<https://www.verkehrswacht-medien-service.de/roller-gs.html> (abgerufen am: 02.03.18)

http://www.bast.de/DE/Home/home_node.html (abgerufen am: 02.09.16)

BAST. Schulwegpläne leichtgemacht. Der Leitfaden

http://www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/U-Schulweg/leitfaden.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (abgerufen am: 05.04.17)

Anlage 13: Checklisten für Schulwegbegehungen. <http://www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/U-Schulweg/anlage-bestand.html;jsessionid=33159DA15D52EDF39C2AA957CDFFF733.live21304?nn=689444> (abgerufen am: 05.04.17)

<http://www.wheelmap.org/> (abgerufen am: 05.09.16)

<http://www.dimdi.de/static/de/klassi/icfIndex.htm> (abgerufen am: 08.09.16)

<https://www.aktion-mensch.de/presse/presse-mitteilungen/detail.php?id=1089> (abgerufen am: 12.09.16)

<http://www.projectaction.com/> (abgerufen am: 14.09.16)

<http://www.imew.de/de/imew-publikationen/imew-konkret/teilhabe-von-menschen-mit-geistiger-behinderung-am-leben-in-der-kommune/> (abgerufen am: 17.09.16)

<http://dozenten.alp.dillingen.de/2.8Index.php/home/rubriken-und-themen/129-inklusion> (abgerufen am: 20.09.16)

<http://www.curriculummobilitaet.de/lernbereich-mobilitaet.html> (abgerufen am: 20.09.16)

<http://www.kompetent-mobil.de/> (abgerufen am: 20.09.16)

http://www.dvr.de/betriebe_bg/daten/studien4226.htm (abgerufen am: 21.09.16)

<http://www.dvr.de/dvr/massnahmen/bmvbs.htm> (abgerufen am: 22.03.17)

<http://www.eltis.org/discover/case-studies/bus-buddying-mobility-training-become-independent-travellers-leeds-uk> (abgerufen am: 23.09.16)

<http://www.vbb.de/de/article/fahrplan/barrierefrei-reisen/bus-und-bahn-begleitservice/1800.html> (abgerufen am: 27.09.16)

https://www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/barrierefreies_reisen_handicap.shtml (abgerufen am: 10.10.16)

<http://www.rehadat-icf.de/de> (abgerufen am: 11.10.16)

<http://www.transport-research.info/project/mobility-and-accessibility-people-learning-disabilities-europe> (abgerufen am: 07.11.16)

<http://www.dimdi.de/static/de/klassi/icd-10-who/kodesuche/onlinefassungen/htmlamtl2016/block-f70-f79.htm> (abgerufen am: 02.02.17)

<http://www.dimdi.de/dynamic/de/klassi/icf/kodesuche/onlinefassungen/icfhtml2005/component-d.htm> (abgerufen am: 21.07.17)

<http://www.foerderplaner.de/?gclid=CJaM38bjNICFXEo0wod1XwOLA> (abgerufen am: 13.02.17) (Testversion heruntergeladen)

<http://www.behindertenbeirat-muenchen.de/mobilitaet> (abgerufen am: 16.02.17)

<https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Gesundheit/Behinderte/Behinderte-Menschen.html> (abgerufen am: 16.02.17)

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/handbuch-barrierefreier-oeffn-und-in-deutschland.html> (abgerufen am: 16.02.17)

Personenbeförderungsgesetz – PBefG

https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/__8.html (abgerufen am: 16.02.17)

<https://www.reutlingen.de/de/Rathaus+Service/Noch-mehr-Service/Anreise,-Parkpl%C3%A4tze-und-Fahrpl%C3%A4ne/Orientierungssystem-im-%C3%96PNV> (abgerufen am: 16.02.17)

<http://www.weg-mit-den-barrieren.de/> (abgerufen am: 16.02.17)

<http://www.stvo.de/strassenverkehrsordnung> (abgerufen am: 22.03.17)

