



FÜR EIN GESUNDES BERUFSLEBEN



**bGw**

Berufsgenossenschaft  
für Gesundheitsdienst  
und Wohlfahrtspflege

Matthias Wilhelm

# **Abschlussbericht**

**zum Pilotprojekt: Gesund und  
sicher mit dem Rad –  
Fahrradtraining für Menschen mit  
Behinderungen**



# Impressum

## **Abschlussbericht zum Pilotprojekt: Gesund und sicher mit dem Rad – Fahrradtraining für Menschen mit Behinderungen**

Stand 08/2009

© 2009 Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege – BGW

### **Autor**

Matthias Wilhelm

### **Herausgeber**

Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege – BGW

Hauptverwaltung  
Pappelallee 35/37  
22089 Hamburg

Telefon: (040) 202 07 - 0

Telefax: (040) 202 07 - 24 95

[www.bgw-online.de](http://www.bgw-online.de)

### **Bestellnummer**

EP-ABRad-14

### **Redaktion**

Katarina Tippelt, Malina Meier-Rößler, Matthias Wilhelm

### **Fotos**

Hannoversche Werkstätten gGmbH, Ute Köpcke

Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege

# Inhalt

<b>Abbildungen und Tabellen .....</b>	<b>4</b>
<b>0. Auftrag .....</b>	<b>5</b>
<b>1. Hintergrund und Entwicklung.....</b>	<b>6</b>
<b>2. Die Zielsetzung.....</b>	<b>7</b>
<b>3. Das Trainingskonzept.....</b>	<b>10</b>
3.1 Theoretischer Hintergrund .....	10
3.2 Lehr-/ und Lernmethoden .....	12
<b>4. Trainingsdurchführung .....</b>	<b>13</b>
4.1 Organisation der Pilot-Trainings .....	14
4.2 Impressionen aus der Praxis .....	15
<b>5. Ergebnisse der Pilot-Trainings.....</b>	<b>16</b>
5.1 Ergebnisse der Teilnehmenden .....	16
Fazit .....	19
5.2 Ergebnisse der Ansprechpersonen .....	19
Allgemeine Fragen.....	20
Vergleich der Trainingszielsetzung mit der Nachfrage nach Trainingsangeboten .....	21
Durchführbarkeit des Trainings.....	22
Aspekte der Zufriedenheit.....	24
Feedback der Begleitpersonen zum Trainingskonzept: .....	25
Was hat Ihnen am Training am Besten gefallen?.....	25
Was könnte im Training zukünftig verbessert werden?.....	26
Fazit .....	26
5.3 Ergebnisse der Trainerin.....	27
Fazit .....	30
5.4 Vergleich von Sichtweisen der Beteiligten.....	30
Fazit .....	32
<b>6. Resümee .....</b>	<b>33</b>
<b>7. Literaturhinweise .....</b>	<b>35</b>
<b>8. Unterstützende Angebote .....</b>	<b>36</b>

