

Mit geistiger Behinderung motorisiert  
im Straßenverkehr...

...geht das?



Der Mofa-„Führerschein“ für Menschen mit geistiger Behinderung  
Ein Projekt des Heimstatt Adolph Kolping e.V. in Kooperation mit der Solinger Polizei

Ein ganz besonderer Bericht erreichte uns von Georg Doerdelmann-Thomas, Teilnehmer am Grundkurs zum Mofakurslehrer im Jahre 2010. Er hat in Zusammenarbeit mit den Verkehrserziehern der Solinger Polizei ein besonderes Projekt erarbeitet und durchgeführt **"Mofa fahren für Menschen mit geistiger Behinderung"**. Wir möchten dieses Projekt an dieser Stelle weitergeben und Herrn Doerdelmann-Thomas mit seinen Mitstreitern einen herzlichen Dank für diese anerkennenswerte Arbeit aussprechen.

## Mit geistiger Behinderung motorisiert im Straßenverkehr...

...geht das?

### Der Mofa-„Führerschein“ für Menschen mit geistiger Behinderung

Ein Projekt des Heimstatt Adolph Kolping e.V. in Kooperation mit der Solinger Polizei

Ein Fahrrad- und Mofa Kurs für Menschen mit  
geistiger Behinderung

1	Die Alltagssituation von Menschen mit geistiger Behinderung in Solingen	5
1.1	Arbeiten und Wohnen in Solingen	5
1.2	Der Heimstatt Adolph Kolping e.V.	6
1.3	Inklusion	8
2	Verkehrserziehung in Solingen	10
2.1	Aufgabenbereiche der Verkehrserzieher der Polizei	10
2.2	Die Jugendverkehrsschule Solingen	11
3	Bedingungsanalyse	14
3.1	Organisationsstruktur	14
3.2	Voraussetzungen	15
3.2.1	Individuelle Voraussetzungen der Kursteilnehmer	15
3.2.2	Sozio-kulturelle	15

	Voraussetzungen der Kursteilnehmer	
3.3	Die Lehr-Lern-Situation	17
4	Ziel-Ebene	19
4.1	Langfristige und kurzfristige Ziele des Kurses	19
4.2	Umsetzung der Ziele	20
4.2.1	Verkehrssicheres Verhalten wird in der Praxis trainiert	20
4.2.2	Theoretische Kenntnisse werden vermittelt	23
4.2.3	Der Spaßfaktor muss stimmen	24
4.2.4	Fit für die „Führerschein“-Prüfung	25
4.2.5	Reflexion	27
Bisherige Erfahrungen		29
Literatur		32

### **Ein Fahrrad- und Mofa Kurs für Menschen mit geistiger Behinderung**

Die Förderung der Selbständigkeit und die Vermittlung von Alltagskompetenzen nimmt in der Arbeit mit geistig behinderten Menschen eine zentrale Rolle ein. Das sichere Verhalten im Straßenverkehr ist eine der wichtigen Alltagskompetenzen, die erlernt werden wollen. Um dem gerecht zu werden, besteht bereits seit dem Jahre 2000 eine Kooperation zwischen den Verkehrserziehern der Solinger Polizei und den Wohnhäusern des Heimstatt Adolph Kolping e.V.. Anfangs beschränkte sich die Zusammenarbeit auf das Training von verkehrssicherem Verhalten für die Bewohner der Einrichtung in ihrer Rolle als Fußgänger in der unmittelbaren Umgebung ihres Wohnhauses. Man traf sich hierzu in Kleingruppen zum Spaziergang in der Nähe der Wohnstätte. Jeweils ein Verkehrssicherheitsberater der Polizei und ein bis zwei Mitarbeiter des Wohnhauses begleiteten die Gruppe. Das Hauptaugenmerk galt möglichen Gefährdungen im Straßenverkehr in der unmittelbaren Nachbarschaft, wobei das richtige Verhalten in Einzel- und Gruppenübungen vermittelt wurde.

Im Jahre 2002 ging man dazu über, den Bewohnern ein Verkehrstraining in Form von Ausflügen durch das Solinger Stadtgebiet anzubieten. Unterstützt durch die Solinger Verkehrsbetriebe, die zu diesem Zweck unentgeltlich einen ihrer Linienbusse mit Fahrer zur Verfügung stellen, werden seitdem einmal jährlich in Gruppen von ca. 20 Teilnehmern Unfall-Brenn-punkte in ganz Solingen angefahren. Auch hier probt man das richtige Verhalten im Straßenverkehr in Einzel- und Gruppenübungen. Zudem wird das Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln trainiert: Wie verhalte ich mich richtig an der Haltestelle? Was ist beim Ein- und Aus-steigen zu beachten? Was passiert, wenn der Bus plötzlich stark bremsen muss?

Im Jahre 2003 erweiterte man die Zusammenarbeit um einen Fahrradkurs für die Bewohner der Einrichtung. Jeweils ein Verkehrserzieher der Polizei und ein Mitarbeiter des Heimstatt Adolph Kolping e.V. begleiteten Kleingruppen mit maximal 6 Teilnehmern bei ihren Ausfahrten im öffentlichen Verkehrsraum von Solingen. Im Verlauf dieser Veranstaltung konnten die Bewohner auch den „Fahrradführerschein“ erwerben. Dieser Fahrradführerschein ist aber kein amtliches Zeugnis. Auch ohne Fahrradführerschein ist man in Deutschland berechtigt, sich mit einem Fahrrad im Straßenverkehr zu bewegen. Der Fahrradführerschein soll vielmehr gewährleisten, dass sein Inhaber die wichtigsten Verkehrsregeln kennt und auch im Straßenverkehr anwenden

kann. Dieses Modell fand nun in dem Fahrradkurs auch erfolgreich Anwendung für die erwachsenen Menschen mit geistiger Behinderung.

Auf Grund der positiven Erfahrungen wurde überlegt, die Kooperation um einen weiteren Kurs zu ergänzen. Nachdem das Projekt des Fahrradführerscheins für Menschen mit geistiger Behinderung gut eingeschlagen hatte, stand die Überlegung, ob es möglich sei, selbigem Personen-kreis auch den Erwerb eines Mofa-" Führerscheins" zu ermöglichen. (Der Begriff " Führer-schein" steht deshalb in Anführungszeichen, da es sich nicht um einen Führerschein im eigentlichen Sinne, sondern lediglich um eine Prüfbescheinigung handelt – die Bezeichnung „ Führer-schein“ hat sich aber bei den Beteiligten durchgesetzt.) Allerdings war von Beginn an klar, dass hier andere Rahmenbedingungen geschaffen werden mussten. An Ausfahrten im öffentlichen Verkehrsraum mit ungeübten Fahrern, die obendrein auch keine Legitimation zum Führen eines motorisierten Gefährts auf öffentlichen Straßen hatten, war nicht zu denken. Es musste ein geschützter Bereich gefunden werden, in denen die " Führerschein"-Anwärter sich gefahrlos be-wegen konnten. Ein solcher Übungsplatz fand sich in der Jugendverkehrsschule Solingen. Hier gibt es nicht nur eine nachgestellte Verkehrslandschaft mit Straßen, Ampeln und Verkehrszeichen. In der Verkehrsschule stehen zudem, neben einer Vielzahl von Fahrrädern in allen Größen, auch eine Anzahl von fahrtüchtigen Mofas und Mofa Rollern zur Verfügung. So wurde Ende des Jahres 2004 das Projekt "Fahrrad- und Mofa Kurs für Menschen mit geistiger Behinderung" ins Leben gerufen.

Seitdem trifft man sich einmal im Monat in der Solinger Jugendverkehrsschule zum Mofa fahren und zum Fahrradfahren. Das erklärte Ziel dieses Projektes ist es, neben der Vermittlung von verkehrssicherem Verhalten, einen Weg zu finden, Menschen mit geistiger Behinderung den Erwerb des Mofa-„ Führerscheins“ zu ermöglichen. Die hierfür erforderlichen Voraussetzungen, die im Verlauf der Veranstaltungen erarbeiteten konzeptionellen Überlegungen und die Erfahrungen, die im Laufe der vergangenen zehn Jahre gemacht wurden, sollen in den folgen-den Kapiteln möglichst anschaulich geschildert werden.

## **1 Der Alltag von Menschen mit geistiger Behinderung in Solingen**

### **1.1 Arbeiten und Wohnen in Solingen**

Um den Wunsch der Menschen mit einer geistigen Behinderung nach einem möglichst autonomen und selbstbestimmten Leben nachzukommen, ist ein angemessenes Arbeits- und Wohn-angebot erforderlich. Mit zunehmendem Schweregrad der Behinderung wächst der Bedarf an Unterstützung in den verschiedenen Lebensbereichen.

Spätestens mit der Gründung von speziellen Werkstätten für behinderte Menschen (WfbM) in den 60er Jahren des vergangenen Jahrhunderts entstanden in Deutschland flächendeckend entsprechende Arbeitsplätze des sogenannten „zweiten Arbeitsmarktes“. Zunehmend arbeiten Menschen mit einer geistigen Behinderung aber auch in Arbeitsstellen des „ersten Arbeitsmarktes“ oder in Integrationsbetrieben. In Solingen ist es der Verein „Lebenshilfe für Menschen mit geistiger Behinderung Ortsvereinigung Solingen e.V.“, eine Solidargemeinschaft von Menschen mit Behinderung, deren Eltern, Angehörigen, Sorgeberechtigten, Freunden und Förderern, die zurzeit ca. 800 betroffenen Menschen Arbeitsplätze anbietet und so die Lebensqualität der Menschen mit Behinderung und ihrer Familien zu verbessern versucht. (Vgl. [www.lebenshilfe-solingen.de](http://www.lebenshilfe-solingen.de): Herzlich willkommen bei der Lebenshilfe Solingen.)