Seminar Bayern für Verkehrs- und Sicherheits-erziehung

<http://dozenten.alp.dillingen.de/2.8/> (abgerufen am: 04.03.17), darin:

Kompetenzorientierte Verkehrserziehung an Bayerns Schulen. Bildungsstandards im Erziehungsbereich Verkehr, Sicherheit und Mobilität

http://dozenten.alp.dillingen.de/2.8/images/stories/VSE/PDF/bildungsstandards_erziehungsbereich_ve_si_moibaet%20.pdf (abgerufen am: 04.04.17)

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/radfahrkurs-fuer-menschen-mit-einer-geistigen> (abgerufen am: 04.04.17)

Curriculum Mobilität. Das Curriculum Mobilität. Ein Bausteinkonzept für den fächerübergreifenden Unterricht in allen Schulen in Niedersachsen

<http://www.nibis.de/nibis.php?menid=8255> (abgerufen am: 06.04.17)

http://www.nibis.de/uploads/2mk-mobil/CM_THEORIE_LITE_2016_05.pdf (abgerufen am: 06.04.17)

<https://www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/mobilitaets-training.html> (abgerufen am: 07.04.17)

BAST und KMK (2004)

<https://www.verkehrswacht-medien-service.de/standards-sek.html> (abgerufen am: 13.07.18)

<http://www.verkehrs-erziehung.de/aktuelles-1104889.html> (abgerufen am: 27.4.17)

<http://www.gvh.de/service/lehmaterialien/?extern=1> (abgerufen am: 27.04.17)

<https://verkehrs-erziehung.bildung-rp.de/allgemein/medien-ve/filme-videos.html#c79646> (abgerufen am: 27.04.17)

<http://www.schulbusprojekte.de/schulbusprojekte-konkretIndex.html> (abgerufen am: 28.04.17)

<https://udv.de/de> (abgerufen am: 28.04.17)

<http://www.gib-acht-im-verkehr.de/> (abgerufen am: 08.05.17)

https://vs-material.wegerer.at/sachkunde/su_verkehr.htm (abgerufen am: 08.05.17)

<https://ich-trag-helm.de/> (abgerufen am: 18.05.17)

https://www.dguv-lug.de/primarstufe/verkehrs_erziehung/rund-ums-rad/?tx_dguvlug_lowebcode%5Baction%5D=&tx_dguvlug_lowebcode%5Bcontroller%5D=Webcode&cHash=20b3e45c3e11893ae3e7a15faa758db2 (abgerufen am: 18.05.17)

ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Verkehrsrecht für Radfahrer

http://www.adfc.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.adfc.de/files/2/110/113/Verkehrsrecht_fuer_Radfahrer_Stand_12.2016.pdf (abgerufen am: 18.05.17)

<https://www.adfc-radfahrschule.de/12-tipps-zum-radfahren-lernen.html#c32126> (abgerufen am: 22.05.17)

https://www.adfc-radfahrschule.de/fileadmin/dateien/radfahrschule/ADFC_Muenchen_Verkehrsregel_Flyer/Flyer_Sicher_unterwegs_mit_dem_Fahrrad_Deutsch2.pdf (abgerufen am: 22.05.17)

<https://www.adac.de/Infotestrat/ratgeber-verkehr/verkehrserziehung/default.aspx> (abgerufen am: 18.05.17)

<https://www.adac.de/Infotestrat/ratgeber-verkehr/kindersicherheit/kinder-im-strassenverkehr/kinder-als-fussgaenger/default.aspx?ComponentId=46509&SourcePageId=50000> (abgerufen am: 22.2.18)

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/unabhaengige-mobilitaet-aber-sicher-integration-er> (abgerufen am: 22.05.17)

<http://www.malvorlagen-bilder.de/uhr-vorlage.html> (abgerufen am: 22.05.17)

<http://www.duden.de/> (abgerufen am: 21.07.17)

