

## 7. Zu Fuß – „Geht doch“

„Das Gehen ist das Erste, was ein Kind tun will und das Letzte, was ein alter Mensch aufgeben möchte“ (König 2013, 8).

Die Straßenverkehrsteilnahme als Fußgänger hat bei Menschen mit geistiger Behinderung einen sehr hohen Stellenwert, stellt das Zufußgehen doch die Voraussetzung für die Ausübung weiterer Verkehrsrollen (Bus & Bahn, Radfahren) dar. Oftmals bedeutet die Rolle als Fußgänger die einzige Möglichkeit der Fortbewegung.



## 7.1 Allgemeine Aspekte

Gehen ist für die meisten Menschen eine Selbstverständlichkeit (vgl. Ausserer/Risser 2010,10), deshalb wird dieser Rolle relativ wenig Beachtung geschenkt.

Die Bedeutung des Gehens wird bei der Betrachtung des breiten Spektrums an sprichwörtlichen Redewendungen, Synonymen, in denen es um Gehen, Laufen, Füße „geht“, deutlich, z. B. es geht uns gut oder schlecht, das geht auf keine Kuhhaut etc. In vielen Beschreibungen handelt es sich nicht mehr um die eigentliche Bedeutung des Fortbewegens mit den Füßen, so sagen wir z. B. auch, dass wir einkaufen oder zur Arbeit gehen, obwohl wir zum Supermarkt oder ins Büro überwiegend fahren.

Zufußgehen ist eine Fortbewegungsart, die uns ein Leben lang begleitet und unsere Lebensqualität erheblich beeinflusst. Für Kinder und ältere Menschen ist das Gehen oftmals die einzige Fortbewegungsart, die jederzeit zugänglich ist. Mit zunehmenden Alter werden trotz der zahlreich werden Gehbehinderungen die eigenen Füße zum wichtigsten Verkehrsmittel (vgl. Topp 2008, 14).

Der durchschnittliche Deutsche fährt in seinem Leben fast 820.000 km mit dem Auto, zu Fuß geht er nur ca. 25.000 km (vgl. König 2013, 15). Ca. 27 % der täglichen Wege werden in deutschen Städten zu Fuß bewältigt, auf dem Land sind es nur ca. 22 % (vgl. ebd., 30). Zu Fuß geht man nur bei kurzen Distanzen, bei den durchschnittlich zurückgelegten Wegen werden in Deutschland 62 % der Wege bis zu einem Kilometer zu Fuß gegangen, jedoch nur noch 25 % der Wege zwischen einem und zwei Kilometern (vgl. ebd., 32).

Die Vorteile des Gehens zeigt folgende Auflistung:

Bereich	Positiv
Umwelt	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Umweltfreundlich</li><li>▪ Umwelt wird bewusst wahrgenommen (z. B. Wechsel der Jahreszeiten)</li></ul>
Gesundheit	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Man ist an der frischen Luft</li><li>▪ Man hat Bewegung</li><li>▪ Gehen macht Spaß</li></ul>

Wirtschaftlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Günstigste Fortbewegungsart</li> <li>▪ Ohne technische Hilfsmittel möglich</li> <li>▪ Unkompliziert in der Vorbereitung (z. B. muss man nicht irgendein Fahrzeug „aus der Garage holen“ und braucht Kinder nicht ins Auto setzen und anschnallen)</li> <li>▪ Zuverlässiges Fortbewegungsmittel (man muss keine Fahrpläne beachten, es „funktioniert immer“)</li> <li>▪ Flexible Weggestaltung möglich</li> </ul>
Soziales/Miteinander	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fördert soziale Kontakte – Wege können mit anderen Eltern und Kindern zurückgelegt werden</li> <li>▪ Direkter Kontakt Kind-Eltern, gemeinsame Zeit mit dem Kind – kommunikativ</li> <li>▪ Kontakt zu anderen Mitmenschen – spontanes Stehenbleiben und Plaudern möglich</li> <li>▪ Kind ist unabhängig und kann sich mit gewissen Einschränkungen frei bewegen</li> </ul>
Lernfaktor	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrserziehung: Kind lernt Straßenverkehrsregeln vor Ort</li> <li>▪ Stärkung der Selbstverantwortung des Kindes</li> <li>▪ Schulung des Umweltbewusstseins</li> <li>▪ Naturerlebnis: direktes Erleben der Natur</li> <li>▪ Schulung des Raumverständnisses: Kind lernt Distanzen abzuschätzen</li> </ul>