Menschen mit geistiger Behinderung werden, im Gegensatz zu früher, nicht mehr in Anstalten oder Krankenhäusern untergebracht, was in vergangenen Zeiten oft zur Ausgrenzung und zu Hospitalismus geführt hat. Moderne Wohnformen sollen nun die jeweils notwendige Unterstützung bieten und die Selbstbestimmung fördern. Die Möglichkeiten umfassen das „Ambulant Betreute Wohnen“ in einer eigenen Wohnung oder Wohngemeinschaft, das „Stationäre Wohnen“ in einem Wohnheim mit individueller Betreuung und Assistenz, das Wohnen in Pflegefamilien, in integrativen Dörfern oder auch in integrativen Wohngemeinschaften. In Solingen bieten die Vereine „Behindertenheimstätte Solingen e.V.“, „Heimstatt Adolph Kolping e.V.“, „Pro Mobil – Verein für Menschen mit Behinderungen e.V.“ und das „LVR-HPH-Netz Ost“ Wohnformen für Menschen mit geistiger Behinderung an.

Während die Aufnahme einer Arbeitsstelle in der Regel nach der Schule erfolgt, verbleibt ein Großteil der jungen Erwachsenen noch für viele Jahre in ihrer Familie. Hilfestellung und Beratung können sich die Betroffenen oder ihre Angehörigen bei der Koordinierungs-, Kontakt- und Beratungsstelle (KoKoBe) Solingen holen. Ziel der KoKoBe ist es, erwachsene Menschen mit geistiger Behinderung dabei zu unterstützen, ein selbstbestimmtes Leben zu führen. Die Ko-KoBe berät bei der individuellen Lebensgestaltung und bei der Entscheidung für eine bestimmte Wohnform. Die Koordinierungs-, Kontakt- und Beratungsangebote sind ein kostenloser und unabhängiger Service. (Vgl. SPECK, O.: Menschen mit geistiger Behinderung und ihre Erziehung. München 1999, S. 236 ff. und [www.kokobe-solingen.de](http://www.kokobe-solingen.de): KoKoBe Solingen.)

## **1.2 Der Heimstatt Adolph Kolping e.V.**

Der Heimstatt Adolph Kolping e.V. wurde in der jungen Nachkriegszeit in den fünfziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts gegründet. Eine Gruppe von 11 jungen Männern, allesamt Mitglieder der Kolpingfamilie Solingen-Wald, beschloss damals einen lange gehegten Traum, nämlich die Gründung und Unterhaltung eines eigenen Kolpinghauses, zu verwirklichen.

Aber wer war dieser Kolping überhaupt? Adolph Kolping lebte von 1813 bis 1865. Er war ein Schuster, der - im wahrsten Sinne dieses Sprichwortes - nicht bei seinen Leisten blieb. Nach seiner Schuhmacherlehre, die Adolph Kolping im Alter von 13 Jahren begann, arbeitete er 10 Jahre lang als Geselle in diesem Beruf und wanderte, wie viele andere Gesellen es auch taten, von Ort zu Ort. Im Alter von 23 Jahren wagte er den damals ungewöhnlichen Entschluss, sich noch einmal auf die Schulbank zu setzen und sich weiterzubilden.

Seiner Schulzeit und dem erfolgreich bestandenen Abitur schloss er ein Theologiestudium an. Seinen Lebensunterhalt musste er sich in dieser Zeit selbst verdienen. Am 13. April 1845 wurde Adolph Kolping in der Kölner Minoriten Kirche zum Priester geweiht. Als Kaplan erhielt er seine erste Anstellung in Elberfeld an der Wupper, wo er sich den Problemen der Handwerksburschen widmete, mit denen er ja aufgrund seiner eigenen Erfahrungen während seiner Gesellenzeit bestens vertraut war. Als das Zunftwesen zusammenbrach, hatten die Handwerksburschen ihr einstiges Zuhause in den Familien ihrer Meister verloren. In Elberfeld lernte Kolping einen kurz zuvor gegründeten Verein kennen, der sich die Bewältigung dieser aus der Obdachlosigkeit entstandenen sozialen Probleme der Gesellen zum Ziel gesetzt hatte. Adolph Kolping wurde Präses des Vereins. Er erkannte schnell den Ansatz zur Bewältigung der sozialen Probleme der jungen Gesellen der damaligen Zeit: Hilfe zur Selbsthilfe und ein sozialer Wandel durch eine Veränderung des Menschen. Kolping kam dann bald nach Köln, wo er am 6. Mai 1849 den ersten katholischen Gesellenverein gründete. Innerhalb kürzester Zeit verbreitete sich die Idee der Selbst- und Gemeinschaftshilfe bis an die Grenzen Europas und nach Übersee, und immer mehr Kolpinghäuser entstanden. (Vgl. FELDMANN, C.: Adolph Kolping – Für ein soziales Christentum. Freiburg 1991, S. 39 ff..)

Der Bau und die Inbetriebnahme eines eigenen Kolpinghauses war nun also das Ziel der jungen Mitglieder der Walder Kolpingfamilie. In einer außerordentlichen Generalversammlung wurde deshalb am 6. August 1950 ein eigenständiger Verein gegründet, der den Namen „Kolpinghaus Wald e.V.“ trug. Unmittelbar nach der Vereinsgründung begann man damit, auf dem Gelände des ehemaligen Pfarrhauses in der Adolf Kolping Straße, das im Krieg zerstört wurde, das neue Haus zu bauen. Der ursprüngliche Plan, ein Kolpinghaus alter Prägung zu führen und zu unterhalten, konnte jedoch nicht aufrechterhalten werden, da zweckgebundene Gelder in das Bauvorhaben eingeflossen waren. Es handelte sich dabei um Gelder zur Unterhaltung eines Jugendwohnheimes für heimatlose und elternlose Jugendliche. Diese aus der Not geborene Veränderung war von entscheidender Bedeutung für den weiteren Werdegang des Vereins und führte im Laufe der Jahre zu wichtigen Satzungsänderungen, die insbesondere den Namen und die damit jeweils verbundenen Zielsetzungen betrafen. Somit trug der Verein ab dem 1. Januar 1956 den Namen „Jugendwohnheim Adolph Kolping e.V.“.

In der Siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts machten gesellschaftliche Veränderungen die Jugendwohnheime nahezu überflüssig. Das Wohnen in Heimen, noch dazu unter pädagogischer Aufsicht, entsprach nicht mehr den Vorstellungen der damaligen Generation. Außerdem ebte der Strom auswärtiger Jugendlicher, die bisher aus Gebieten mit schwacher Infrastruktur den Weg in die Klingenstein fanden, merklich ab. Aufgrund dessen entschloss sich der Trägerverein des Heimes, die Einrichtung im Einvernehmen mit dem

Innenminister des Landes Nordrhein-Westfalen ab dem 1. Januar 1975 als Heimstatt ausschließlich für erwachsene Menschen mit geistigen und seelischen Behinderungen zur Verfügung zu stellen. Der Verein trägt seitdem den Namen „Heimstatt Adolph Kolping e.V.“. (Vgl. LAUFENBURG, H. F.: Chronik des Heimstatt Adolph Kolping e.V.. In: Jeder Mensch hat ein eigenes Gesicht – 50 Jahre Heimstatt Adolph Kolping e.V.. Solingen 2000, S. 25 ff..)

Heute bietet der Heimstatt Adolph Kolping e.V. im gesamten Solinger Stadtgebiet Wohnen mit Begleitung und Unterstützung für Menschen mit Behinderungen und Beeinträchtigungen an. Der Heimstatt Adolph Kolping e.V. ist als freier Träger der Wohlfahrtspflege Mitglied des Diözesan-Caritasverbandes für das Erzbistum Köln e.V.. An 11 Standorten finden

erwachsene Menschen mit geistigen und mehrfachen Behinderungen und Menschen mit psychischen Behinderungen Wohngruppen und Wohnhäuser des Heimstatt Adolph Kolping e.V.. Zudem finden die Menschen Unterstützung dabei, sich zu entfalten und so selbstständig wie möglich zu sein. Das Leben in die eigene Hand zu nehmen. Dafür bietet der Heimstatt Adolph Kolping e.V. Hilfe zur Selbsthilfe über das Ambulant Betreute Wohnen an. Ganz individuell – je nach



Abbildung 1:

*Das Logo des Heimstatt Adolph Kolping e.V. besteht aus drei Komponenten, deren Wechselwirkung von zentraler Bedeutung sind: Der **Kreis** als Symbol der Gemeinschaft, das **Kreuz** als Symbol des christlichen Glaubens und das **Dreieck** mit den über den Rand des Kreises ragenden Spitzen als Symbol für die wechselseitigen Beziehungen zwischen der Gemeinschaft und der Welt.*

persönlichen Fähigkeiten und Möglichkeiten. Die Mitarbeiter des Heimstatt Adolph Kolping helfen dabei unter anderem bei:

- der Suche nach einer eigenen Wohnung - dem Umzug, dem Einrichten und Gestalten der eigenen Räume - alltäglichen Aufgaben des eigenen Lebens - der Kontaktaufnahme zu Ärzten und Behörden - der individuellen Planung des zukünftigen Lebens (Vgl. [hak-solingen.de](http://hak-solingen.de): Hier findet Leben statt. Heimstatt Adolph Kolping e.V..)

### 1.3 Inklusion

„Inklusion“ – Was ist das eigentlich? Viele Menschen haben den Begriff schon gehört. Aber was genau steckt dahinter? Und was bedeutet Inklusion für jeden von uns persönlich?

Inklusion heißt wörtlich übersetzt Zugehörigkeit, also das Gegenteil von Ausgrenzung. Wenn jeder Mensch – mit oder ohne Behinderung – überall dabei sein kann, in der Schule, am Arbeitsplatz, im Wohnviertel, in der Freizeit, dann ist das gelungene Inklusion. In einer inklusiven Gesellschaft ist es normal, verschieden zu sein. Jeder ist willkommen. Und davon profitieren wir alle: zum Beispiel durch den Abbau von Hürden, damit die Umwelt für alle zugänglich wird, aber auch durch weniger Barrieren in den Köpfen, mehr Offenheit, Toleranz und ein besseres Miteinander. Inklusion ist ein Menschenrecht, das in der UN-Behindertenrechtskonvention festgeschrieben ist. Deutschland hat diese Vereinbarung unterzeichnet - mit der Umsetzung von Inklusion stehen wir aber noch am Anfang eines langen Prozesses.“ ([www.aktion-mensch.de](http://www.aktion-mensch.de): Aktion Mensch – Das wir gewinnt.)