<http://www.sozialgesetzbuch-sgb.de/sgbix/2.html> (abgerufen am: 24.07.17)

<https://www.menschenrechtserklaerung.de/bildung-3681/> (abgerufen am: 26.07.17)

<http://www.betrifftkinder.eu/zeitschrift/kinder-in-europa/ke1910/70-paedagogik-die-kunst-mit-risiken-umzugehen.html> (abgerufen am: 26.07.17)

<https://www.pixelio.de/> (abgerufen am: 19.10.17)

<https://www.realtvgroup.com/blog/2016/05/23/vr-news-leichter-lernen-mit-virtual-reality/> (abgerufen am: 15.11.17)

<https://www.realtvgroup.com/blog/2016/05/23/vr-news-leichter-lernen-mit-virtual-reality/> (abgerufen am: 16.11.17)

<https://www.checkpoint-elearning.de/hochschule/projekte/smart-education-environments%3A-3d-%26-its> (abgerufen am: 16.11.17)

<https://www.oip.netze-neu-nutzen.de/ideas/show/213> (abgerufen am: 16.11.17)

<http://www.leichte-sprache.org/> (abgerufen am: 12.12.17)

<http://www.martin-buber-schule.com/rollstuhlfuehrerschein.aspx> (abgerufen am: 16.01.18)

http://www.einfach-teilhaben.de/DE/StdS/Mobilitaet/Schwerbehinderung/Behindertenfahrdienste/behindertenfahrdienste_node.html (abgerufen am: 27.01.18)

www.gesetze-im-internet.de (abgerufen am: 31.01.18)

<https://www.myhandicap.de/mobilitaet-behinderung/behindertenfahrzeuge/behindertenfahrdienste/fahrdienste/> (abgerufen am: 27.9.18)

https://www.lindenschule-krefeld.de/WordPress/?page_id=5529 (abgerufen am: 24.04.18)

http://www.huffingtonpost.de/2014/04/18/fahrrad-fahren-leben-verb_n_5165917.html (abgerufen am: 02.03.18)

http://huka-deutschland.de/wp-content/uploads/2016/10/Digital_Huka_10_2016_web.pdf (abgerufen am: 19.3.18)

<https://www.statistik-bw.de/FFKom/Praxisbeispiele/detail.asp?111000.6.xml> (abgerufen am: 04.07.18)

Abbildungen und Symbole in Arbeitsmaterialien

- Fotos des ÖPNV wurden hauptsächlich von der MVG – Münchner Verkehrsgesellschaft mbH bezogen und genehmigt. Mit der Erlaubnis, Fotos von deren Internetseite in Arbeitsblättern mit Nennung der Quelle © MVG und, wenn angegeben, des Fotografen abzubilden (23.01.18)
 - <https://www.mvg.de/> (23.01.18)
 - Fahrzeuge: <https://www.mvg.de/ueber/das-unternehmen/fahrzeuge.html> (23.01.18)
- Fotos von Klamotten, Sportartikel, und Accessoires wurden bezogen und genehmigt von DECATHLON. Mit der Erlaubnis, Fotos von der Internetseite in den Arbeitsblättern unter Nennung der Quelle © DECATHLON abzubilden (24.01.18)
 - <https://www.decathlon.de/> (24.01.18)
- METACOM Symbole wurden bezogen und genehmigt von Anette Kitzinger. Mit der Erlaubnis, Symbole in den Arbeitsblättern unter Nennung der Quelle METACOM Symbole © Anette Kitzinger abzubilden (19.02.18)
- Abbildungen von Kartenausschnitten wurden bezogen und genehmigt von mr-kartographie, Gotha. Mit der Erlaubnis, Fotos von deren Internetseite in Arbeitsblättern mit Nennung der Quelle mr-kartographie, Gotha abzubilden (06.02.18)
- Verkehrszeichen StVO bezogen und genehmigt von: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). <http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-verkehrszeichen/vz-start.html> (26.11.17)
- Die Verwendung ausgewählter Liedtexte und Noten wurden genehmigt und bezogen von Rolf Zuckowski MUSIK FÜR DICH. Dabei ist stets der Originalautor sowie die Originalverlage zu nennen und der Copyrightinweis © mit freundlicher Genehmigung MUSIK FÜR DICH Rolf Zuckowski OHG einzufügen.
- Weitere Fotos mit Verweis auf die Quelle und den Fotografen direkt am Bild