Tab. 4: Vorteile des Zufußgehens (nach Ausserer/Risser 2010, 11)

Zufußgehen und Fahrradfahren bilden unter dem Motto „Aktive Mobilität“ den Ausgangspunkt eines neuen Mobilitätsparadigmas: Unsere Gesellschaft steht vor dem Übergang ins Zeitalter der postfossilen nachhaltigen Mobilitäten (vgl. Held et al. 2013, 6). Viele Städte gehen dazu über, „Fußverkehrsstrategien“ zu berücksichtigen, da sich aktuell Mobilität und Verkehrsmittelbedarf verändern (vgl. König 2013, 9).

Insofern wird das Zufußgehen in Zukunft Schritt für Schritt mehr an Bedeutung gewinnen.

## 7.2 Besonderheiten/Gefahren

Die Studie der BGW (2009) verdeutlicht, dass sich die meisten Unfälle von Menschen mit Behinderungen mit 35,7% beim Zulußgehen ereignen. Sogenannte SRS-Unfälle (Unfälle durch Stolpern-Rutschen-Stürzen) sind die häufigste Unfallursache (vgl. Wilhelm 2009).

Besondere Gefahrensituationen und -quellen sollten besondere Berücksichtigung finden, um häufigen Unfallursachen präventiv zu begegnen.

Gefahrenquellen beim Überqueren an ungesicherten Stellen bestehen darin, dass sich Fußgänger bei geraden, breiten und mehrspurigen Straßen leicht in der Überquerungsgeschwindigkeit und in der Verweildauer auf der Fahrbahn verschätzen können. Weitere Gefahren liegen in der Unterschätzung von Geschwindigkeit und Entfernung herannahender Fahrzeuge und in plötzlichem Hervortreten hinter Sichthindernissen (vgl. Stöppler 2015).

Gefahren beim Überqueren von Straßen an Zebrastreifen entstehen u. a. durch unschlüssiges Verhalten des Fußgängers (z. B. stehen bleiben, nervös um sich blicken, umkehren) oder dadurch, dass Fußgänger sich auf regelgerechtes Verhalten des Autofahrers verlassen und den Zebrastreifen als absolut sicher ansehen. Gefahr besteht ebenfalls, wenn der Fußgänger dem Autofahrer nicht deutlich genug die Absicht der Fahrbahnüberquerung anzeigt.

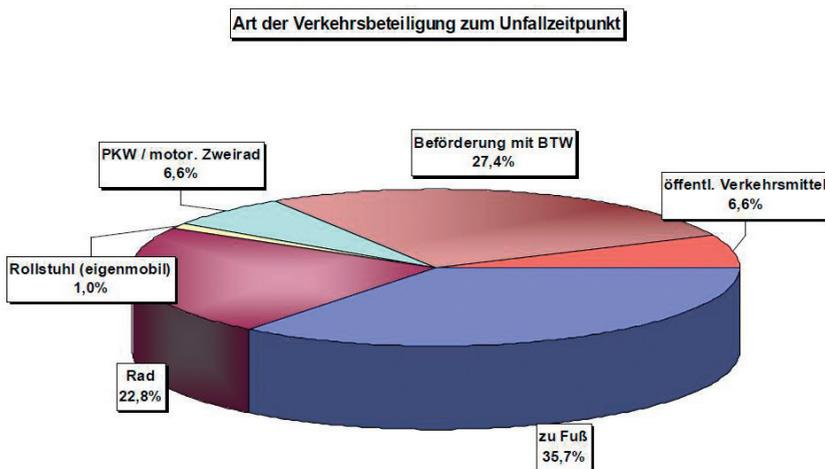


Abb. 33: Art der Verkehrsbeteiligung zum Unfallzeitpunkt (Wilhelm 2009, 48)

Mögliche Gefahrenquellen beim Überqueren der Fahrbahn an Ampeln können darin bestehen, dass der Fußgänger ausschließlich die Ampel beachtet und nicht Fahrzeuge, die abbiegen bzw. das Rotlicht missachten.