Der Begriff „Inklusion“ entstand erstmals in den 70er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts in den Vereinigten Staaten, als die Mitglieder der Behindertenbewegung eine volle gesellschaftliche Teilhabe einforderten. Obwohl

damit alle Lebensbereiche gemeint sind, hatten ihre Forderungen zunächst vor allem Auswirkungen auf den Bildungsbereich. 1994 führte dies zum Bei-spiel zur Salamanca-Erklärung der UNESCO-Weltkonferenz. Dort beschlossen Vertreterinnen und Vertreter von Nichtregierungsorganisationen und von rund 90 Staaten das gemeinsame Ziel: „Eine Schule für alle“.

Auch in Deutschland ist Inklusion bislang hauptsächlich im Bereich Schulbildung ein Thema. Mancherorts konnte das Modell der „inklusive Schule“ schon eingeführt werden – eine Schule, die sowohl behinderten, als auch nicht behinderten Schülerinnen und Schülern einen gemeinsamen Unterricht ermöglicht. Bisher nimmt Deutschland in Europa jedoch einen hinteren Rang ein, was die Umsetzung dieses integrativen Schulmodells betrifft. Die Inklusion wird jedoch auch hierzulande nicht von jedermann befürwortet. So hört man oft Stimmen, die dem Begriff Inklusion kritisch gegenüberstehen. Die oft vertretene Meinung „Inklusion ist nur ein neues Wort für Integration“ ist nicht im Sinne der Erfinder. Inklusion meint mehr als die bloße Integration von „Abweichenden“ in eine sonst gleichbleibende Umgebung. Vielmehr ist hier die Anpassung der Umwelt an die jeweiligen Voraussetzungen der Menschen gemeint. Eine vielgehörte Meinung, nämlich dass „nicht alle Menschen inkludierbar sind“, geht bereits von falschen Voraussetzungen aus. Es sollen nicht Menschen „in etwas hinein inkludiert werden“, das wäre ja die alte Vorstellung der Integration. Dass Menschen mit schweren Behinderungen einfach in eine „normale Umwelt gepackt werden und dann sehen müssen, wie sie zurechtkommen“ ist nicht gemeint. Inklusion heißt vielmehr, dass auf die Bedürfnisse der einzelnen geschaut wird. Auch für schwerbehinderte Menschen kann so Teilhabe ermöglicht werden: Inklusion heißt in ihrem Fall, dass ausreichend Unterstützung und Assistenz vorhanden sein muss – zum Beispiel am Arbeitsplatz oder durch Schulhelferinnen und -helfer. Die Aussage „Inklusion ist ja eine nette Vorstellung, aber nicht machbar“ hörte man schon bei vielen gesellschaftlichen Neuerungen. Sicher ist wirkliche Inklusion noch ein weit entferntes Ideal. Doch wenn man die letzten Jahrhunderte betrachtet, ist es erstaunlich, wie viele der einstigen Ideale Realität wurden – weil sie gesellschaftlich gewünscht waren und alle daran mitgearbeitet haben. Bei der Aussage „Inklusion ist nicht finanzierbar“ stellt sich die Frage nach gesellschaftlichen Zielen und der Bereitschaft, etwas zu verändern. Wenn eine inklusive Gesellschaft von allen gewollt ist, werden sich Wege der Finanzierung finden. Abgesehen davon ist eine wirklich inklusive Infrastruktur auf lange Sicht kostensparend: Wenn gleich barrierefrei gebaut wird, spart man sich die Umbaukosten. Wenn genügend Pädagoginnen und Pädagogen an Schulen eingestellt werden, spart dies die Kosten der Sonderbeschulung. Inklusion ist kein Expertenthema – im Gegenteil. Sie gelingt nur, wenn möglichst viele mitmachen. Jeder kann in seinem Umfeld dazu beitragen. Und je mehr wir über Inklusion wissen, desto eher schwinden Berührungsängste und Vorbehalte. (Vgl. Leidmedien.de: Über Menschen mit Behinderungen berichten.)

Wenn man nun bedenkt, was die Idee vom „Mofa-Führerschein für Menschen mit geistiger Behinderung“ den betroffenen Menschen für Möglichkeiten eröffnet, so kann man die Bedeutung erkennen, die dieses Projekt haben kann. Zum einen aus Sicht der betroffenen Personen, aber auch im Blick auf den Weg unserer Gesellschaft hin zur Inklusion.

## **2 Verkehrserziehung in Solingen**

### **2.1 Die Aufgaben der Verkehrserzieher in Solingen**

Das Hauptaugenmerk in Sachen Verkehrserziehung liegt auf dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Kinder im Vor- und Grundschulalter, sowie im weiterführenden Schulbereich. Aber auch die Belange von älteren oder behinderten Verkehrsteilnehmern werden berücksichtigt. Zu diesem Zweck werden das ganze Jahr über spezielle Aktionen und Übungen durchgeführt.

Verkehrserziehung beginnt bereits im Vorschulalter – denn schon Kindergartenkinder nehmen als Fußgänger, mit dem Roller oder als Mitfahrer im Pkw am Straßenverkehr teil, wenn auch in Begleitung eines Erwachsenen. Für die sichere Teilnahme müssen nicht nur richtige Verhaltensweisen eingeübt, sondern auch Wahrnehmung, Motorik und Konzentration des Kindes gefördert werden. Man beschränkt sich bei der Verkehrserziehung nicht auf die reine Wissensvermittlung von Regeln des Straßenverkehrs. Im Kindergartenalter steht vielmehr die Förderung der Grundkompetenzen für eine sichere und selbstständige Verkehrsteilnahme – nämlich Wahrnehmung, Reaktion und Bewegungssicherheit – im Mittelpunkt. Bewegungs-, Wahrnehmungs- und

Verständigungsfähigkeit sind die Kernkompetenzen, die in jedem Alter für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr unabdingbar sind. Die Bewegungsförderung umfasst dabei Bewegungserfahrungen für Kinder, durch die sie Bewegungssicherheit erlangen. Außerdem werden das Reaktionsvermögen und die Körperkoordination trainiert. Zur Bewegungsförderung gehört auch, Geschwindigkeit zu erleben, wie beim Abbremsen, Stoppen oder Beschleunigen. Im Bereich der Wahrnehmungsförderung werden Hör- und Sehvermögen geschult und die Unterscheidung zwischen Formen, Farben und Größen trainiert. Kinder lernen konkret zu erkennen, aus welcher Richtung ein Geräusch kommt. Die Verständigungsfähigkeit von Kindern ist von besonderer Bedeutung. So ist es für die Teilnahme am Straßenverkehr wichtig, dass Kinder ihre Absichten eindeutig mitteilen können. Auch müssen sie Verständigungszeichen, wie Gestik oder Mimik, erkennen und mit ihnen umgehen können. Im Kindergartenalter sind Kindern entwicklungsbedingte Grenzen gesetzt. Die kindgerechten Übungen helfen ihnen dabei, ihr Können und ihre persönlichen Grenzen zu erweitern. Die Fertigkeiten können durch Übungen als Fußgänger oder mit Spielfahrzeugen, wie Roller oder Spieleräder, weiterentwickelt werden.

Aber auch die Bedürfnisse der Senioren werden berücksichtigt. Wie fahre ich bei ungünstigen Sicht- und Wetterbedingungen sicher Auto? Wie bin ich als Fußgänger auch im Dunkeln gut erkennbar und sicher? Und wie kann ich mich in dem wachsenden Verkehrsaufkommen sicher fortbewegen? Auch die Bedürfnisse der Menschen mit Behinderung sind in Sachen Verkehrs-sicherheit breit gestreut und so unterschiedlich, wie es die Art und Schwere der Behinderungen bedingt. (Vgl. [www-verkehrswacht-solingen.de](http://www-verkehrswacht-solingen.de): Verkehrswacht Solingen e.V..)

## **2.2 Die Jugendverkehrsschule**

Es gibt wohl kaum jemanden, der in Solingen aufgewachsen ist, der sie nicht kennt: Die Jugendverkehrsschule. Noch heute werden die Solinger Kinder in der Jugendverkehrsschule mit den Verkehrsregeln vertraut gemacht. Sie lernen das richtige Verhalten als Fußgänger, Fahrrad- oder Mofafahrer. Diese Einrichtung existiert nun seit gut fünfzig Jahren und ist für die Sicherheit unserer Kinder von grundlegender Bedeutung. In dem zweigeschossigen Gebäude findet man auf der oberen Etage einen Schulungsraum für den theoretischen Unterricht. Im Erdgeschoß befindet sich eine kleine Werkstatt, wo kleinere Reparaturen oder Wartungsarbeiten an den Zweirädern auch schon mal selbst durchgeführt werden können. Im Vorraum der Werkstatt sind die Mofas abgestellt. Zum Teil handelt es sich dabei um einfache Mofas älteren Baujahrs, die über Pedalantrieb theoretisch auch als Fahrrad betrieben werden könnten. Des Weiteren findet man dort Roller neueren Baujahrs, die auf Mofa Betrieb umgerüstet wurden. Sämtliche Fahrzeuge haben ein Automatikgetriebe. Das Außengelände hat etwa die Größe eines Handballfeldes. Darauf steht eine Dreifachgarage, in der Fahrräder in den unterschiedlichsten Größen untergestellt sind. Ebenso werden in der Garage Hilfsmaterialien für den praktischen Unterricht gelagert. Die Straßen auf der Übungsstrecke sind für eine Nutzung mit Fahrrädern ausgelegt und dienen zum Üben vielfältiger Verkehrssituationen.

Für den Mofa-„Führerschein“ wird in der Jugendverkehrsschule die Vorprüfung abgenommen (Theoretische Prüfung mit Multiple Choice Prüfbogen und praktische Prüfung). Nach erfolgreich bestandener Vorprüfung kann dann beim TÜV die eigentliche Mofa-„Führerschein“-Prüfung erfolgen (Multiple Choice Prüfung am Computer). Voraussetzungen für die Zulassung zur Prüfung sind der Nachweis einer erfolgreichen Vorprüfung und ein Nachweis der Teilnahme an mindestens sechs Theorieeinheiten (Doppelstunden).

