

***Schritt für Schritt – ÖPNV-Nutzung
durch Menschen mit geistiger Behinderung***

**Gunnar Cronberger
Guido Jabusch**

Aus: Erich Marks & Wiebke Steffen (Hrsg.):
Sicher leben in Stadt und Land
Ausgewählte Beiträge des 17. Deutschen Präventionstages
16. und 17. April 2012 in München
Forum Verlag Godesberg GmbH 2013, Seite 399-404

978-3-942865-15-9 (Printausgabe)
978-3-942865-16-6 (eBook)

Gunnar Cronberger / Guido Jabusch

Schritt für Schritt

ÖPNV–Nutzung durch Menschen mit geistiger Behinderung

Erwachsene mit geistiger Behinderung erlernen die gefahrlose Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Ein Projekt der Ordnungspartnerschaft aus Polizei Bochum, Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA), Diakonie Ruhr als Träger der Behindertenwerkstatt Constantin, Verkehrswacht Bochum und Stadt Bochum.

Bei den Mitarbeitern der Werkstatt Constantin handelt es sich um Menschen mit einer geistigen und teilweise auch körperlichen Behinderung.

Gerade für Menschen mit Handicap ist die Nutzung des ÖPNV oft die einzige Möglichkeit, eigenständig am Berufsleben teilzunehmen und sinnvoll ihre Freizeit zu nutzen.

Leider kommt es häufig aufgrund von fehlendem Gefahrenbewusstsein und teilweise nicht angepasstem Verhalten zu unangenehmen und auch gefährlichen Situationen für und durch diese Verkehrsteilnehmer. Diese Negativerlebnisse können dazu führen, dass sie ihre mühsam erarbeitete Mobilität wieder aufgeben und dadurch ein großes Stück Lebensqualität verlieren.

Aufgrund einiger teilweise schwerwiegender Vorfälle und Unfälle kam es in Bochum zu der Ordnungspartnerschaft „Schritt für Schritt“.

Netzwerkpartnerschaften haben in Bochum schon eine lange und positive Tradition. So ist es nicht verwunderlich, dass aufgrund von diversen Wegeunfällen, Meldungen von Fahrpersonalen, Beschwerden von anderen Fahrgästen etc. auch hier wieder der Weg einer Partnerschaft eingeschlagen wurde.

Aufgrund der bisherigen guten und fruchtbaren Zusammenarbeit kennen sich die Partner, gibt es kurze Wege und ist das notwendige Vertrauen vorhanden. So war es auch leicht, die Diakonie als neuen Partner zu integrieren.

Im Jahr 2010 kam es zu einer ersten Zusammenkunft der Partner. Schon bei diesem ersten Treffen wurde der Grundstein zu einer Ordnungspartnerschaft gelegt und das Programm „8 Schritte – ein Weg zu mehr Mobilität“ entwickelt.

Der Begriff Schritte wurde sehr bewusst gewählt. Zum einen symbolisiert er Mobilität, zum anderen aber auch die Notwendigkeit, dass jeder Schritt exakt auf den anderen folgen muss. Sprünge würden die Zielgruppe aus dem Tritt bringen und den Ablauf nicht beschleunigen, sondern eher behindern und verunsichern.

Des Weiteren wurde festgelegt, mit welchen Teilnehmern die Trainings durchgeführt werden sollen.

Sie müssen ÖPNV-Nutzer (trifft auf mehr als die Hälfte der Constantin-Mitarbeiter zu) sein und unbedingt freiwillig am Training teilnehmen. Sie sollten möglichst verteilt in den Werkstätten arbeiten, um hiermit eine breite Information und Akzeptanz bei den übrigen Mitarbeitern zu erreichen.

Bei den ersten Gruppen nahmen alle Partner (außer der Stadt, die nur bei baulichen Fragen beteiligt ist) an der Ausbildung teil, um den gesamten Ablauf kennen zu lernen; später nur noch die an der jeweiligen Einheit (Schritt) beteiligten Organisationen. Pädagogische Kräfte der Werkstatt mussten und müssen natürlich beratend und unterstützend an allen Terminen teilnehmen.