Eine weitere und aktuelle Gefährdung stellt die Benutzung des Smartphones (Telefonate, Nachrichten posten etc.) in der Straßenbeteiligung dar. Auch zu Fuß hat das Smartphone im Straßenverkehr hohes und riskantes Ablenkungspotential. In einer Studie der DEKRA wurden ca. 17% von 14.000 zu Fuß gehenden Personen beim Schreiben von Textnachrichten, Telefonieren oder Musikhören erfasst. Beim Überqueren der Straße schrieben ca. 8% Textnachrichten, 2,6% telefonierten, 1,4% beides, 5% hörten Musik. Auch Musik hören über Kopfhörer ist gefährlich, da die Musik in normaler Lautstärke die Reaktionszeit um ein Fünftel verlängert (vgl. DVR 2016).

## 7.3 Übungen und Projekte

### Schonraum

#### Fußgängerparcours (ohne und mit Hilfsmitteln, z. B. Rollator)

Die TeilnehmerInnen bilden Teams aus je zwei Personen und durchlaufen die unterschiedlichen Stationen des Fußgängerparcours. Dabei müssen sie verschiedene Aufgaben lösen:

- Die TeilnehmerInnen laufen im Slalom um die Pylonen herum. Der Schwierigkeitsgrad kann erhöht werden, je enger die Pylonen aneinandergestellt werden.
- Die TeilnehmerInnen überqueren Wackelkissen: Das Wackelkissen steht für Schlaglöcher, wackelige Untergründe, lockere Wegplatten etc. Die Wackelkissen können beispielsweise in eine Reihe gelegt werden, sodass die TeilnehmerInnen das Spielfeld auf ihnen überqueren müssen.
- Die TeilnehmerInnen bewegen sich auf und zwischen Balken: Die Balken können Wegrandmarkierungen, Bordsteinkanten oder andere Hindernisse symbolisieren, auf denen die TeilnehmerInnen balancieren oder die Hindernisse hinauf- und herabsteigen können.
- Die TeilnehmerInnen gehen über Platten mit unterschiedlicher Beschichtung: Die Platten aus unterschiedlichen Materialien stellen unterschiedliche Untergründe dar, die im Straßenverkehr auftauchen können.

*(vgl. Stöppler 2015, 121)*

Es können auch Übungen barfuß durchgeführt werden, z. B.

- Barfußspaziergang (barfuß über gesammelte Naturmaterialien wie Moos, Äste, Blätter etc. gehen);
- Taststraße (barfuß durch mit Materialien wie Knöpfe, Watte etc. gefüllte Kisten gehen)

*(vgl. Rösner/Küsgen 2017, 17f.)*

Zuerst sollte die Lehrkraft die Untergründe mit den TeilnehmerInnen besprechen und klären, wo diese im Alltag vorkommen können. Anschließend erfahren sie langsam und ganz bewusst in kleinen Schritten die verschiedenen Untergründe und sollen benennen, was angenehm bzw. unangenehm war und warum.

Mit den Untergründen können auch schräge Ebenen gelegt werden, sodass die TeilnehmerInnen ein Gefühl für abgesenkte Straßen oder schräge Gehwege bekommen. Dabei können sie auf den Schrägen hin und her gehen und dabei benennen, was sie dabei empfinden.

*Material:* Pylonen, Wackelkissen, Balken, Platten mit unterschiedlicher Beschichtung

*Methodische Hinweise:* An jeder Station sollte die Lehrkraft bzw. HelferInnen stehen und die TeilnehmerInnen bei ihren Aufgaben begleiten.

Am Ende sollten alle TeilnehmerInnen noch einmal die Stationen durchlaufen, die ihnen am meisten Schwierigkeiten bereitet haben.

## Sturzprävention

Aufgrund des häufigen Auftretens von SRS-Unfällen (Unfälle durch Stolpern-Rutschen-Stürzen) sollen Sturzpräventions-Übungen durchgeführt werden, die den Bewegungsapparat stabilisieren und lokomotorische Kompetenzen fördern (vgl. Schuck 2015). Zum Training der Balance- und Koordinationsfähigkeit und der Muskulatur eignen sich folgende Übungen, die leicht und zwischendurch im Klassen- oder Gruppenraum durchgeführt werden können.