Für den Erhalt der Jugendverkehrsschule setzen sich die Solinger Verkehrswacht und einige Sponsoren ein. Unterstützt wird die Jugendverkehrsschule durch Sachspenden wie Fahrräder, Mofas und Roller. Zudem finanziert die Verkehrswacht seit Jahren den dort tätigen Hausmeister. (Vgl. Ebda.)



Abbildung 2:

Die Jugendverkehrsschule Solingen. Vorne die Anlage für den praktischen Unterricht, im Hintergrund das Gebäude mit dem Schulungsraum.

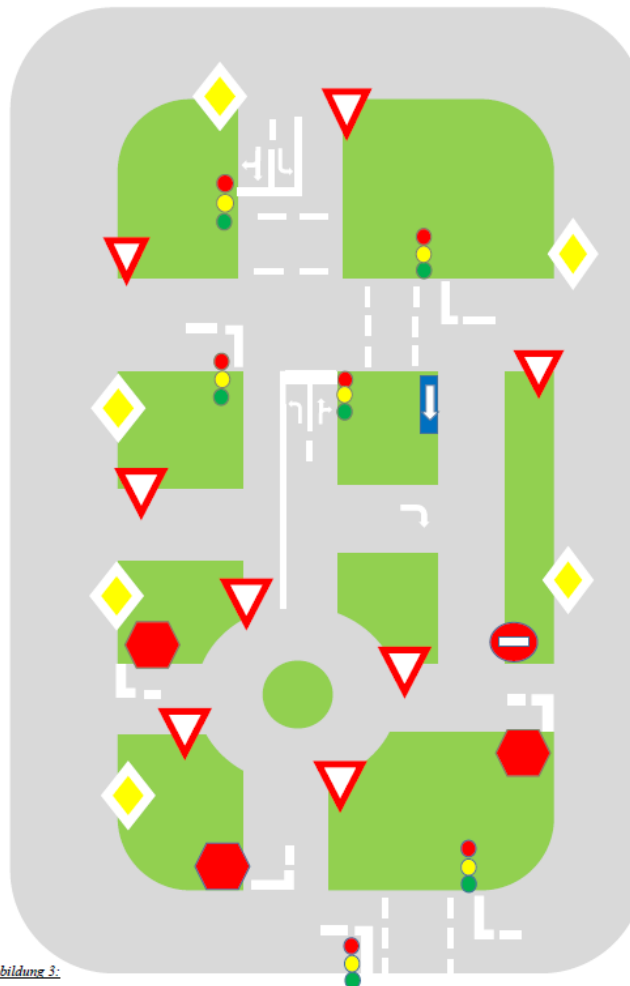


Abbildung 3:

Schematische Darstellung des Übungsplatzes der Verkehrsschule Solingen.



### 3 Bedingungsanalyse

#### 3.1 Organisationsstruktur

Veranstalter/Träger:

- Ansprechpartner:

- Heimstatt Adolph Kolping e.V. und Polizei Solingen

**Ulrich Schmidt** (Jahrgang 1958), Polizei Hauptkommissar, seit 1986 Verkehrserzieher bei der Solinger Polizei und

**Georg Dördelmann-Thomas** (Jahrgang 1966), Diplom-Sozialpädagoge, Diplom-Ingenieur (Wirtschafts- und Betriebstechnik), seit 1995 bei Heimstatt Adolph Kolping e.V.

- Teilnehmer:

erwachsene Menschen mit geistiger Behinderung aus Solingen

- Anforderungen:

In der Behindertenhilfe steht heute der Mensch im Vordergrund. In allem Handeln steht ein Mehr an Lebensqualität für den Menschen als wesentliches Ziel, wobei die Handlungs- und Entscheidungsfreiheit eines jeden respektiert werden soll.

- Ort:

Jugendverkehrsschule, Kottter Straße 25, 42655 Solingen

- Zeit:

alle 4 Wochen mittwochs, von 16:45 – 18:00 Uhr

- Material:

Im Schulungsraum der Jugendverkehrsschule steht Lernmaterial zur Verfügung. Zum Üben für die theoretische Prüfung erhalten die Teilnehmer auf Wunsch eine PDF-Datei mit allen Prüfungsfragen oder sie können sich die Fragen selbst runterladen von der Homepage von Lothar Elbers ([www.verkehrserziehung-und-mobilitaetsbildung-nrw.de](http://www.verkehrserziehung-und-mobilitaetsbildung-nrw.de)):

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in NRW.). Zur Nutzung stehen außerdem 7 Mofa Roller, 5 Mofas, 8 Erwachsenenfahräder und 2 Behindertendreiräder bereit.

- Kosten:

Die Teilnahme an dem Kurs ist kostenfrei. Wer sich nach bestandener Vorprüfung aber zur eigentlichen „Führerschein“-Prüfung beim TÜV anmelden will, muss die dort anfallenden Gebühren (z.Zt. 22,02 €) selbst bezahlen.

- Leitung:

Ulrich Schmidt und Georg Dördelmann-Thomas

## 3.2 Voraussetzungen

**3.2.1 Individuelle Voraussetzungen der Kursteilnehmer** - Alter: teilnehmen darf, wer das 18. Lebensjahr vollendet hat

- Geschlecht: gemischt
- Erfahrungen: Es sind keine Erfahrungen erforderlich, sowohl Anfänger, als auch Fortgeschrittene können mitmachen.
- Motivation: Egal, ob ein Teilnehmer ernsthaft daran interessiert ist, den Mofa-„Führerschein“ zu erwerben, oder ob er nur zum Spaß mit dem Fahrrad oder dem Mofa ein paar Runden über den Platz drehen möchte – jeder ist willkommen!
- Fähigkeiten: Der Teilnehmer sollte so mobil und örtlich orientiert sein, dass er die Verkehrsschule alleine, ohne Begleitung aufsuchen kann. Je höher die Ziele eines Teilnehmers, umso größer sind die Fähigkeiten, die ihm abverlangt werden. Die Anforderungen im feinmotorischen Bereich sind je nach Art des Fahrzeugs, das der Teilnehmer zu führen gedenkt (Mofa, Fahrrad, Behindertenrad), verschieden. Wer eine Fahrerlaubnis für den öffentlichen Straßenverkehr erwerben möchte sollte zudem in der Lage sein, die Prüfungsfragen zu verstehen und zu erlernen.
- besondere Merkmale: Bei der Vermittlung der theoretischen Kenntnisse ist zu bedenken, dass einige Teilnehmer das Lesen, Schreiben und Rechnen nicht oder nur eingeschränkt beherrschen. Auch die Fähigkeit bildliche Darstellungen zu erkennen bzw. zu interpretieren, ist nicht immer gegeben. Hinzu kommen körperliche und/oder motorische Einschränkungen, die in der praktischen Nutzung der Fahrzeuge hinderlich sein können.

im Bereich des Betreuten Wohnens (ambulant oder stationär) untergebracht ist. Einige der Teilnehmer wohnen aber auch noch bei ihren Eltern oder bei einem Elternteil, zum Teil als Einzel-kind, zum Teil noch mit weiteren Geschwistern zusammen. Die Herkunftsfamilien der Teilnehmer sind unterschiedlichster Art. Die Einen hatten eine behütete Kindheit, andere sind in Problemfamilien groß geworden, wiederum andere stammen aus Familien mit Migrationshintergrund. Eine Milieuschädigung auf Grund ihrer Herkunft kann bei den Teilnehmern nicht immer ausgeschlossen werden.

Der **Ökologische Nahraum** beschreibt die unmittelbare Nähe des Ökologischen Zentrums, also Nachbarschaft, Stadtteil oder Wohngegend der Teilnehmer. (Vgl. Ebda, S. 53.) Hierzu ist zu sagen, dass alle Teilnehmer ihren Ökologischen Nahraum im Stadtgebiet von Solingen haben. Auch wenn die Landschaft, wie im gesamten Bergischen Land, eher hügelig als eben ist, findet man in und um die 155.000-Einwohner-Stadt herum viele Möglichkeiten für ausgedehnte Fahrradtouren auf einem Netz von asphaltierten Radwegen. Die vielfältigen Ausflugsziele in der unmittelbaren Nähe sind sowohl mit dem Fahrrad, als auch mit dem Mofa und anderen Verkehrsmitteln gut zu erreichen.

Mit **Ökologischen Ausschnitten** sind zweckbestimmte Erfahrungsräume wie Schule, Betrieb oder Freizeiteinrichtungen gemeint. (Vgl. Ebda, S. 53.) So sind die meisten Teilnehmer einander bekannt durch ihre gemeinsame Werkstätigkeit in einer der Arbeitsstätten der Lebenshilfe Werkstatt für Behinderte gGmbH in Solingen. Einige der Teilnehmer kennen sich sogar schon seit ihrer Kindheit, da sie früher gemeinsam auf dieselbe Schule gingen. Auch eine vielfältige Angebotspalette an Freizeitaktivitäten für Menschen mit Behinderung in Solingen trägt dazu bei, dass man sich in der Freizeit bei gemeinsamen Unternehmungen trifft.