Die Ausbildung Schritt für Schritt

Kennenlernen (Warm-up)

Schritt 1

Teilnehmer: alle Partner

Das erste Treffen ist ungeheuer wichtig. Aufgrund der bisherigen Lebenserfahrung haben die Behinderten nicht immer ein grundsätzlich vertrauensvolles Verhältnis gegenüber Verwaltung, Verkehrsunternehmen oder auch Polizei. Es gilt zu vermitteln, dass es nicht um Kontrolle von Leistung oder Wissen der Teilnehmer geht, sondern darum, sich etwas gemeinsam zu erarbeiten.

Die Teilnehmer und die Netzwerkpartner stellen sich vor, es werden Abläufe und Inhalte erläutert und eventuelle Vorurteile und Vorbehalte, nicht nur der Behinderten, abgebaut. Weiterhin werden Spielregeln aufgestellt (wir lachen miteinander, aber nicht übereinander, wir sind pünktlich, wir sagen, wenn wir etwas nicht wollen...) und auch gemeinsam akzeptiert.

Die Ausbildung

Schritte 2-6

Teilnehmer: die jeweils beteiligten Ordnungspartner.

Während der Ausbildungsschritte erlernen und erarbeiten sich die Ausbildungsteilnehmer die einzelnen Mobilitätsschritte.

Hier unterscheidet sich die Arbeit mit Behinderten nur in wenigen Punkten von Schulungen anderer Zielgruppen. Auch hier muss immer wieder reflektiert werden, ob das Tempo, die Lernintensität, die Reihenfolge und die Art der Ansprache dem Leistungsniveau des Einzelnen und den Möglichkeiten der Gruppe entspricht.

Ein Unterschied ist jedoch die fehlende Möglichkeit der Teilnehmer, Gelerntes zu abstrahieren und dann auf ähnliche Situationen umzusetzen. Deshalb reicht es z. B. nicht, auf Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen Sicherheitseinrichtungen in Bus und Bahn hinzuweisen. Es ist vielmehr notwendig, in beiden Fahrzeugen zu trainieren.

Die einzelnen Ausbildungsschritte beinhalten hauptsächlich die klassischen Bereiche.

So werden die Wege von/zur Haltestelle behandelt und die damit verbundenen Gefahrenpunkte beleuchtet und das Umgehen mit diesen erarbeitet.

Beim Bus- und Bahn-Training gehen wir auf das verkehrssichere Verhalten beim Ein- und Ausstieg ein, es wird die sinnvolle Platzwahl sowie der sichere Stand/Sitzplatz im Fahrzeug besprochen und eingeübt. Weiterhin bestimmen die Teilnehmer den „toten Winkel“ des Busses und machen diesen durch die „Toter-Winkel-Plane“ kenntlich. Sie nehmen selbst auf dem Fahrersitz Platz, um zu erleben, wie eingeschränkt die Fahrer bei der Sicht und der Wahrnehmung von Geräuschen sind.

Bei diesen einzelnen Schritten wird immer versucht, Mitmach- oder Erlebnissituationen zu erzeugen. Eine Notbremsung selbst im Bus zu erleben und z. B. zu sehen, wie weit die 1,40 m große Puppe, die in der letzten Bank gesessen hat, bei einer Bremsung durch den Bus geschleudert wird, bewirkt mehr gewünschte Verhaltensänderungen als stundenlange Vorträge.

Bei dem Schritt Hilfe zur Selbsthilfe wird deshalb auch in Rollenspielen eingeübt, wie man sich einer unangenehmen Situation entzieht, jemanden um Hilfe bittet, dem Fahrer zuruft, einen noch aussteigen zu lassen usw., usw. ...

Hierbei ist es natürlich ungeheuer wichtig, auf Erlebnisse der Teilnehmer, wie aber auch auf ihre persönliche Problematik einzugehen. Deshalb ist es auch unbedingt notwendig, dass die Trainingseinheiten ausnahmslos von geschultem Personal der Einrichtung begleitet werden.

