

2. Mobilitätsspezifische Kompetenzen

Der Erwerb von Mobilitätskompetenzen bildet ein zentrales Ziel der Mobilitätsförderung. Als wesentliche entsprechende Kompetenzen zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr werden visuelle und auditive Wahrnehmung, Motorik, Aufmerksamkeit, Reaktion, Gedächtnis, Kommunikation, sozial-emotionale Kompetenzen sowie übergreifend Interaktion und Kognition genannt (vgl. Stöppler 2002; 2015; 2017 a).

2.1 Visuelle Wahrnehmung

Visuelle Wahrnehmung hat eine besondere und herausragende Bedeutung für die Teilnahme am Straßenverkehr, insbesondere vor dem Hintergrund, dass ca. 80 % bis 90 % der relevanten Informationen über und durch die Augen wahrgenommen werden.

Zur Orientierung im Straßenverkehr gehören u. a.:

- Farbwahrnehmung, z. B. Differenzierung von rot, gelb, grün; Wahrnehmung von Formen und Symbolen, z. B. Verkehrsschilder, Bildzeichen;
- Hell-Dunkel-Diskriminierung;
- Wahrnehmung der Raumlage und räumlicher Beziehungen, z. B. allgemeine Lagebestimmungen wie rechts-links, vor-hinter, innen-außen, oben-unten, lang-breit;
- Wahrnehmung von Geschwindigkeiten und Entfernungen, z. B. nah-fern, langsam-schnell;
- Wahrnehmung von Figur-Grund;
- Blickmotorik (vgl. Stöppler 2002; 2015).



Abb. 7: Ampel
(Gefahrzeichen 131)

Aufgrund der hohen Bedeutung der visuellen Wahrnehmung bei der Teilnahme am Straßenverkehr sollte sie eine besonders hohe Förderintensität in der Mobilitätsförderung erhalten.

2.2 Auditive Wahrnehmung

Auditive Wahrnehmung stellt eine weitere bedeutende Sinnesmodalität für die Teilnahme am Straßenverkehr dar. Durch auditive Wahrnehmungsleistungen werden Informationen über Bedeutung und räumliche Lage der Geräuschquelle aufgenommen. Zur sicheren Orientierung im Straßenverkehr ist das Erkennen und Zuordnen,

Interpretieren und Lokalisieren unterschiedlicher Verkehrsgeräusche notwendig. Eine weitere und schwierige Aufgabe besteht in der Lokalisation, d. h. die Richtung der Geräuschquelle zu erkennen, was insbesondere bei Warnsignalen (z. B. Hupe, Martinshorn) bedeutsam ist. Des Weiteren kann mit Hilfe von Unterschieden in der Dauer und Veränderungen akustischer Signale im Verkehr aus Motorengeräuschen und Hupsignalen auf die Geschwindigkeiten heranfahrender Fahrzeuge geschlossen werden. Das Richtungshören und die Entfernungsbestimmung von Geräuschquellen gelingen leichter bei Blickzuwendung und bei sich von vorn oder von hinten nähernden Fahrzeugen, schwieriger jedoch bei sich seitwärts nähernden Fahrzeugen.

Zur auditiven Orientierung im Straßenverkehr gehören u. a.:

- Auditives Diskriminieren, z. B. Erkennen und Zuordnen von verschiedenen Verkehrsgeräuschen;
- Lokalisation von Geräuschen, z. B. Bestimmen der Richtung, aus der ein Geräusch kommt;
- Entfernungshören, z. B. Abschätzen der Entfernung eines nahenden Autos;
- Figur-Grund-Hören, z. B. wichtige Informationen von Nebengeräuschen zu unterscheiden, herauszufiltern und zu verstehen („Party-Effekt“).

2.3 Aufmerksamkeit

Eine weitere wichtige mobilitätsspezifische Kompetenz für die Teilnahme am Straßenverkehr ist der Bereich der Aufmerksamkeit. Hierbei ist insbesondere zu beachten:

- Geteilte Aufmerksamkeit, d. h. die Fähigkeit, den Fokus auf mehrere Reize zu richten oder mehrere Tätigkeiten zur gleichen Zeit durchzuführen;
- Simultane Bewältigung mehrerer Aufgaben, sodass die parallele Verarbeitung von Informationen innerhalb einer oder mehrerer Sinnesmodalitäten erforderlich wird;
- Aufrechterhaltung der Aufmerksamkeit über eine bestimmte Zeitspanne.