Unter der **Ökologischen Peripherie** versteht man nichtalltägliche aber bedeutsame Situationen, wie zum Beispiel Wochenendfahrten, Urlaube oder sonstige Erlebnisse, die sich nicht all-täglich wiederholen. (Vgl. Ebda, S. 53.) Auch hier kann man von einer vielfältigen Angebotspalette der Solinger Einrichtungen der Behindertenhilfe berichten, die auch von den Kursteilnehmern gerne genutzt werden. Insbesondere sind da gemeinsame Urlaubsreisen oder Ausflüge, zum Beispiel in Freizeitparks, zu nennen. Allerdings ist die Teilnahme an derartigen Aktionen oft eine finanzielle Frage. Und da gerade diejenigen, die alleine wohnen, mit ihrem persönlichen Budget sehr genau haushalten müssen, können die Angebote nicht immer von allen wahrgenommen werden. Der Begriff **Ökologische Utopien** bezeichnet die Phantasie- und Traumwelten, in denen Personen leben und nach der sie zum Teil ihr Verhalten ausrichten (z.B. Idole aus Film, Sport oder Comics). (Vgl. Ebda, S. 53.) Hier ist es schwierig, genaue Aussagen zu machen, da jeder Teilnehmer für sich individuell verschiedene Ideen, Meinungen und Vorstellungen vertritt. Nahezu jeder hat irgendwelche Vorbilder, aus deren Handeln man sein Verhalten ableiten könnte. Sei es aus Familie oder Freundeskreis, aber auch von Figuren aus der Fantasiewelt von Film und Fernsehen. Im eigentlichen Sinn des Begriffs „Utopie“ trifft man bei den Teilnehmern nicht selten eine falsche Selbsteinschätzung an: Nach erstmaligem Besuch des Kurses ist der Teilnehmer überzeugt, binnen kurzer Zeit den „Führerschein“ zu erwerben. Die anfängliche Euphorie verebbt dann, wenn der Teilnehmer merkt, wieviel Arbeit, Aufwand und vor allem Selbstdisziplin, nämlich sich in der Freizeit hinzusetzen und sich Wissen anzueignen, zu lernen, Theorie zu büffeln, erforderlich ist, um das gesteckte Ziel tatsächlich zu erreichen.

### 3.3 Lehr-Lern-Situation

Die Kursleiter stehen zu den Teilnehmern an dem Fahrrad- und Mofa Kurs in einer pädagogischen Lehr-Lern-Situation, die die Elemente Lernen, Prozess, Gefälle, Verhältnis, Beziehungen und Situation beinhaltet.

Beim **Lernen** geht es um Verhaltensänderung, Qualifikation und/oder Erwerb von Ich-Qualifikationen. Im Falle unserer Kursteilnehmer bedeutet dies, eine Verhaltensänderung im Sinne von Reduzierung der Fehler im Straßenverkehr zu erreichen, Qualifikation und/oder Erwerb von Ich-Qualifikationen im Sinne vom schrittweisen Erwerb der Kenntnisse, die im idealen Fall zum Bestehen der „Führerschein“-Prüfung führen sollen.

Die Lernschritte müssen eingeordnet werden in ein lang-, mittel- und kurzfristiges Konzept. In diesem **Prozess** muss bedacht werden, was die Lernangebote langfristig bewirken sollen, wie man sie mittelfristig stabilisieren und kurzfristig einteilen kann. Die einzelnen, kleinen Lernschritte sollten in

unserem Fall ein vorher definiertes Gebiet abgrenzen. Außerdem ist wichtig, dass durch immer wiederkehrende Wiederholungen das Gelernte mittelfristig gefestigt und dass durch Beispiele aus dem Alltag eine Praxisnähe nachhaltig vermittelt wird.

Zwischen Lehrendem und Lernendem besteht ein **Gefälle**. Der eine besitzt etwas, was der andere gerne übernehmen möchte. Das Gefälle ergibt sich aus dem Wissen der Lehrenden, was durch Übertragung auf den Lernenden schrittweise abgebaut werden soll. Wichtig ist dabei, dass der Lehrende in seinem **Verhältnis** zu den Lernenden gleichermaßen Empathie wie Rollendistanz einfließen lässt. Offenheit, Freundlichkeit und Kooperationsbereitschaft, dabei aber die Wahrung einer gewissen Distanz sollte für den Lehrenden selbstverständlich sein. Man muss bedenken, dass die Kursteilnehmer unterschiedliche Führungsstile aus ihrem bisherigen Leben und ihrem sozialen Umfeld gewohnt sind. Der eine akzeptiert den demokratisch-partnerschaftlichen Leiter, der andere folgt nur bei klaren Ansagen durch eine Autoritätsperson. Ein partnerschaftlicher Führungsstil ist sicher immer zu empfehlen. In bestimmten Situationen, speziell dann, wenn die Sicherheit eines oder mehrerer Teilnehmer gefährdet ist, muss aber auch schon mal eine klare Ansage erfolgen. Schon allein deshalb ist für die Kursleiter die Wahrung einer gewissen Distanz gegenüber den Teilnehmern unbedingt einzuhalten.

Die **Situation** zu Beginn einer Kursveranstaltung beeinflusst oft den weiteren Verlauf der Vorstellung. Man unterscheidet die „innere“ und die „äußere“ Situation. Wenn die Teilnehmer eintreffen, liegt meist ein langer Arbeitstag hinter ihnen. Dazu kommt die Anreise zum Übungsplatz, oft mit überfüllten, öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Teilnehmer sind so anfangs immer etwas aufgewühlt und haben noch viele Gedanken und Erlebnisse im Kopf, die sie erzählen wollen. Diese innere Situation regelt sich meistens von selbst, nämlich dann, wenn die Teilnehmer auf ihren Fahrzeugen sitzen und die ersten Runden über den Platz gedreht haben. Die äußere Situation lässt sich hingegen kaum beeinflussen: Da die praktischen Übungen im Freien stattfinden, noch dazu mit geliehenem Material, das von vielen verschiedenen Gruppen genutzt wird, muss man auch schon mal mit weniger guten äußeren Bedingungen rechnen: So zum Beispiel mit schlechtem Wetter. Aber auch das Fahren bei schlechten Witterungsverhältnissen gehört zum Alltag eines Mofa- oder eines Fahrradfahrers. Und auch wenn der Spaßfaktor hier nicht so groß sein mag – hier müssen die Teilnehmer einfach durch! In der Realität des Alltags kann man sich das Wetter schließlich auch nicht aussuchen. Kaputte Fahrzeuge, nicht betankte Mofas, Fahrräder mit platten Reifen... Auch das sind äußere Situationen, die einerseits immer wieder zum Improvisieren zwingen, zum anderen sind es aber auch Situationen, die durchaus auch im wahren Radfahrer- und Mofafahrer-Leben vorkommen können. (Vgl. Ebda, S. 26 ff..)

## **4 Zielebene**

### **4.1 Langfristige und kurzfristige Ziele des Kurses**

Das langfristige Ziel des Projekts ist es, den Teilnehmern den Erwerb des Mofa-„Führer-scheins“ oder des Fahrradführerscheins zu ermöglichen. Voraussetzung dafür ist, dass der Teilnehmer tatsächlich geeignet ist, ein Fahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr zu führen. Um dies endgültig beurteilen zu können, ist ein längerer Prozess erforderlich, während dessen Verlauf die Kursleiter fortlaufend Aufgaben stellen, beobachten und korrigieren müssen. Damit das langfristige Ziel erreicht werden kann, werden daher einzelne Übungseinheiten erarbeitet, bei denen den Teilnehmern Schritt für Schritt, kurzfristig, in den einzelnen Kursveranstaltungen die für den erfolgreichen Abschluss des Kurses erforderlichen Kenntnisse vermittelt werden. Mittelfristig sollen die erworbenen Kenntnisse stabilisiert werden. Beim Definieren der Lernziele müssen sowohl die Vorstellungen der Kursleiter, als auch die persönlichen Ziele der Kurs-teilnehmer berücksichtigt werden. Aus beiden zusammen, die Realisierbarkeit der Teilnehmer-ziele vorausgesetzt, können dann die eigentlichen Lernziele

abgeleitet werden. Die Lernziele dienen letztendlich der Erarbeitung der inhaltlichen Schwerpunkte für die einzelnen Übungseinheiten. (Vgl. Ebda, S. 146 ff..)

Die Ziele der Kursleiter:

Die Teilnehmer sollen...

1. für ein rücksichtsvolles Verhalten im Straßenverkehr sensibilisiert werden.
2. die Verkehrsregeln kennenlernen.
3. praktische Fähigkeiten im Führen eines Fahrrads oder Mofas erwerben.
4. Spaß am gemeinsamen Fahren und Üben haben.
5. fitgemacht werden für die „Führerschein“-Prüfung.

Was erwarten die Teilnehmer?

Die Teilnehmer wollen...

1. Spaß haben beim Fahren.
2. die „Führerschein“-Prüfung bestehen.
3. manchmal einfach nur den Alltagsstress vergessen und Gas geben.
4. Anerkennung.

Daraus ergeben sich nun folgende Lernziele für den Lehrgang:

1. Verkehrssicheres Verhalten in der Praxis soll trainiert werden.
2. Theoretische Kenntnisse sollen vermittelt werden.
3. Der Spaßfaktor muss stimmen.
4. Die Teilnehmer werden fitgemacht für die „Führerschein“-Prüfung
5. Die Teilnehmer erwarten Anerkennung.

## **4.2 Umsetzung der Ziele**

### **4.2.1 Verkehrssicheres Verhalten wird in der Praxis trainiert**

Die für ein sicheres Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr notwendigen Kenntnisse werden in den Fahrstunden geübt, indem wechselnd Schwerpunkte trainiert und die Fortschritte in der Umsetzung des Gelernten, z.B. in den Übungseinheiten „Freies Fahren“, beobachtet werden. Der Schwierigkeitsgrad wird kleinschrittig erhöht, z.B. durch Erweitern der Aufgabe (zusätzliche Pylonen, geringerer Abstand der Pylonen) oder durch Ablenken des Fahrerschülers (plötzlich auftretendes zusätzliches Hindernis, der Fahrer muss während der Übung ihm gestellte Fragen beantworten oder Bilder von Gegenständen, die ihm gezeigt werden, benennen). Wiederholungen der Übungen finden in unregelmäßigen Zeitabständen statt. Die Schwerpunktthemen, die später auch allesamt Themen der praktischen Mofa-Prüfung sein werden, sind im Einzelnen:

1. Anfahren vom Straßenrand
2. Linksabbiegen
3. Achten-Fahren
4. Im Kreis fahren
5. Spurgasse
6. Slalom-Fahren
7. Einem Hindernis ausweichen
8. Vollbremsung

Durch das wiederholte Üben von praxisnahen Aufgaben sollen die Teilnehmer Fertigkeiten, die ihnen in Zukunft, beim Führen ihres Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr immer wieder abverlangt werden, kurzfristig erlernen und mittelfristig festigen. Langfristig sollen sie es schaffen, den ganzen Parcours in einem Durchgang fehlerlos zu absolvieren.