Neben dem – im Gegensatz zu den meisten Schulungen – oft höheren zeitlichen Aufwand kommen bei der Schritt für Schritt-Gruppe zwei weitere Trainingseinheiten hinzu. Zum einen führt der Partner Verkehrswacht auf Wunsch der Teilnehmer ein Training „Weg Wohnung zur Haltestelle“ durch. Hier werden nicht nur Abläufe überprüft, sondern es wird auch nach Alternativen und Vermeidungsmöglichkeiten gesucht. So gibt es zum Beispiel häufig Ängste in überfüllten Bahnen in den Morgenstunden. Hier werden andere Fahrzeiten oder auch die Nutzung von Bussen überprüft und nach Möglichkeit auch praktisch getestet.

Ein weiterer Zusatzschritt ist die Besichtigung der Sicherheitsleitstelle. Hierdurch soll gezeigt werden, dass dort Menschen sitzen, die einen Notruf sehr ernst nehmen und denen auch eine Reihe von Hilfsmöglichkeiten zur Verfügung steht.

Durch die Teilung der Gruppe bei dieser Übung sehen die Teilnehmer sowohl die Situation am Bahnsteig wie auch das Videobild in der Zentrale.

Es wäre ein großer Fehler, bei den Teilnehmern Ängste zu schüren, die auch absolut nicht notwendig sind. Besser ist es, ihnen zu zeigen, dass man mit wenigen „Tricks“ unangenehme oder gefährliche Situationen häufig vermeiden oder umgehen kann.

Jede Einheit dauert ca. 120 – 180 Minuten. Sie beginnt immer in einem Raum. Dort wird, möglichst durch die Teilnehmer, die vorherige Einheit reflektiert und bei Bedarf nochmals auf strittige Punkte eingegangen. Dann gibt es einen Ausblick auf die nun folgende Einheit.

Auch zum Ende jeder Einheit gehen wir in den Raum und sprechen über die abgelaufene Einheit und die Teilnehmer werden über die Inhalte und den Ablauf der nächsten Einheit informiert.

Diese permanente Wiederholung erleichtert es den Behinderten, sich auf die Situationen einzustellen, und die Trainer haben so natürlich auch einen Überblick über die Lernerfolge.

Feedback

Schritt 7

Alle Teilnehmer

Hier treffen sich zuerst die Trainer und die Vertreter der Einrichtung, um die Maßnahme, den organisatorischen Ablauf, eventuelle Veränderungen der Teilnehmer zu besprechen. Danach findet die Auswertung mit den Teilnehmern statt. Es wird auf die Inhalte und die Art der Trainings eingegangen. Wichtig ist aber auch, wie sich die Teilnehmer persönlich bei der Ausbildung gefühlt haben und wie sie Menge und Tempo der Ausbildung empfunden haben.

Die bisherigen Auswertungen waren sehr positiv und sehr offen. Die Teilnehmer hatten keine Probleme, auf persönliche Befindlichkeiten einzugehen und sind sehr gut in der Lage, ihren Leistungsstand einzuschätzen.

Es ist sehr schön zu beobachten, welche positive Entwicklung viele der Teilnehmer während der Einheiten machen. Die Erkenntnis, nun in der Lage zu sein, Bus und Bahn weitaus entspannter zu nutzen als es in der Vergangenheit oft geschehen ist, führt zu mehr Selbstbewusstsein.

Das Wegtraining befähigt die Teilnehmer, Gefahren zu erkennen, zu vermeiden und darauf zu reagieren.

Dass das Erlernte häufig auch in anderen Lebenssituationen angewandt werden kann, ist ein sehr positiver Nebeneffekt.

ÖPNV-Rallye

Schritt 8

Alle Teilnehmer

Natürlich wollen und müssen wir den Erfolg unserer Maßnahme auch messen. Eine schriftliche Abschlussprüfung würde aber an den Fähigkeiten einer Reihe von Teilnehmern scheitern.

Um also den Lernerfolg zu messen, aber auch als Belohnung für die Teilnehmer, führen wir die Rallye durch.

Hier werden Gruppen von 3 – 5 Personen gebildet. Jeder Gruppe wird ein Trainer und ein Mitarbeiter der Einrichtung zur Seite gestellt. Deren Tätigkeit besteht aber ausschließlich darin, die jeweiligen Aufgaben vorzulesen und die Antworten aufzuschreiben.