# Abbildungen und Tabellen

<i>Abbildung 1: Art der Verkehrsbeteiligung zum Unfallzeitpunkt – Unfallmeldungen bei der BGW.....</i>	<i>7</i>
<i>Abbildung 2: „Wie fanden Sie das Training“? Punktabfrage der Trainingsteilnehmerinnen und –teilnehmer.....</i>	<i>19</i>
<i>Abbildung 3: Zu welchem Grad verfolgt Ihr Betrieb mit dem Training folgende Ziele? Befragung der Ansprechpersonen .....</i>	<i>21</i>
<i>Abbildung 4: Pareto-Diagramm - Häufigkeitsverteilung der Trainingsziele ...</i>	<i>22</i>
<i>Abbildung 5: Aspekte der Durchführbarkeit des Trainings? Rückmeldungen der Ansprechpersonen.....</i>	<i>23</i>
<i>Abbildung 6: Welche Lehr-/Lernziele wurden im Fahrradtraining erreicht? Rückmeldungen der Ansprechpersonen.....</i>	<i>24</i>
<i>Abbildung 7: In welchen Abständen sollte ein Training wiederholt werden? Rückmeldungen der Ansprechpersonen.....</i>	<i>25</i>
<i>Abbildung 8: Beurteilung der Trainingsmodule Rückmeldungen der Trainerin .....</i>	<i>28</i>
<i>Abbildung 9: Welche Lehr-/Lernziele wurden im Training erreicht? Rückmeldungen der Trainerin.....</i>	<i>28</i>
<i>Abbildung 10: Wie beurteilen Sie folgende Aspekte der Trainingsdurchführung? Rückmeldungen der Ansprechpersonen und der Trainerin .....</i>	<i>31</i>
<i>Abbildung 11: Welche Lehr-/Lernziele wurden im Fahrradtraining erreicht? Rückmeldungen der Teilnehmenden, der Ansprechpersonen und der Trainerin.....</i>	<i>32</i>
<i>Tabelle 1: Hat Ihnen das Training gefallen? .....</i>	<i>17</i>
<i>Tabelle 2: Wie fanden Sie die einzelnen Übungen?.....</i>	<i>17</i>

# 0. Auftrag

Die Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (BGW) ist die gesetzliche Unfallversicherung für nichtstaatliche Einrichtungen im Gesundheitsdienst und in der freien Wohlfahrtspflege.

Im Schadensfall sorgt sie für die bestmögliche medizinische, berufliche und soziale Rehabilitation und für angemessene Entschädigung. Die BGW ist darüber hinaus zuständig für den Bereich der Prävention, dazu gehören die Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren.

Erfolgreiche Prävention zeichnet sich unter anderem durch eine enge Zusammenarbeit mit den Mitgliedsbetrieben aus. Deshalb unterstützt die BGW Unternehmen in vielfältiger Weise in der Wahrnehmung ihrer gesetzlichen Fürsorgepflicht für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit.

Im Rahmen des Gesamtkonzeptes zur sicheren Mobilität von Menschen mit Behinderungen wurde das Trainingsangebot „Gesund und sicher mit dem Rad“ - zunächst als Pilotprojekt - im September 2006 gestartet.

In der Pilotphase I (September 2006-September 2007) wurde das Training in zehn Werkstätten für Menschen mit Behinderungen durchgeführt. Das Training der Pilotphase I wurde wissenschaftlich begleitet und qualitätsgesichert und bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des Trainingsangebots. In der Pilotphase II (September 2007-Mai 2008) wurden Änderungsbedarfe der ersten Trainingsphase eingearbeitet und in weiteren 10 Einrichtungen erprobt.

Mit dieser Veröffentlichung stellt die BGW den Verlauf und die Ergebnisse der Trainingsmaßnahmen der Pilotphase I vor.

# 1. Hintergrund und Entwicklung

Beschäftigte leisten durch ihre Arbeitskraft einen bedeutenden Beitrag zum betrieblichen Erfolg. Diese Arbeitskraft gilt es zu erhalten und zu fördern. Erfolgreiche Unternehmen stellen sich zurecht die Frage: Wie können Arbeitsplätze gesund und sicher gestaltet werden?

Bei der Arbeit wirken unterschiedliche Reize auf den Menschen ein, die die Gesundheit und das sichere Arbeiten beeinträchtigen können. Hierzu zählen zum Beispiel Lärm, Klima oder unvorhergesehene Ereignisse. Eine besondere Gefahrenquelle stellt die Teilnahme am innerbetrieblichen Verkehr und im Straßenverkehr dar. Dies gilt besonders auch für Menschen mit Behinderungen.

Mit gezielten Präventionsprogrammen wird versucht, Belastungen und Gefährdungen entgegenzuwirken, um

- die Arbeitssituation zum Wohle der Beschäftigten und Unternehmen zu verbessern
- Ausfallzeiten durch Arbeitsunfähigkeit zu vermindern
- Kosten für Krankheiten und Unfälle zu senken
- die Zahl der Frühberentungen zu verringern

Für Menschen mit Behinderungen ist die Verkehrsteilnahme mit besonderen Risiko- und Gefährdungssituationen verbunden. Dies trifft insbesondere auch dann zu, wenn sie als Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer unterwegs sind.