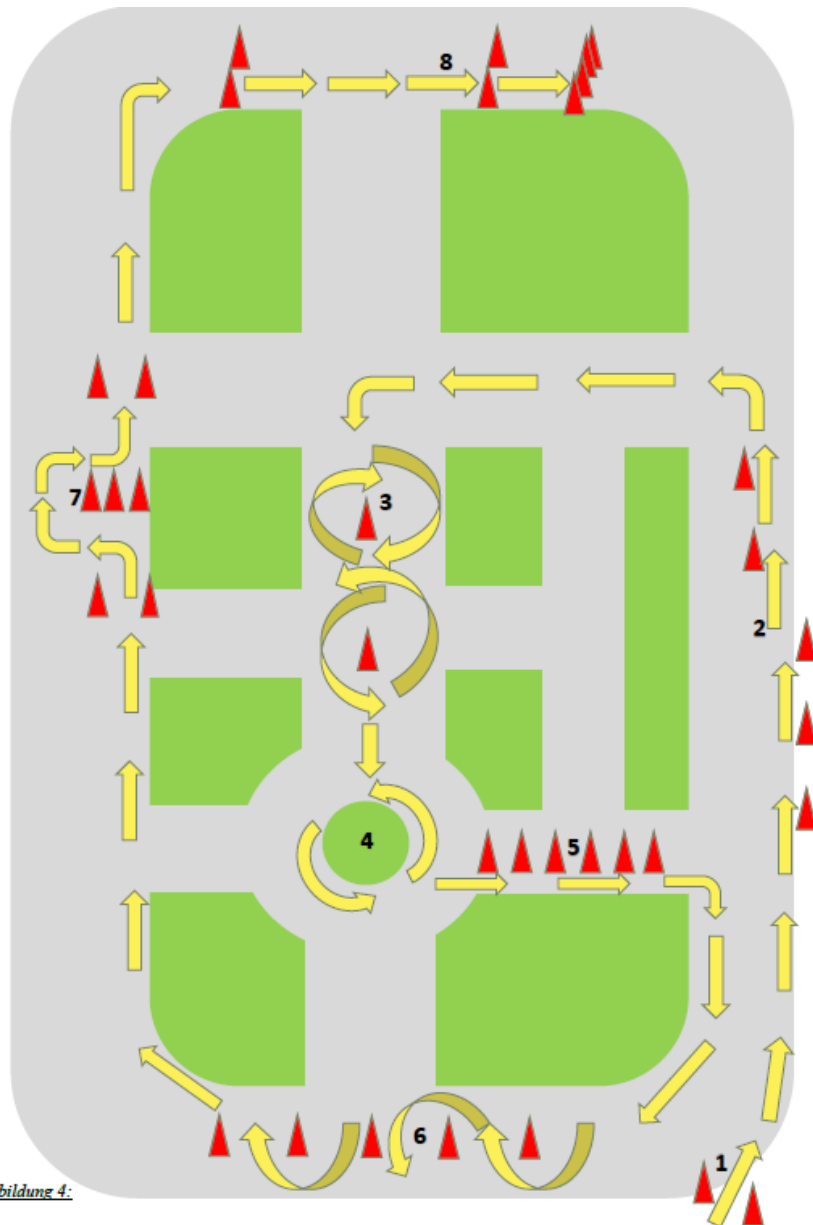


Abbildung 4:

Der Mofa-Prüfungparcours.

## Praktische Prüfung Mofa

1	<b>Anfahren vom Straßenrand</b>	Anforderungen erfüllt?	
1.1	Geprüft ob Sicherheitskleidung angelegt?	Ja	Nein
1.2	Schulterblick?	Ja	Nein
1.3	Fahrtrichtungswechsel links angezeigt?	Ja	Nein
2	<b>Linksabbiegen</b>		
2.1	1. Schulterblick? (auf Höhe 1. Pylone)	Ja	Nein

2.2	Fahrtrichtungswechsel links angezeigt? (auf Höhe 2. Pylone)	Ja	Nein
2.3	2. Schulterblick? (auf Höhe 3. Pylone)	Ja	Nein
2.4	Einfädeln zur Fahrbahnmitte? (zwischen 4. und 5. Pylone)	Ja	Nein
2.5	Abbiegen in der korrekten Spur?	Ja	Nein
<b>3 Achten-Fahren</b>			
3.1	Keine Pylone umgefahren?	Ja	Nein
3.2	Möglichst kleine, gleichmäßige Radien?	Ja	Nein
3.3	Füße auf den Pedalen? Nicht mit den Füßen abgestützt?	Ja	Nein
<b>4 Im Kreis fahren</b>			
4.1	Möglichst enger Radius?	Ja	Nein
4.2	Füße auf den Pedalen? Nicht mit den Füßen abgestützt?	Ja	Nein
<b>5 Spurgasse</b>			
5.1	Langsam gefahren? (→10 m in mindestens 10 Sek.?)	Ja	Nein
5.2	Füße auf den Pedalen? Nicht mit den Füßen abgestützt?	Ja	Nein
<b>6 Slalom-Fahren</b>			
6.1	Keine Pylone umgefahren?	Ja	Nein
6.2	Füße auf den Pedalen? Nicht mit den Füßen abgestützt?	Ja	Nein
<b>7 Einem Hindernis ausweichen</b>			
7.1	Schnell genug in das Hindernis reingefahren?	Ja	Nein
7.2	Nicht gebremst beim Ausweichen?	Ja	Nein
7.3	Keine Pylone umgefahren?	Ja	Nein
<b>8 Vollbremsung</b>			
8.1	Schnell genug in das Hindernis reingefahren?	Ja	Nein
8.2	Nicht zu früh gebremst? (Erst	Ja	Nein



wenn Bremszone erreicht ist!)

8.3                      Keine Pylone umgefahren?              Ja                      Nein

#### **4.2 Theoretische Kenntnisse werden vermittelt**

Die Theoriestunden finden, unabhängig vom Praxisunterricht, an zusätzlichen Terminen und nur für die Teilnehmer statt, die tatsächlich den Erwerb des Mofa-„Führerscheins“ zum Ziel haben. Der Gesetzgeber sieht 6 Doppelstunden theoretischen Unterrichts als Voraussetzung für die Zulassung zur Mofa-Prüfung vor. Die Veranstaltungen finden im Schulungsraum der Jugendverkehrsschule oder, in Ausnahmefällen, auch schon mal an einem externen Ort statt.

Leitfaden für die Unterrichtsstunden sind die amtlichen Mofa-Prüfbögen, die bis ins Jahr 2009 (im Jahre 2010 wurden die theoretischen Prüfungen am Computer eingeführt) noch von allen Prüflingen bearbeitet werden mussten. Chronologisch werden dabei die einzelnen Multiple Choice Prüfungsaufgaben besprochen. Dazu gehört es, bei Bedarf die erfragten Verkehrssituationen plastisch darzustellen oder Bilder mit bestimmten Verkehrssituationen an der Tafel zu analysieren oder mit Modellen nachzuspielen. An passender Stelle werden zusätzlich folgende komplexe Themenbereiche eingeschoben:

1. Sichere Kleidung für den Mofafahrer
2. Mein Mofa – was darf ich nicht? Welche Konsequenzen würden mich erwarten?
3. Die Funktionsweise eines Zweitaktmotors
4. Was tun bei Verkehrsunfällen?

Kurzfristig sollen die Kursteilnehmer die einzelnen, teils komplexen Fragestellungen verstehen lernen. Da viele Teilnehmer das Lesen und Schreiben nicht oder nur teilweise beherrschen, werden die Fragen laut vorgelesen. Bei der eigentlichen „Führerschein“-Prüfung besteht im Übrigen die Möglichkeit, auf eine Lesehilfe zurückzugreifen. Da bei den Teilnehmern die Fähigkeit, bildliche Darstellungen zu erkennen, nicht immer vorhanden ist, werden gerade die oft sehr komplexen Fragen, bei denen bestimmte Verkehrssituationen mit meist mehreren Verkehrsteilnehmern im Bild dargestellt sind, kleinschrittig analysiert und die Lösungen dazu gemeinsam erarbeitet.

Mittelfristig sollen die Teilnehmer ein Gefühl für die Art und Weise der Fragenstellung in den Prüfbögen entwickeln: Wann muss wo welche Verkehrsregel angewendet werden, Drogen und Aufputzmittel haben im Straßenverkehr nichts zu suchen, technische Veränderungen am Mofa dürfen nicht sein, bei gefährlichen Situationen im Straßenverkehr muss man immer besondere Vorsicht walten lassen...

Den Teilnehmern sollen im Verlauf der theoretischen Unterrichtsstunden alle Prüfungsfragen erklärt werden. Um das langfristige Ziel, den Erwerb des Mofa-„Führerscheins“, tatsächlich zu erreichen, ist aber noch ein hohes Maß an Eigeninitiative seitens der Kursteilnehmer erforderlich. Die Kursleiter können den Teilnehmern hier nur den Weg ebnen. Das „Marschieren“ auf diesem Weg, also das eigentliche Lernen für die Prüfung, das müssen die „Führerschein“-Anwärter schon selbst, in Eigeninitiative, erledigen!

### 4.2.3 Der Spaßfaktor muss stimmen

Bei aller Ernsthaftigkeit dieser Idee – auch beim Fahrrad- und Mofa-„Führerschein“-Projekt sollte der Spaß für die Teilnehmer im Vordergrund stehen. Abgesehen davon, dass viele Teilnehmer den Kurs sowieso nur besuchen, weil sie hier in erster Linie das Freizeitvergnügen sehen, muss man auch denjenigen, die ernsthaft das Ziel „Erwerb des Führerscheins“ verfolgen, gewisse Freiheiten zugestehen.

Wenn man bedenkt, dass der Kurs in der Regel erst spätnachmittags, im Anschluss an einen langen Arbeitstag stattfindet und wenn man dabei beachtet, unter welchem Einfluss des am Tage Erlebten die Teilnehmer noch stehen müssen, wenn sie zum Kurs erscheinen, dann wird klar, dass sie oft erstmal innerlich zur Ruhe kommen müssen, bevor man ernsthaft mit ihnen arbeiten kann. Deshalb ist es ratsam, alle Teilnehmer, egal ob auf dem Fahrrad oder auf dem Mofa, zunächst einmal ein paar Runden frei und ohne vorgegebene Aufgaben auf dem Platz drehen zu lassen.