Aufgabe ist, verschiedene Haltestelle in unserem Betriebsgebiet anzufahren und dort z.B. die Notrufeinrichtung zu finden oder nachzusehen, wie viele Notausgangsschilder vorhanden sind.

Die Teilnehmer müssen - als Gruppenaufgabe natürlich - selbst die Linienverbindungen herausuchen. An einzelnen Punkten stehen die Partner der Verkehrswacht und der Polizei und beurteilen das Verhalten beim Überqueren der Fahrbahn etc. Nach der Rallye kommt es zu einer gemeinsamen Auswertung der Fragebögen sowie der Verhaltenspunkte und auch zu einer kleinen Siegerehrung.

Auswertungstreffen

Einige Monate nach der Trainingseinheit kommt es zu einem Treffen der Trainer mit den Teilnehmern. Hier wird besprochen, was hängengeblieben ist, wo besteht erneuter/weiterer Trainingsbedarf, welche Erlebnisse hatten die Teilnehmer in der Zwischenzeit, und was hat sich für den Einzelnen durch das Training verändert.

Es ist geplant, mit den Gruppen nach ca. 12 Monaten 1-2 Auffrischungseinheiten durchzuführen.

Kosten

Bezogen auf Mannstunden haben die Partner folgenden Aufwand je Trainingsgruppe vom Kennenlernen bis ÖPNV-Rallye:

Landespolizei	18 Stunden
Verkehrswacht	16 Stunden
BOGESTRA	22 Stunden

Fazit und Ausblick

Das Training wird von den Bochumer Partnern nicht durchgeführt, weil sie gute Menschen sind und/oder Arbeit mit Behinderten positiv in der Öffentlichkeit wahrgenommen wird, sondern wir führen die Trainings durch, weil es einen Bedarf gibt.

Es gibt Probleme in den Fahrzeugen und es gibt Wegeunfälle.

Schon allein aus ökonomischen Gründen wird der Anteil der Mitarbeiter der Einrichtung, die den ÖPNV für den Berufsweg nutzen, weiter steigen.

Gleichzeitig wächst aber auch der gesellschaftliche Anspruch nach selbstbestimmter Freizeitgestaltung und damit nach selbstbestimmter Mobilität.

Die Bochumer Ordnungspartnerschaft „Schritt für Schritt“ hat nichts anderes getan, als sich dieser gesellschaftlichen Herausforderung zu stellen.

Aufgrund der engen Zusammenarbeit wurden Änderungen im Fahrplan und in der Haltestellenanordnung durchgeführt.

Das Projekt soll nun auf andere Einrichtungen und Städte ausgeweitet werden.

Um den ÖPNV nicht nur für die Teilnehmer, sondern auch für die anderen behinderten Nutzer noch sicherer zu machen, ist derzeit ein Multiplikatorenprojekt in der Erprobungsphase.

Und nicht zu vergessen: Auch wir Trainer haben in den Einheiten sehr viel gelernt!

Inhalt

Vorwort	1
I. Der 17. Deutsche Präventionstag im Überblick	
<i>Deutscher Präventionstag und Veranstaltungspartner</i> Münchener Erklärung	5
<i>Erich Marks / Karla Schmitz</i> Zusammenfassende Gesamtdarstellung des 17. Deutschen Präventionstages	9
<i>Erich Marks</i> “Sicher is’, dass nix sicher is’, drum bin i’ vorsichtshalber misstrauisch.” zur Eröffnung des 17. Deutschen Präventionstages	35
<i>Wiebke Steffen</i> Gutachten für den 17. Deutschen Präventionstag: Sicher leben in Stadt und Land	47
<i>Joachim Herrmann</i> Grußwort des Bayerischen Staatsministers des Innern	121
<i>Christian Ude</i> Grußwort des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt München	127
<i>Rainer Strobl / Christoph Schüle / Olaf Lobermeier</i> Evaluation des 17. Deutschen Präventionstages	131
II. Praxisbeispiele und Forschungsberichte	
<i>Axel Groenemeyer</i> Wege der Sicherheitsgesellschaft	177
<i>Norbert Seitz</i> Facetten des Bevölkerungsschutzes – nicht polizeiliche Sicherheitsinteressen von Bürgerinnen und Bürgern	195
<i>Rita Haverkamp</i> Gefühlte Sicherheiten und Sicherheitsgefährdungen – Barometer Sicherheit in Deutschland (BaSiD)	205
<i>Bernhard Frevel / Christian Miesner</i> Das Forschungsprojekt Kooperative Sicherheitspolitik in der Stadt - KoSiPol	215