2.4 Reaktion

Ein wesentlicher Funktionsbereich für die sichere Verkehrsteilnahme bilden die für den Straßenverkehr erforderlichen richtigen und schnellen Reaktionsfähigkeiten, z. B. auf optische (Ampel etc.) und akustische Signale (Hupen etc.). Die Reakti-

onszeit kann in Entscheidungszeit (Zeitraum vom Auftreten eines Reizes bis zum Bewegungsbeginn) und Bewegungszeit (Zeitraum vom Bewegungsbeginn bis zum Bewegungsende) eingeteilt werden. Eine kurze Reaktionszeit auf relevante Reize, das Nichtreagieren auf irrelevante Reize und das Anpassen der Reaktion an andere VerkehrsteilnehmerInnen stellen weitere bedeutsame und u. U. lebenswichtige Leistungen dar.

2.5 Motorik

Motorik stellt eine weitere zentrale mobilitätsspezifische Kompetenz dar. Der Mensch steht im Straßenverkehr einer Vielzahl von Handlungsabläufen gegenüber, die situationsangemessene motorische Ausführungen von motorischen Handlungen erfordern:

- Motorische Handlungsausführung und Bewegungsmechanismen, z. B. Handlungs- oder Bewegungsunterbrechung;
- Gleichgewicht und Haltung; im Straßenverkehr ist es erforderlich, ständig das Gleichgewicht zu halten;
- Unterschiedliche Geschwindigkeiten auszuüben;
- Anzuhalten;
- Anderen VerkehrsteilnehmerInnen und Hindernissen auszuweichen, etc.

2.6 Kommunikation

Bei der sicheren Teilnahme am Straßenverkehr ist vor allem nonverbale Kommunikationskompetenz erforderlich. Im Straßenverkehr kann man sich kaum mit Worten verständigen, man muss Zeichen geben. Die Zeichen der Autos sind Hupesignale, Signale mit Lichtupe und Blinken. Die Zeichen der Autofahrer sind z. B. Blickkontakt und Armbewegungen, die der Radfahrer Klingelsignale, Zurufe und Armbewegungen. Diese unterschiedlichen Zeichen müssen bei der Beobachtung und Interpretation der Verkehrswirklichkeit vermittelt werden.

Verkehrsrelevant ist es:

- Absichten in Signale umsetzen zu können;
- Eindeutige und nicht eindeutige Signale, Gebärden und Zeichen (Hupen, Winken, etc.) zu verstehen und auszuüben;
- Augenkontakte, insbesondere zum Fahrer eines Autos, herzustellen und aufrechtzuhalten. Das Herstellen von Augenkontakten bereitet vielen Menschen mit Behinderungen Schwierigkeiten.

2.7 Gedächtnis

Das Gedächtnis hat für die erfolgreiche Aufgabenbewältigung im Straßenverkehr erhebliche Bedeutung, denn ständig müssen Informationen aus der Verkehrsumwelt aufgenommen, gespeichert, mit Gedächtnisinhalten verglichen und abgelegt werden. Bei der Straßenverkehrsteilnahme muss man sich u. a. an Verkehrszeichen und -regeln erinnern.

2.8 Kognition

Wichtige kognitive Fähigkeiten im Kontext der Straßenverkehrsteilnahme sind antizipatorische Fähigkeiten, Verkehrswissen und Verkehrsverständnis (z. B. Verkehrsregeln, Verkehrszeichen, Erkennen und Bewältigen von Gefahrensituationen etc.).

Viele kognitiven Funktionen, z. B. Wahrnehmung und Gedächtnis, sind für die sichere Teilnahme am Verkehrsgeschehen bedeutsam. Wichtige Fähigkeiten in diesem Bereich stellen auch die exekutiven Funktionen dar, die vermehrt in das Bewusstsein des deutschen Bildungssystems steigen und vor allem durch die Neurowissenschaften fokussiert werden. Mit exekutiven Funktionen werden geistige Funktionen beschrieben, durch die ein zielorientiertes, situationsangepasstes und selbstreguliertes Verhalten möglich wird. Das exekutive System lässt sich in die drei Teilaspekte Arbeitsgedächtnis, Inhibition und kognitive Flexibilität untergliedern. Exekutive Funktionen sind für die Entwicklung mobilitätsspezifischer Kompetenzen, z. B. für die sozial-emotionale Entwicklung, von großer Bedeutung, denn sie unterstützen sozial kompetentes Verhalten. Sozial kompetente Menschen nehmen bewusst ihre eigenen Gefühle und Gedanken wahr, können ihre Gefühle und ihr Verhalten besser regulieren und sich in andere hineinversetzen (vgl. Walk/Evers 2013, 26).