Dieses „freie Fahren“ sollte auch unbedingt gelegentlich, in unregelmäßigen Abständen, als Tagesaufgabe gestellt werden. Insbesondere dann, wenn bestimmte äußere Extrembedingungen vorliegen. Zum Beispiel an besonders heißen Tagen, bei schnee- oder laubbedeckten Straßen, bei regennasser Fahrbahn,... Natürlich niemals, ohne vorher auf die besonderen Gefahren bei extremer Witterungslage aufmerksam zu machen.

Auch kleine Lernspiele, die man einbauen kann, machen Spaß und gehören dazu.

**Beispiel Einkaufen:** Der Teilnehmer bekommt vom ersten Kursleiter eine Einkaufsliste genannt (so etwa 2 – 4 Teile, die er einkaufen soll), worauf er über eine bestimmte Route zum anderen Kursleiter fahren muss, um dort „einzukaufen“ (die Einkaufsliste aufsagen). Anschließend fährt der Teilnehmer die besagte Route wieder zurück zum ersten Kursleiter und berichtet dem, was er für die einzelnen Waren hat bezahlen müssen.

**Beispiel Gegenstände nennen:** Der Teilnehmer fährt über den Platz. Wenn er am ersten Kursleiter vorbeifährt und dieser ihm ein Schild mit einem Gegenstand hochhält, muss er auf dem schnellsten Weg zum anderen Kursleiter fahren und diesem erzählen, was er im Vorbeifahren für einen Gegenstand erkannt hat. Wenn dazu abwechselnd bestimmte Straßenabschnitte abgesperrt werden und der zweite Kursleiter hin und wieder seinen Standort wechselt, muss der Teilnehmer sich immer wieder neu orientieren, um den schnellsten Weg zu finden.

**Beispiel Rechts-Links-Ausweichen:** Die Teilnehmer fahren in einer Reihe auf den Kursleiter zu, der auf der Rasenfläche, in der Mitte des Kreisverkehrs (geschützt) steht. Kurz bevor ein Teilnehmer die innere Abgrenzung des Kreisverkehrs erreicht, zeigt der Kursleiter mittels Handzeichen an, ob der Teilnehmer rechts oder links an ihm vorbeifahren soll. (Wichtig: Der Kreisverkehr darf während dieser Übung nicht von anderen Kursteilnehmern aus anderen Richtungen befahren werden!) Auf diese Weise wird das Reaktionsvermögen der Teilnehmer geschult.

Während bei dem Spaßtraining für die Kursteilnehmer tatsächlich der Spaß im Vordergrund steht, bietet sich den Kursleitern speziell bei diesen Veranstaltungen die Möglichkeit, die einzelnen Fahrer fernab von irgendwelchen mehr oder minder starren Aufgabenstellungen in den festen Übungseinheiten beim freien Fahren zu beobachten. Hier können die Kursleiter feststellen, wie sicher die Teilnehmer sich individuell im Straßenverkehr bewegen, welche Fehler sie noch machen und wo noch Handlungsbedarf zum Üben besteht. Das gilt sowohl für die Handhabung der Fahrzeuge, als auch für die praktische Anwendung der theoretischen Kenntnisse.

#### 4.2.4 Fit für die „Führerschein“-Prüfung

Wie es schon im vorletzten Kapitel geschrieben steht: Die Kursleiter können den Teilnehmern nur den Weg ebnen. Das „Marschieren“ auf diesem Weg, also das eigentliche Lernen für die Prüfung, das müssen die „Führerschein“-Anwärter schon selbst, in Eigeninitiative, erledigen! Und gerade darin, nämlich immer wieder die Motivation zum Lernen zu finden, liegt eine der größten Hürden auf dem Weg zum eigentlichen Ziel. Vor allem diejenigen, die lange arbeiten und neben ihrer Werkstätigkeit auch noch einen eigenen Haushalt führen müssen, finden oft nicht immer Zeit und Muße, sich in ihrer knapp bemessenen Freizeit auch noch hinzusetzen, Prüfbögen durchzuackern und für ihre Prüfung zu büffeln. Zumal das Leben ja auch noch so viele andere Ablenkungen und Freizeitmöglichkeiten zu bieten hat!

Aber es lässt sich nun mal nicht vermeiden, und das kann den Mofa-„Führerschein“-Anwärtern auch keiner abnehmen: Der liebe Gott hat vor den Erfolg den Schweiß gesetzt! Hilfreich ist es sicherlich, wenn man dabei jemanden zur Seite stehen hat. Sei es jemand, der sich als eine Art Lesehilfe zur Verfügung stellt, mit dem man gemeinsam die Bögen lesen und immer und immer wieder durchgehen kann. Sei es jemand, der als Motivator auftritt, der den Prüfwilligen immer wieder aufs Neue zum Lernen antreibt. Oder jemand, der für den Prüfling eine Art Vorbild-funktion hat. Dieser Jemand kann ein Familienangehöriger sein, das kann ein Freund sein oder es kann auch ein Betreuer sein.

Um an Lernmaterial zu kommen, gibt es mehrere Möglichkeiten: Einmal können sich die „Führerschein“-Anwärter von den Kursleitern eine PDF-Datei mit allen Prüfungsfragen und den dazu passenden richtigen Antworten zuschicken lassen (die falschen Antworten, die in den normalen Multiple Choice Fragenkatalogen vorkommen, sind in dieser Fragensammlung hier nicht berücksichtigt). Die originalen Prüfungsfragen (mit den falschen Antworten) kann man bei Fahrschulen oder direkt beim Vogel-Verlag ([www.verlag-heinrich-vogel.de](http://www.verlag-heinrich-vogel.de)) bekommen. Zu-dem hat man die Möglichkeit, über entsprechende Online-Seiten, zuhause am eigenen Computer zu üben.

Was die Kursleiter neben dem Vermitteln des theoretischen Wissens und der praktischen Fertigkeiten machen sollten, ist, den Kenntnisstand der Prüfungskandidaten in Form von Probe-Prüfungen abzufragen. Und hier hat sich folgende Vorgehensweise bewährt: Erst wer in den Test-Prüfungen gezeigt hat, dass er fit genug ist, wird zur praktischen Prüfung zugelassen. Dazu muss der Prüfling drei Theorie-Prüfbögen hintereinander mit der zulässigen Höchstfehlerzahl von sieben Fehlerpunkten bestanden haben. Hat er das geschafft und sind die Kursleiter zudem der Meinung, dass die praktischen Fertigkeiten ausreichend eingeübt sind, wird der Kandidat zur praktischen Fahrprüfung zugelassen. Als weitere Zulassungsvoraussetzung für die praktische Prüfung gilt, dass die sechs gesetzlich vorgeschriebenen Doppelstunden theoretischen Unterrichts von dem Kandidaten besucht worden sind. Wird die praktische Prüfung bestanden, so erhält der Prüfling von den Kursleitern eine Bescheinigung, dass er die Mofa-Ausbildung erfolgreich absolviert hat. Mit dieser Bescheinigung kann er sich zur eigentlichen Prüfung (Bildschirm-Prüfung beim TÜV) anmelden. Diese Vorgehensweise hat sich bewährt, da so nur wirklich ausgebildete Kandidaten zur Prüfung zugelassen werden, bei denen die Chance, dass sie die Prüfung bestehen, relativ groß ist. Und für die Prüflinge entsteht so zumindest kein finanzieller Nachteil. Auch wenn die Gebühr, die bei der Anmeldung zur Prüfung fällig ist (zurzeit 22,02 €), nicht sonderlich hoch sein mag – jemanden, der wenig Geld hat, 22,02 €), nicht sonderlich hoch sein mag – jemanden, der wenig Geld hat, schmerzt jeder umsonst ausgegebene Cent!

#### **4.2.5 Reflexion**

Jeder Teilnehmer verdient eine regelmäßige Reflexion! Die Kursleiter sollten die Kursteilnehmer deshalb immer wieder mit kritischen und ehrlichen Worten über ihren aktuellen Leistungsstand informieren. Oft fehlt es einem Menschen mit geistiger Behinderung nämlich an der Gabe, sich selbst und seine Fähigkeiten richtig einschätzen zu können und da ist es nur fair, ihm seine Defizite rechtzeitig aufzuzeigen. So weiß er, wo er noch dran arbeiten muss. Immer wieder wird es aber auch der Fall sein, dass die individuellen Fähigkeiten einfach nicht ausreichen. Anders gesagt: Es gibt Fälle, in denen ist recht schnell zu erkennen, dass die Fähigkeiten niemals in der Form ausreichen werden, dass der Kandidat irgendwann einmal ein Fahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr führen kann. Auch hier sind ehrliche Worte die beste Wahl! Andererseits: Auch gutes Verhalten sollte erwähnt und anerkannt werden! Ein Lob tut immer gut, und ein Lob für vorbildliches Fahren kann durchaus schon mal einen zusätzlichen Motivations-schub auslösen.

Wenn die Kursteilnehmer frei, ohne besondere Vorgaben und nur unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrszeichen und –regeln, über den Platz fahren dürfen, bietet sich den Kursleitern eine gute Möglichkeit, ihre Schützlinge zu beobachten. Hier können sie nun kurzfristig Defizite im Fahrverhalten der Fahrschüler erkennen und korrigieren. Die Teilnehmer werden direkt nach ihrem Fahrfehler an den Rand gebeten. Sie werden auf ihr Fehlverhalten hingewiesen und gebeten, dieselbe Strecke noch einmal zu fahren und dabei den Fehler zu korrigieren. Mittelfristig soll so das Fahrverhalten verbessert und die Fehler minimiert werden.

