

# „Barrierefreier Schülerverkehr“

Nachhaltige Verbesserung der Mobilität  
für Schüler/innen mit dem Förderbedarf Geistige Entwicklung



## Projektthema und Beteiligte

Das Forschungsprojekt "Barrierefreier Schülerverkehr" zielt auf eine nachhaltige Verbesserung der Mobilität für Schüler/innen mit dem Förderbedarf Geistige Entwicklung. Auf die Gesamtzielsetzung: Gesellschaftliche Teilhabe, Normalisierung, Integration soll an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden, da es das grundsätzliche Thema dieser Tagung ist. Gefördert wird das Projekt durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie.

Das Projekt ist auf 3 Jahre angelegt.

Die Projektpartner sind:

- der Landkreis Grafschaft Bentheim, ein ländlicher Raum in Niedersachsen im Grenzgebiet zu den Niederlanden (Holger Kloth, Stabstelle 0.3; Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung, Geschäftsführer der Planungsgesellschaft)
- die Vechtetal-Schule, Förderschule Geistige Entwicklung (Schulleiterin Hildegard Roosen)
- die Universität Gießen, Abteilung für Geistigbehindertenpädagogik (Prof. Dr. Reinhilde Stöppler)
- die Universität Dortmund, Abteilung für Rehabilitation und Pädagogik bei geistiger Behinderung (Prof. Dr. Meindert Haveman)
- die Technische Universität für Verkehrstechnik in München (Prof. Dr. Fritz Busch)

Als assoziierte Partner sind die Landesverkehrswacht sowie die Verkehrsgemeinschaft Grafschaft Bentheim einbezogen.

## Zielgruppe

- Schüler/innen der Vechtetal Schule im Landkreis Graftschaft Bentheim
- Spätere Übertragbarkeit auf andere Personenkreise z.B. Menschen mit anderem Förderbedarf und ältere Menschen



### Zielgruppe

Zielgruppe sind zunächst Schülerinnen und Schüler der Vechtetal-Schule, Förderschule Geistige Entwicklung, das größte Förderzentrum dieser Art in Niedersachsen mit über 100 Lehrkräften, Pädagogischen Mitarbeitern und Therapeuten.

Die insgesamt 230 Schüler verteilen sich auf 30 Klassen auf den Hauptstandort in Nordhorn und die 10 Außenstellen als Kooperationsklassen an anderen Schulformen, verteilt über die gesamte Grafschaft.

Die Schülerschaft ist sehr heterogen, von schwerstbehinderten Schülern bis hin zu Schülern im Grenzbereich zum Förderschwerpunkt Lernen. Fast alle weisen Mehrfachbehinderungen auf in den Bereichen Motorik, Sprache, Wahrnehmung, Kognition.

Nach einer Erhebung der personalen Ausgangssituation durch ein förderdiagnostisches Inventar und einer Situationsanalyse durch eine Befragung aller Beteiligten gehen wir davon aus, dass ca. 80 Schüler/innen in das Projekt aufgenommen werden.

Diese 80 Schüler sind nur modellhaft.

Die entwickelten Konzepte sollen fester Bestandteil der schulischen Arbeit und des ÖPNV werden.

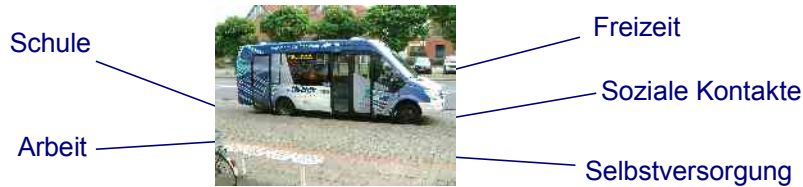
Darüber hinaus wird eine spätere Übertragbarkeit auf andere Personenkreise angestrebt. In der Grafschaft befinden sich neben der Lebenshilfe drei weitere große Einrichtungen für erwachsene Menschen mit geistiger Behinderung.

Auch sollen die 5 weiteren Förderschulen mit anderen Förderschwerpunkten langfristig einbezogen werden.

Mit Blick auf den demographischen Wandel sind die Projektergebnisse insbesondere für ältere Menschen von Relevanz. Bei den Seniorinnen und Senioren ergibt sich durch den natürlichen Alterungsprozess eine Einschränkung in den jeweiligen Fertigkeiten und Sinneswahrnehmungen und damit zeigen sich viele Parallelen zu den Förderschülern. Menschen mit Behinderung und Senioren sind eine wachsende Zielgruppe.