<i>Dirk Behrmann / Anke Schröder</i> Kriminalprävention in der Stadtentwicklung - ein Blick in vier Europäische Länder	221
<i>Holger Floeting</i> Sicherheit in deutschen Städten. Ergebnisse zweier Kommunalumfragen	231
<i>Sybille Oetliker / Tillmann Schulze</i> Sichere Schweizer Städte 2025	237
<i>Joachim Häfele</i> Zum Einfluss von abweichendem Verhalten auf das subjektive (Un-) Sicherheitsgefühl und personale Kriminalitätseinstellungen. Eine Mehrebenenanalyse	243
<i>Dieter Hermann</i> Bedingungen urbaner Sicherheit - Kriminalprävention in der Postmoderne	275
<i>Wilfried Blume-Beyerle / Robert Kopp</i> S.A.M.I. – ein Gemeinschaftsprojekt aller Behörden und Institutionen in München zur Verbesserung der Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum	291
<i>Martin Schairer</i> Sicher leben in der Stadt – der zentrale Beitrag der kommunalen Mandatsträger	297
<i>Herbert Schubert</i> Die Sicherheitspartnerschaft im Städtebau und das Qualitätssiegel für sicheres Wohnen in Niedersachsen	303
<i>Frederick Groeger-Roth / Herbert Schubert</i> „Das kommt aus Amerika, das geht hier nicht...“ Erfahrungen mit „Communities That Care – CTC“ in Niedersachsen.	329
<i>Christiane Sadeler</i> Trotz alledem: die Geschichte der Kriminalprävention in Kanada am Beispiel einer Gemeinde	345
<i>Marie-Luis Wallraven-Lindl</i> Städtebauliche Kriminalprävention	347
<i>Detlev Schürmann</i> Sicherheitsaudit zur Städtebaulichen Kriminalprävention	359

<i>Melanie Blinzler</i> Nachhaltigkeit und Kommunale Prävention	373
<i>Bernd Fuchs / Reiner Greulich</i> Netzwerk Rhein-Neckar / Heidelberg - Chancen genutzt und auf Dauer angelegt	383
<i>Rainer Cohrs</i> Sicher in Bus und Bahn - Präventionsarbeit bei der Münchner Verkehrsgesellschaft	395
<i>Gunnar Cronberger / Guido Jabusch</i> Schritt für Schritt – ÖPNV-Nutzung durch Menschen mit geistiger Behinderung	399
<i>Gerd Neubeck</i> Ganzheitliche Sicherheitskonzepte setzen einen Schwerpunkt auf Prävention	405
<i>Wolfgang Gores / Julia Muth</i> Zivilcourage Ja! - Aber wie?	407
<i>Christian Weicht</i> Räumliche Kriminalprävention – Jugend im öffentlichen Raum	411
<i>Thomas Kutschaty</i> Konzepte und Maßnahmen einer umfeldbezogenen Jugendkriminalprävention in Nordrhein-Westfalen	417
<i>Andreas Mayer</i> Präventionsangebote für ältere Menschen im Zeichen gesellschaftlichen Wandels	433
<i>Holger Bölkow / Celina Sonka</i> Phänomenübergreifende Prävention politisch motivierter Gewaltkriminalität	445
<i>Helmut Fünfsinn / Helmut Seitz</i> Elektronische Aufenthaltsüberwachung	449
<i>Silke Eilzer / Heinz-Peter Mair</i> Elektronische Aufenthaltsüberwachung in Europa	457
III Autoren	465