Am aufschlussreichsten ist es aber, wenn man die Teilnehmer über einen langen Zeitraum kennt und beim Fahren erlebt hat. Als Kursleiter muss man sich darüber im Klaren sein, dass man, wenn man einen Teilnehmer zur „Führerschein“-Prüfung zulässt, auch zu einem nicht unwesentlichen Teil die Verantwortung dafür übernimmt, dass der einstige Fahrschüler bald mit seinem Fahrzeug am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen wird. Und hier sollte der Kursleiter bei allem Wohlwollen für die behinderten Menschen keinen falschen Ehrgeiz walten lassen! Beim Freien Fahren erkennt man, ob ein Anwärter in der Lage ist, die Verkehrsregeln zu beachten und ob er sein Fahrzeug beherrscht. Man erkennt seinen Fahrstil. Fährt er rücksichtsvoll? Oder zeigt er ein eher aggressives Fahrverhalten? Ist der Fahrstil vielleicht sogar so aggressiv, dass er permanent andere Verkehrsteilnehmer gefährdet? Kennt man einen Menschen über einen längeren Zeitraum, dann sieht man auch, wie er sich in Stresssituationen verhält. Reagiert er in solchen Situationen eher gelassen oder ist er eher aufbrausend? Ein anderes, ganz wichtiges Thema ist: Wie ist das Verhältnis des Führerscheinanwärters zu Drogen, Medikamenten oder Alkohol? Dass derartige Substanzen im Straßenverkehr nichts zu suchen haben, sollte unstrittig sein und daher sollte ein regelmäßiger Missbrauch auch unbedingtes Ausschlusskriterium für den Erwerb des „Führscheins“ sein. Es gibt viele Dinge, die man bedenken muss. Und es gibt vieles, was man immer wieder und wieder reflektieren sollte, bevor man letztendlich zustimmt und einen Teilnehmer zum Fahren im öffentlichen Straßenverkehr für geeignet erklärt!

#### **Bisherige Erfahrungen**

##### **Nachbetrachtung**

Zurück zur Ausgangsfrage. Die lautete wie folgt: „Mit geistiger Behinderung motorisiert im Straßenverkehr... geht das?“ Nach gut zehn Jahren, die das Projekt nunmehr läuft, kann man diese Frage eindeutig mit: „Ja, das geht!“ beantworten. Es ist durchaus möglich, dass Menschen mit geistiger Behinderung die Mofa-„Führerschein“-Prüfung bestehen und sich so völlig legal auf einem Mofa im öffentlichen Straßenverkehr bewegen können.

Allerdings sollte man an dieser Stelle auch relativieren. Den Mofa-„Führerschein“ zu erwerben, das ist Menschen mit geistiger Behinderung schon möglich. Einige der Teilnehmer haben es vorgemacht und die Prüfung erfolgreich absolviert. Allerdings handelt es sich dabei nur um einen kleinen Teil der Kandidaten, die den Kurs innerhalb der letzten zehn Jahre durchlaufen haben. Die Zahl derjenigen, die den Kurs tatsächlich mit bestandener Prüfung abgeschlossen hat, liegt bei unter zehn Prozent. Viele haben abgebrochen oder sind irgendwann ins Lager der „Nur-zum-Spaß-Fahrer“ gewechselt.

Warum die Teilnehmer ihr zu Anfang gestecktes Ziel nicht erreichen, hat unterschiedliche Gründe. Am seltensten sind es die an sie gestellten fahrpraktischen Anforderungen, an denen sie scheitern. Die meisten scheitern an der Theorie. Und dabei sind es nicht nur Einschränkungen im kognitiven Bereich, die einen erfolgreichen Abschluss des Kurses verhindern. In vielen Fällen fehlt einfach der unbedingte Wille, sich in die Prüfungsfragen einzuarbeiten.

Dennoch, es gibt sie, die erfolgreichen Absolventen des „Fahrrad- und Mofa Kurses für Menschen mit geistiger Behinderung“, die den Kurs mit dem Erwerb des Mofa-„Führerscheins“ abgeschlossen haben. Vier von ihnen und ihre Erlebnisse seit dem Erwerb der Prüfbescheinigung sollen nun hier im Folgenden vorgestellt werden.

#### **Frank S.\*:**

Frank gehört quasi zu den Pionieren unter den Mofa Kursbesuchern. Er war schon 2003 beim ersten Fahrradkurs dabei, als noch auf öffentlichen Straßen für den Fahrradführerschein geübt wurde. Bei der Gründung des „Fahrrad- und Mofa Kurses für Menschen mit geistiger Behinderung“ war er dann natürlich auch zur Stelle. Frank gehörte mit zu den Ersten, die den begehrten Mofa-„Führerschein“ in den Händen halten durften. Ein eigenes Mofa hat er aber bisher noch nicht. Die Anschaffung und den Unterhalt eines motorisierten Gefährts hat er bis jetzt ganz einfach nicht finanzieren können. Um weiterhin Fahrpraxis zu bekommen und das Fahren nicht zu verlernen, nimmt er weiterhin regelmäßig an den Kursveranstaltungen teil.

#### **Bettina M.\*:**

Auch Bettina gehört zur ersten Generation der Mofa Kursbesucher. Auch sie bestand die Prüfung bereits vor vielen Jahren. Nach einiger Zeit fleißigen Sparens, leistete sie sich dann ihr erstes Mofa: Einen gebrauchten Mofa Roller in roter Lackierung! Allerdings hatte Bettina nur kurze Zeit Spaß an ihrem fahrbaren Untersatz. Bei einem nicht selbst verschuldeten Unfall wurde der Roller schwer beschädigt und sie selbst schwer verletzt. Bettina lag lange Zeit im Krankenhaus und musste das Gehen erst mühsam wieder erlernen. Das ist natürlich die Kehr-seite des Mofa-Fahrvergnügens: Vor Verkehrsunfällen und deren Folgen ist auch bei defensivster Fahrweise niemand hundertprozentig geschützt!

#### **Leonardo A.\*:**

Leonardo stieß erst einige Jahre nach Anlauf des Projekts zum Mofa Kurs. Er begann mit ehr-geizigen Zielen. Zuerst wollte er den Mofa-„Führerschein“ machen, danach den Autoführerschein und dann sogar den LKW-Führerschein. Um es kurz zu machen: Mit dem Mofa-„Führerschein“ hat er eines seiner Ziele tatsächlich erreicht. Seit über vier Jahren fährt Leonardo nun schon täglich auf seinem schwarzen Mofa Roller zur Arbeit. Während der Mofa-Ausbildung fiel Leonardo mit einer Besonderheit auf: Er besaß bereits lange bevor er seinen „Führerschein“ in den Händen halten durfte ein eigenes Mofa. Er hatte sich einen gebrauchten Mokick Roller gekauft und diesen von einer Fachwerkstatt auf Mofa Betrieb umrüsten lassen. Das fahrbereite Vehikel zu Hause stehen zu wissen, war ihm sicherlich ein zusätzlicher Antrieb, sich mit Elan in die Prüfungsfragen einzulesen. Tatsächlich

war es schon bald soweit, dass er die von den meisten Teilnehmern so wenig geliebte Theorie beherrschte und den „Führerschein“ nach erfolgreich absolvierter Prüfung ausgestellt bekam.

#### **Dominik F.\*:**

Dominik ist in mehrfacher Hinsicht ein ganz besonderer Fall. Zum einen absolvierte er seine Mofa-Ausbildung in vergleichsweise kurzer Zeit. Mit seinem schwarzen Mofa Roller besuchte er den Kurs anschließend noch oft und beteiligte sich, nun mit seinem eigenen Vehikel, an den Übungseinheiten. Eines Tages staunten die übrigen Kursteilnehmer dann nicht schlecht, als Dominik mit seinem eigenen PKW vorfuhr und allen stolz seinen gerade bestandenen Autoführerschein präsentierte. Dominik hatte sich nach der erfolgreichen Mofa-Prüfung in einer Fahrschule für den Autoführerschein angemeldet und hier dann die nächste Hürde gemeistert.

*\* Die Namen der Teilnehmer wurden geändert.*

Auf zehn Jahre zurückblickend kann man heute sagen, dass das Projekt „Fahrrad- und Mofa Kurs für Menschen mit geistiger Behinderung“ nicht nur als Maßnahme zur Freizeitgestaltung sehr gut angenommen wurde. Es wurden hier auch Erfolge erzielt, die Ansporn zum Weitermachen sind! Auch wenn es bei den meisten Teilnehmern vielleicht nicht für den Erwerb des „Führscheins“ gereicht hat, der Spaßfaktor ist groß und vor allem: Sicherer im Straßenverkehr sind durch die Teilnahme an dem Kurs wirklich alle geworden. Und deshalb freuen wir uns auf die nächsten zehn Jahre Mofa fahren in der Jugendverkehrsschule Solingen!



Ulrich Schmidt und Georg Dördelmann-Thomas

#### **Literatur**

Autorenverzeichnis:

FELDMANN, C.: Adolph Kolping – Für ein soziales Christentum. Freiburg 1991.

LAUFENBURG, H. F.: Chronik des Heimstatt Adolph Kolping e.V.. In: Jeder Mensch hat ein eigenes Gesicht – 50 Jahre Heimstatt Adolph Kolping e.V.. Solingen 2000.

SCHILLING, J.: Didaktik/Methodik der Sozialpädagogik. Neuwied, Kriftel, Berlin 1995.

SPECK, O.: Menschen mit geistiger Behinderung und ihre Erziehung. München 1999.

Sonstige Quellen:

[hak-solingen.de](http://hak-solingen.de): Hier findet Leben statt. Heimstatt Adolph Kolping e.V..

[leidmedien.de](http://leidmedien.de): Über Menschen mit Behinderungen berichten.

[www.aktion-mensch.de](http://www.aktion-mensch.de): Aktion Mensch – Das wir gewinnt.

[www.kokobe-solingen.de](http://www.kokobe-solingen.de): KoKoBe Solingen.

[www.lebenshilfe-solingen.de](http://www.lebenshilfe-solingen.de): Herzlich willkommen bei der Lebenshilfe Solingen.

[www.verkehrserziehung-und-mobilitaetsbildung-nrw.de](http://www.verkehrserziehung-und-mobilitaetsbildung-nrw.de): Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

[www-verkehrswacht-solingen.de](http://www-verkehrswacht-solingen.de): Verkehrswacht Solingen e.V..

[www.verlag-heinrich-vogel.de](http://www.verlag-heinrich-vogel.de): Prüfungsfragen für die Mofa Prüfung.