## Zielsetzung

### Größtmögliche Eigenständigkeit bei der Nutzung des ÖPNV



- Selbstständigkeit fördern
- Normalisierung ermöglichen
- Teilhabe an der Gesellschaft



### Zielsetzung

Die Zielsetzung des Projektes ist eine größtmögliche Eigenständigkeit in der Nutzung des ÖPNV: „Selbstständigkeit fördern, Normalisierung ermöglichen, Teilhabe an der Gesellschaft.“

Bisher werden die Schüler der Vechtetal-Schule unabhängig von ihren Fertigkeiten mit dem Individualtransport von „Tür zu Tür“ gefahren. Das ist so bequem für Schüler und Eltern! So kann der Schulweg kein Erfahrungs-, Lern- und Sozialisationsweg werden! Auch am Nachmittag, wenn es um Freizeitaktivitäten und soziale Kontakte geht, werden die Schüler von ihren Eltern gefahren. Ein allgemeines Phänomen dieser „Elternfahrdienst“, nicht nur bei Eltern mit behinderten Kindern!

Auch nach der Schulzeit werden sie mit Übergang in die Lebenshilfe gesichert zur Arbeit gefahren. Des öfteren ist für einzelne Schüler die Vermittlung auf den freien Arbeitsmarkt gescheitert nur aufgrund fehlender Kompetenzen in der ÖPNV-Nutzung.

So ist auch der wichtige Bereich der Selbstversorgung eingeschränkt. In der Vechtetal-Schule ist dies ein wichtiger Lernbereich, z.B. Einkaufstraining, Kennen lernen öffentlicher Einrichtungen wie Post und Bank etc. Nach der Schulzeit wird diese erlangte Selbstständigkeit nicht mehr genutzt, da die Wege dorthin nicht bewältigt werden können. Hier muss ein Umdenken erfolgen:

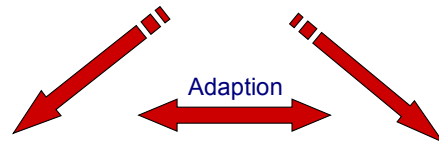
**Empowerment: Nicht Behütung und Bevormundung sondern Selbstbestimmung!**

Durch den Individualtransport durch Schule und Familie erleben die Schüler die Welt nur noch vereinzelt.

Durch die Windschutzscheibe kann man sich die Umwelt nicht erschließen und damit identifizieren.

Eine größtmögliche Selbstständigkeit in der ÖPNV Nutzung soll wichtige Raumerfahrungen und Selbsterfahrungen für ein gesundes Selbstbewusstsein ermöglichen.

## Fundamente des Projekts



### Pädagogisches Konzept

Aufbau von Mobilitätskompetenzen

### Verkehrliches Konzept

Fortentwicklung des ÖPNV durch gezielten Abbau von Barrieren im ÖPNV

**innovativ / interdisziplinär / intradisziplinär**



## Fundamente des Projekts

Das Projekt stützt sich auf zwei Fundamente, auf ein pädagogisches und ein verkehrliches Konzept. Beim pädagogischen Konzept geht es um den Aufbau von Mobilitätskompetenzen bei den Schülern, beim verkehrlichen Konzept um den Abbau von Barrieren im ÖPNV.

Beide Konzepte sind ineinander verschränkt und stehen in einem Wechselwirkungsprozess. Die rationalen Abläufe des Verkehrsgeschehens müssen mit den individuellen Anforderungsprofilen der Zielgruppe fusioniert werden.

Die wissenschaftliche Effizienz ist von großer Bandbreite:

- *Das Forschungsprojekt ist innovativ.*  
Es gibt bis heute keine empirisch abgesicherten Konzepte zur Nutzung des ÖPNV, das sowohl den Teilnehmer „Mensch mit geistiger Behinderung“ als auch das System Straßenverkehr in dieser Adaption fokussiert.
- *Das Projekt ist interdisziplinär angelegt.*  
Sonderpädagogisches, sozialwissenschaftliches und technikwissenschaftliches Wissen soll gemeinsam fruchtbar gemacht werden.
- Durch die Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis gewinnt das Projekt einen *transdisziplinären Charakter*.



## Entwicklung eines Curriculums zur Förderung verkehrsspezifischer Kompetenzen

- Von der Verkehrserziehung zur Mobilitätsbildung
- Integration der unterschiedlichen Anforderungen
  - Visuelle Wahrnehmung
  - Auditive Wahrnehmung
  - Aufmerksamkeit
  - Gedächtnis
  - Motorik
  - Kommunikation
  - Soziale Kompetenzen
  - Kognition
  - Interaktion



### Entwicklung eines Curriculums

Das pädagogische Konzept beinhaltet zunächst die Entwicklung eines Curriculums.

Es basiert nicht mehr auf dem traditionellen Verkehrsunterricht (der leider noch immer heimlicher Lehrplan an vielen Schulen ist), sondern berücksichtigt den Erlass der KMK von 1994, der eine nachhaltige Mobilitätsbildung zum Ziel hat.