Sonstige Quellen

Heilpädagogisches Zentrum Augustinum (2013): Checkliste Fahrtraining

Online Fragebogenerstellung mit: Questback GmbH. (2015). EFS Survey, Unipark. Köln

Bilder

- Bild 4-1: Kenntnis und Erfahrung zu/mit bisherigen Mobilitätskonzepten in 55 Werkstätten
- Bild 4-2: Kenntnis und Erfahrung zu/mit bisherigen Mobilitätskonzepten in 66 Wohnheimen
- Bild 4-3: Kenntnis und Erfahrung zu/mit bisherigen Mobilitätskonzepten in 41 Einrichtungen der offenen Behindertenarbeit
- Bild 4-4: Kerninhalte der bislang durchgeführten Mobilitätsförderungskonzepte (n = 48)
- Bild 4-5: Verkehrsnutzung je Einrichtung
- Bild 4-6: Kerninhalte bestehender Mobilitätsförderkonzepte
- Bild 4-7: Gewünschte Schwerpunkte bzgl. eines Mobilitätsförderkonzepts
- Bild 4-8: Schwierigkeiten/Barrieren
- Bild 4-9: Förderbedarf
- Bild 4-10: Verwendete Verkehrsmittel
- Bild 4-11: Verkehrsmittel, die zusätzlich genutzt werden wollen
- Bild 4-12: Fähigkeiten
- Bild 6-1: Erster Einarbeitungsaufwand in die MobiLe-Handreichung
- Bild 6-2: Einarbeitungsaufwand für die Gestaltung einzelner Fördereinheiten
- Bild 6-3: Handreichung als Hilfe bei Planung und Durchführung

Bild 6-4: Mobilität der TeilnehmerInnen vor und nach dem Üben (Mehrfachnennung möglich)

Bild 6-5: Offene Frage, warum geübt wurde

Bild 6-6: Zielsetzungen der TeilnehmerInnen innerhalb der offenen Frage

Bild 6-7: Lernerfolg in den einzelnen Förder-einheiten

Tabellen

Tab.: 4-1: Module Mobilität BW

Tab.: 4-2: Zuordnung der Konzeptionen/Ansätze zu Aspekten der Handreichung MobiLe

Tab.: 4-3: Teilnahme nach Art der Einrichtungen

Tab.: 4-4: Anzahl der Einrichtungen und deren Kooperationsart

Tab.: 6-1: Auszug des Kodierleitfadens

Tab.: 6-2: Bewertung Handreichung bzgl. Anwendung in Praxis

Tab.: 6-3: Ergebnisdarstellung der SWOT-Analyse

Anhang

Alle aufgeführten Unterlagen können auf Anfrage bei der BAST (info@bast.de) zur Verfügung gestellt werden:

Fragebogen Ist-Analyse

- Bayernweite Konzeptabfrage
 - Konzeptabfrage „Wohnen“
 - Konzeptabfrage „Werkstatt“
 - Konzeptabfrage „Offene Behindertenarbeit – OBA“
 - Konzeptabfrage „Eltern“
- Erfassung von Mobilitätskompetenzen
 - Mobilitätskompetenzentool „Basic“

Empirische Überprüfung der Erprobungsphase

- Online Fragebogen: Evaluation der Handreichung MobiLe
- Interviewleitfaden
- Fragebogen in leichter Sprache an Teilnehmer mit geistiger Behinderung
- Förderplan
- SWOT-Analyse Eltern
- Fragebogen Expertentreffen – Beurteilung Handreichung