2.9 Interaktion

Handeln im Straßenverkehr macht eine Koordination aller mobilitätsspezifischen Kompetenzen notwendig. In jeder Straßenverkehrssituation wirken verschiedene und vielfältige Reize auf den Verkehrsteilnehmer ein. Interagieren in komplexen Situationen erfordert eine Koordination der Sinnesmodalitäten, sodass es zu einer Integration von Reizen verschiedener Systeme im Gehirn kommt. Es müssen fast immer mehrere Sinnesmodalitäten miteinander koordiniert und integriert werden. Deshalb sollte Mobilitätsförderung nicht nur die Förderung verkehrsrelevanter Funktionsbereiche, sondern auch das Handeln in komplexen Reizsituationen beinhalten.

2.10 Sozial-emotionale Kompetenzen

Die Teilnahme am Straßenverkehr ist bei allen Beteiligten mit Gefühlen verbunden: Man muss agieren und reagieren, fühlt Angst, Aggression, Hoffnung, Ärger, Freude etc. Die meisten Verkehrssituationen sind soziale Situationen, in denen sich begegnende Menschen über soziale Fähigkeiten verfügen sollten, nämlich über eine differenzierte soziale Wahrnehmung z. B. in den Bereichen Erkennen und Äußern von Gefühlen, angemessene Selbstbehauptung, Kooperation, Einfühlungsvermögen, Empathie, Impulskontrolle, Umgang mit Ärger und Wut etc.

Im Straßenverkehr läuft sehr viel über Emotionen, über die sog. Beziehungsebene, ab. Die aufkommenden Emotionen können der Beziehungsregulierung zwischen VerkehrsteilnehmerInnen dienen, sie können die Situation aber auch verschärfen. Wer sich z. B. ungerecht behandelt fühlt, muss sich behaupten; Folge können Kränkung, Wut oder Zorn sein. Das Bewusstwerden dieser psychischen Situation ist ein wesentlicher Schritt zur rationalen Kontrolle und zur Handlungsregulierung.

Folgende Komponenten der Sozialkompetenz sind für das soziale Verständnis und Verhalten im Straßenverkehr besonders bedeutsam:

- (Eigene/andere) Gefühle erkennen und verstehen;
- Erschließen von Handlungsabsichten und -motiven (Perspektivenübernahme), z. B. sich in die Handlungsplanung anderer VerkehrsteilnehmerInnen hineinzuversetzen;
- Finden von Handlungsmöglichkeiten (zielgerichtetes Handeln), z. B. zwischen sicheren und gefährlichen Handlungssituationen zu unterscheiden und die Folgen der Handlungen vorauszusehen;
- Verantwortlichkeitsattribution, z. B. Verantwortung im Straßenverkehr zu übernehmen, Rücksichtnahme und Hilfsbereitschaft auszuüben, vor allem gegenüber schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen (Kindern, alten Menschen, Menschen mit Behinderungen);
- Moralisches Handeln, z. B. Diskriminierungsleistung für Richtig und Falsch, Recht und Unrecht, also Moralkompetenz;
- Verständnis sozialer Konvention (Regelverständnis), z. B. Kenntnisse der Verkehrsregeln der gültigen Straßenverkehrsordnung (vgl. Baumgardt-Elms et al. 1984; Stöppler 2002; 2009; 2015; Stöppler/Wachsmuth 2010).

Zusammenfassung

Die beschriebenen mobilitätsspezifischen Kompetenzen können bei Menschen mit geistiger Behinderung in unterschiedlichem Ausmaß beeinträchtigt sein. Menschen mit geistiger Behinderung weisen – im Vergleich zur allgemeinen Bevölkerung – eine höhere Prävalenz, z. B. für Fehlsichtigkeiten unterschiedlichen Grades auf (vgl. Schwarz 2010, 71). Sie leiden überdurchschnittlich oft an einer Hörbeeinträchtigung (vgl. Indermark 2016, 2). Des Weiteren sind Defizite in den motorischen Kompetenzen festzustellen (vgl. Elbatraw 2008).

Entsprechend sollen in Kapitel 6 Vorschläge zur Förderung der vorgestellten mobilitätsspezifischen Kompetenzen gemacht werden, die sich in der Praxis der Mobilitätsförderung bei Menschen mit geistiger Behinderung bewährt haben.

Die Auswahl entsprechender Übungen sollte auf der Basis möglicher Leistungseinschränkungen bzw. Förderbedarfe bei Menschen mit geistiger Behinderung erfolgen.