Aus der Wissenskumulation muss eine Könnensanpassung werden. Aus den Funktionsbereichen: „Visuelle und auditive Wahrnehmung, Aufmerksamkeit, Gedächtnis, Motorik, Kommunikation, Soziale Kompetenz, Kognition, Interaktion“ als wesentliche Fähigkeiten zur sicheren Verkehrsteilnahme werden für die Schüler Lerninhalte und Handlungskompetenzen erarbeitet. Wichtig ist dabei nicht die additive Aneignung, sondern die Fähigkeiten zur Integration und Koordination der unterschiedlichen Kompetenzen.

Die Entwicklung eines solchen Curriculums ist ein Novum. Es gibt keine umfassenden Programme, die auf diesen Personenkreis zugeschnitten sind und auch die neuen pädagogischen Leitideen mit Beiträgen zur Sozial-, Bewegungs-, Sicherheits-, und Umwelterziehung berücksichtigen.

## Mobilitätsförderung

### Umsetzung curricularer Elemente

- Basistraining im Unterricht: in Arbeitsgemeinschaften, in differenzierten Lerngruppen, fächerübergreifend
- Verkehrsübungen im Schonraum: Schulhof, Übungsgelände, Verkehrsakademie Hesepe
- Mobilitätstraining in der Verkehrswirklichkeit:
  - unter Anleitung der Reisewegbegleiter
  - unter Kontrolle der Reisewegbegleiter
  - mit größtmöglicher Selbstständigkeit



## Mobilitätsförderung

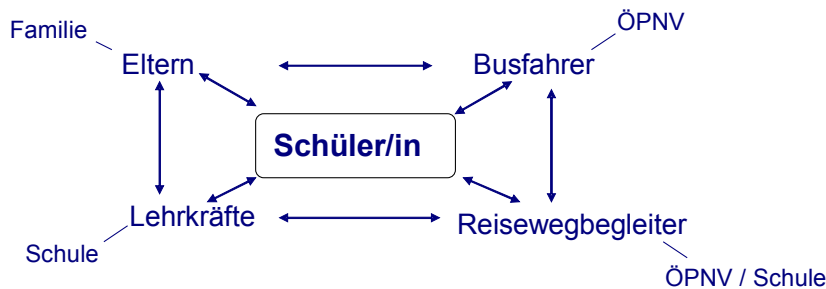
Nach der Entwicklung des Curriculums erfolgt deren praktische Umsetzung.

Die Mobilitätsförderung gliedert sich in drei große Teilbereiche:

- Das Basistraining im Unterricht beginnt schon ab Klasse 1, soll spiralcurricular angelegt werden und schwerpunktmäßig in differenzierten Lerngruppen sowie fächerübergreifend als durchgängiges Prinzip erfolgen.
- Für die Verkehrsübungen im Schonraum sind der Schulhof, geeignete Verkehrsstandorte sowie das Übungsgelände der Verkehrsakademie Hesepe vorgesehen.
- Die entscheidende Phase ist das Mobilitätstraining in der Verkehrswirklichkeit. Für jeden Schüler wird ein individueller Schulwegplan und Handlungskonzept erstellt. Zum Schutz und zur Anleitung werden für diese Phase Reisewegbegleiter eingesetzt. Sie begleiten den Schüler von Tür zu Tür und versuchen sich immer mehr zurückzuziehen bis zur völligen Abwesenheit.

## Soziale Unterstützungssysteme

systemökologischer Ansatz



Vertrauen schaffen – Informieren – Beraten – Begleiten – Qualifizieren



### Soziale Unterstützungssysteme

Die Entwicklung eines barrierefreien Schülerverkehrs erfordert einen systemökologischen Ansatz; d.h. die Systeme Schule, Familie sowie das soziale u. institutionelle Umfeld und damit auch die am Busverkehr konkret Beteiligten: die Busfahrer und die Begleitpersonen müssen als Akteure in das Projekt einbezogen werden.

Eine enge Zusammenarbeit untereinander ist erforderlich, damit die einzelnen Teilsysteme von diesen Wechselwirkungsprozessen partizipieren, können

- Die Eltern müssen gut informiert, motiviert, beraten und begleitet werden, um ein Vertrauen aufbauen zu können.
- Die Lehrkräfte müssen sich informieren und schulen, aber auch gleichzeitig Vermittler und Berater für die übrigen Akteure sein.
- Die Busfahrer sollen qualifiziert werden für ein Sicherheitstraining, für eine Stressbewältigung (Konflikte im Bus) und die adäquaten Umgangsweisen mit Menschen mit Behinderung.
- Eine besondere Bedeutung kommt den Reisewegbegleitern zu. Dies sind Personen mit pädagogischen Erfahrungen im Behindertenbereich. Sie werden für die Phase III des Mobilitätstrainings als Honorarkräfte eingestellt und dafür geschult.