- „Ballett“ – abwechselndes gerades Strecken der Beine nach vorne im aufrechten Sitzen;
- „Äpfel pflücken“ – abwechselndes Strecken der Arme in die Höhe im aufrechten Sitzen;
- „Seegang“ – Gewichtsverlagerung von links nach rechts und zurück; beide Füße bleiben auf dem Boden, Festhalten an der Rückenlehne eines Stuhles;
- „Treppensteigen“ – zur Kräftigung der Bein- und Gesäßmuskulatur – heben der Beine wie beim Treppensteigen bei Festhalten an der Rückenlehne eines Stuhles;
- „Ballwurf“ – Zuwerfen von zwei Schaumstoffbällen beim Sitzen (ohne dabei aufzustehen) im Kreis

*(vgl. Schuck 2015, 33)*

## Unfallstatistiken

Die Lehrkraft bietet den TeilnehmerInnen über Grafiken einen theoretischen Einstieg in Unfallstatistiken und thematisiert dabei beispielsweise Bekleidung, Verkehrsregeln, andere VerkehrsteilnehmerInnen etc.

Im Anschluss an die Präsentation bekommen die TeilnehmerInnen die Möglichkeit, sich über das Gesehene auszutauschen und Fragen zu stellen.

*Material:* Statistiken über Unfälle, Grafiken

*(vgl. Stöppler 2015, 128)*

## Unfallursachen

Die Lehrkraft befragt die TeilnehmerInnen nach bekannten Unfallursachen. Dabei sollen alle TeilnehmerInnen beurteilen, ob die Unfallursache nur durch eigenes Fehlverhalten oder durch das Fehlverhalten anderer VerkehrsteilnehmerInnen zustande kommen kann. Die Lehrkraft notiert die Ursachen an der Tafel (Flip-Chart).

*Variation:* Die Lehrkraft bringt die Unfallursachen in Form von Beispielen den TeilnehmerInnen näher und fragt nach den Konsequenzen, z. B. „Ein Fußgänger läuft nachts mit dunkler Bekleidung auf der Straße. Was kann passieren?“

*(vgl. BGW 2013)*

*Unterstützende Übungen:* Hell und Dunkel; Verkehrsmodenschau (vgl. Kap. 6)

## Kennenlernen von Verkehrszeichen

Die TeilnehmerInnen lernen bedeutsame Verkehrszeichen für das Zufußgehen (z. B. Vorschrift- und Richtzeichen 239, 240, 241, 325.1, 325.2, 350, 356, 363) kennen, z. B. durch

- Ankreuzen der Bedeutung der Verkehrszeichen (Arbeitsblatt mit verschiedenen Lösungen);
- Verbinden der Abbildungen von Verkehrszeichen mit ihrer Bezeichnung (Arbeitsblatt mit Abbildungen und Bezeichnungen);
- Verbinden der Abbildungen von Verkehrszeichen mit ihren Erklärungen; (Arbeitsblatt mit Abbildungen und Erklärungen).

*(vgl. Jebautzke 2011; 14, 16, 22)*

## Gut zu Fuß

Die TeilnehmerInnen ...

- erlernen und besprechen die Vor- und Nachteile des Zufußgehens
- suchen Verkehrsräume auf, in denen relativ sicheres Zufußgehen möglich ist (Fußgängerzonen, Fußwege, etc.)
- gehen gemeinsam zu Fuß zu verschiedenen Zielen im Umfeld, messen die Zeit und vergleichen diese mit Fahrten mit dem Fahrrad
- lernen verschiedene Schuhtypen (Pantoffeln, Sport-, Wanderschuhe, Sandaletten, Schuhe mit hohem Absatz etc.) kennen und besprechen ihre unterschiedlichen Funktionen.

Als Grundlage und unterstützend können folgende Übungen durchgeführt werden:

- Fußfaktoren dokumentieren (Länge des Fußes von der Ferse bis zum großen Zeh messen, Breite messen);
- Fuß auf ein Blatt Papier stellen und von einem anderen den Umriss aufmalen lassen, Umriss ausschneiden und bunt anmalen.