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

2015

M 253: Simulatorstudien zur Ablenkungswirkung fahrfremder Tätigkeiten

Schömig, Schoch, Neukum, Schumacher, Wandtner € 18,50

M 254: Kompensationsstrategien von älteren Verkehrsteilnehmern nach einer VZR-Auffälligkeit

Karthaus, Willemssen, Joiko, Falkenstein € 17,00

M 255: Demenz und Verkehrssicherheit

Fimm, Blankenheim, Poschadel € 17,00

M 256: Verkehrsbezogene Eckdaten und verkehrssicherheitsrelevante Gesundheitsdaten älterer Verkehrsteilnehmer

Rudinger, Haverkamp, Mehliß, Falkenstein, Hahn, Willemssen € 20,00

M 257: Projektgruppe MPU-Reform

Albrecht, Evers, Klipp, Schulze € 14,00

M 258: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen

Follmer, Geis, Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Zlocki € 14,00

M 259: Alkoholkonsum und Verkehrsunfallgefahren bei Jugendlichen

Hoppe, Tekaat € 16,50

M 260: Leistungen des Rettungsdienstes 2012/13

Schmiedel, Behrendt € 16,50

M 261: Stand der Radfahrausbildung an Schulen und motorische Voraussetzungen bei Kindern

Günther, Kraft € 18,50

M 262: Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen

Klipp, Bischof, Born, DeVol, Dreyer, Ehlert, Hofstätter, Kalwitzki, Schattschneider, Veltgens € 13,50

M 263: Nachweis alkoholbedingter Leistungsveränderungen mit einer Fahrverhaltensprobe im Fahrsimulator der BAST

Schumacher
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2016

M 264: Verkehrssicherheit von Radfahrern – Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen von Below € 17,50

M 265: Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis Kühne, Hundertmark € 15,00

M 266: Die Wirkung von Verkehrssicherheitsbotschaften im Fahrsimulator – eine Machbarkeitsstudie

Wandtner
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 267: Wahrnehmungspsychologische Analyse der Radfahraufgabe
Platho, Paulenz, Kolrep € 16,50

M 268: Revision zur optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung
Sturzbecher, Luniak, Mörl € 20,50

M 269: Ansätze zur Optimierung der Fahrschulausbildung in Deutschland
Sturzbecher, Luniak, Mörl € 21,50

M 270: Alternative Antriebstechnologien – Marktdurchdringung und Konsequenzen

Schleh, Bierbach, Piasecki, Pöppel-Decker, Ulitzsch
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2017

M 271: Evaluation der Kampagnenfortsetzung 2013/2014 „Runter vom Gas!“
Klimmt, Geber, Maurer, Oschatz, Sülflow € 14,50

M 272: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen 2015

Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Zlocki € 15,00

M 273: Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung – Grundlagen und Umsetzungsmöglichkeiten in der Fahranfängervorbereitung

TÜV | DEKRA arge tp 21 € 22,00

M 273b: Traffic perception and hazard avoidance – Foundations and possibilities for implementation in novice driver preparation

Bredow, Brünken, Dressler, Friedel, Genschow, Kaufmann, Malone, Mörl, Rüdell, Schubert, Sturzbecher, Teichert, Wagner, Weiß
Dieser Bericht ist die englische Fassung von M 273 und liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 274: Fahrschulüberwachung in Deutschland – Gutachten im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen

Sturzbecher, Bredow
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 275: Reform der Fahrlehrerausbildung

Teil 1: Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland

Teil 2: Kompetenzorientierte Neugestaltung der Qualifizierung von Inhabern/verantwortlichen Leitern von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrern

Brünken, Leutner, Sturzbecher
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 276: Zeitreihenmodelle mit meteorologischen Variablen zur Prognose von Unfallzahlen