*(vgl. Rösner/Küsgen 2017, 30)*

## Raumorientierung „Wissen, wo es lang geht“

Die Orientierung in der jeweiligen Einrichtung (Kindertagesstätte/Schule/Wohnheim/WfbM) stellt den Beginn jeder Mobilitätsförderung dar und ist besonders für TeilnehmerInnen relevant, die in Orientierung und Mobilität schwerer beeinträchtigt sind. Ziele stellen das bewusste Wahrnehmen der Einrichtung (Räume, Funktionen), Orientierung in der Einrichtung sowie aktives Erschließen der nahen Umwelt dar.

### *Ziele und Handlungsschritte:*

- Erkunden (und evtl. Benennen) der verschiedenen Räume der Einrichtung (z. B. Flure, Toiletten, Büros, Hausmeisterbüro, Sporthalle, Therapieräume, Hof, Garten, Ausgänge etc.);
- Kennenlernen der Wege in der Einrichtung (Etagen, Treppen/Aufzüge, Ausgänge, Fluchtwege etc.);
- Kennenlernen der unmittelbaren Verkehrsumwelt (Ampel, Zebrastreifen, Mittelinsel etc.);
- Kennenlernen der unmittelbaren Umgebung der Einrichtung (Kiosk, Geschäfte etc.);
- Erstellen von Orientierungshilfen und eines Orientierungsheftes.

*Methoden/Materialien:* Einrichtungs-Quiz, -Rätsel, Schnitzeljagd, Orientierungsspiele, Botengänge (z. B. Erledigung eines Auftrages in der Einrichtung), Arbeitsblätter (Zuordnung von Piktogrammen der Räume mit Symbolen für Wege)

*(vgl. Schulzki 2012)*

## Realverkehr

### Auf dem Gehweg

Die TeilnehmerInnen erkennen und beachten:

- An Gehwege grenzende Ein- und Ausfahrten;
- Hindernisse auf dem Gehweg (Baustellen, parkendes Auto etc.);
- Andere VerkehrsteilnehmerInnen;
- Bordstein oder Fahrbahnrand als Haltepunkt;
- Kombiniertes Geh- und Radweg (inkl. Verkehrszeichen).

Weitere Ziele und Handlungsschritte können sein:

- Auf dem Gehweg innen gehen;
- Bei blockiertem Gehweg auf dem Gehweg der anderen Straßenseite gehen und nicht auf die Fahrbahn ausweichen;
- Auf schmalen Gehwegen hintereinander gehen.

*(vgl. Stöppler 2015, 122)*

*Unterstützende Übung:* Oftmals ist es hilfreich, den Bordstein als **Stopstein** zu benennen.

## Überqueren der Fahrbahn an einer Ampelkreuzung

Beim Überqueren einer Fahrbahn ist eine Ampel ein relativ sicheres Hilfsmittel und sollte möglichst – auch unter Inkaufnahme von Umwegen – zur Überquerung bevorzugt werden.

### *Ziele und Handlungsschritte:*

- Auf dem Gehweg innen gehen;
- Ampel finden und benutzen, auch wenn Umwege in Kauf genommen werden müssen;
- Vor dem Bordstein (oder Stopstein) bzw. vor dem Radweg oder am Fahrbahnrand mit Sicherheitsabstand (30 cm) anhalten (**stehen – sehen – gehen**);
- Blickkontakt zur Ampel herstellen;
- Lichtfarbe bzw. -position betrachten;
- Veränderungen der Lichtsignale an der Ampel erkennen;
- Abwarten, bis die Ampel auf Grün schaltet;
- Den Verkehr wahrnehmen, nach beiden Seiten orientieren, andere Verkehrsteilnehmer im Blick haben;
- Sich zum richtigen Zeitpunkt zum Überqueren entscheiden;
- Zügig – aber ohne zu rennen – auf kürzestem Weg gerade zwischen den Fahrbahnmarkierungen die Straße überqueren und zwar mit voller Konzentration, ohne Gespräche oder anderen Tätigkeiten;
- Während der Fahrbahnüberquerung Verkehr nach beiden Seiten beobachten;
- Auf der anderen Straßenseite auf dem Gehweg innen gehen.

*(vgl. ebd., 123)*