Martensen, Diependaele € 14,50

2018

M 277: Unfallgeschehen schwerer Güterkraftfahrzeuge
Panwinkler € 18,50

M 278: Alternative Antriebstechnologien: Marktdurchdringung und Konsequenzen für die Straßenverkehrssicherheit

Schleh, Bierbach, Piasecki, Pöppel-Decker, Schönebeck
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 279: Psychologische Aspekte des Einsatzes von Lang-Lkw – Zweite Erhebungsphase

Glaser, Glaser, Schmid, Waschulewski
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 280: Entwicklung der Fahr- und Verkehrskompetenz mit zunehmender Fahrerfahrung

Jürgensohn, Böhm, Gardas, Stephani € 19,50

M 281: Rad-Schulwegpläne in Baden-Württemberg – Begleit-evaluation zu deren Erstellung mithilfe des WebGIS-Tools

Neumann-Opitz € 16,50

M 282: Fahrverhaltensbeobachtung mit Senioren im Fahr-simulator der BAST Machbarkeitsstudie

Schumacher, Schubert € 15,50

M 283: Demografischer Wandel – Kenntnisstand und Maß-nahmenempfehlungen zur Sicherung der Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer

Schubert, Gräcman, Bartmann € 18,50

M 284: Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren – An-satzpunkte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes „Be-gleitetes Fahren ab 17“

Funk, Schrauth € 15,50

M 285: Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr – Be-darfsanalysen im Kontext von Lebenslagen, Lebensstilen und verkehrssicherheitsrelevanten Erwartungen

Holte € 20,50

M 286: Evaluation des Modellversuchs AM 15

Teil 1: Verkehrsbewährungsstudie

Kühne, Dombrowski

Teil 2: Befragungsstudie

Funk, Schrauth, Roßnagel € 29,00

M 287: Konzept für eine regelmäßige Erhebung der Nut-zungshäufigkeit von Smartphones bei Pkw-Fahrern

Kathmann, Scotti, Huemer, Mennecke, Vollrath
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 288: Anforderungen an die Evaluation der Kurse zur Wie-derherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 FeV

Klipp, Brieler, Frenzel, Kühne, Hundertmark, Kollbach, Labitzke, Uhle, Albrecht, Buchardt € 14,50

2019**M 289: Entwicklung und Überprüfung eines Instruments zur kontinuierlichen Erfassung des Verkehrsklimas**

Schade, Rößger, Schlag, Follmer, Eggs
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 290: Leistungen des Rettungsdienstes 2016/17 – Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2016 und 2017

Schmiedel, Behrendt € 18,50

M 291: Versorgung psychischer Unfallfolgen

Auerbach, Surges € 15,50

M 292: Einfluss gleichaltriger Bezugspersonen (Peers) auf das Mobilitäts- und Fahrverhalten junger Fahrerinnen und Fahrer

Baumann, Geber, Klimmt, Czerwinski € 18,00

M 293: Fahranfänger – Weiterführende Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniserwerb – Abschlussbericht

Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ € 17,50

2020**M 294: Förderung eigenständiger Mobilität von Erwachsenen mit geistiger Behinderung**

Markowetz, Wolf, Schwaferts, Luginer, Mayer, Rosin, Buchberger
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

AKTUALISIERTE NEUAUFLAGE VON:**M 115: Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung – gültig ab 31. 12. 2019**

Gräcman, Albrecht € 17,50

Fachverlag NW in der Carl Ed. Schünemann KG
Zweite Schlachtpforte 7 · 28195 Bremen
Tel. +(0)421/3 69 03-53 · Fax +(0)421/3 69 03-63

Alternativ können Sie alle lieferbaren Titel auch auf unserer Web-site finden und bestellen.

www.schuenemann-verlag.de

Alle Berichte, die nur in digitaler Form erscheinen, können wir auf Wunsch als »Book on Demand« für Sie herstellen.