Rad fahren ist zwar kinderleicht, doch benötigen Kinder wie Erwachsene zahlreiche verkehrsspezifische Kompetenzen, um sicher und umsichtig im Werk- und Straßenverkehr zu radeln. Menschen mit Behinderungen sind allzu oft in Unfälle im Straßenverkehr oder auf dem Betriebsgelände verwickelt. Bei einem Unfall sind sie häufig das schwächste Glied in der Kette. Deshalb gilt es, mit Menschen mit Behinderungen gezielt die Kenntnisse und Fähigkeiten zu vertiefen, die sie fürs sichere Radfahren auf dem Betriebsgelände und im Straßenverkehr brauchen.

Nachfolgende Grafik zeigt die Verteilung der bei der BGW gemeldeten Unfälle von Menschen mit Behinderungen, aufgegliedert in die verschiedenen Arten, auf die sie zum Unfallzeitpunkt am Verkehr beteiligt waren. Demzufolge sind circa 23 Prozent der Beschäftigten mit Behinderungen zum Unfallzeitpunkt inner- oder außerbetrieblich mit dem Fahrrad unterwegs.

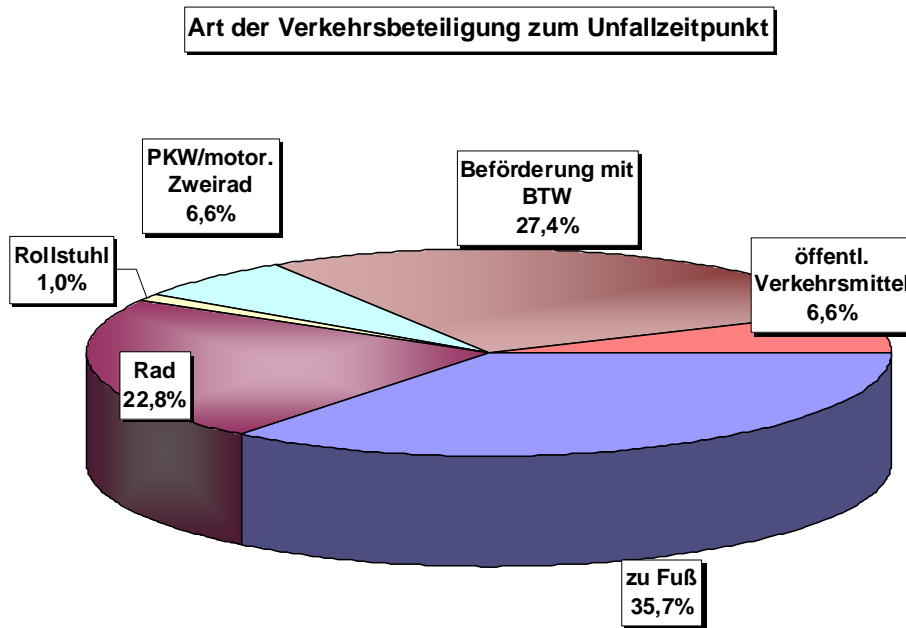


Abbildung 1: Art der Verkehrsbeteiligung zum Unfallzeitpunkt – Unfallmeldungen bei der BGW<sup>1</sup>

## 2. Die Zielsetzung

Vor dem Hintergrund des hohen Gefährdungspotenzials für mobile Menschen mit Behinderungen und der zahlreichen gemeldeten Unfälle fertige und erprobte die BGW im Zeitraum November 2006 bis Mai 2008 ein Fahrradtrainingskonzept für geistig und körperlich behinderte Menschen.

Das Trainingsprogramm, das im Bereich Gesundheits- und Mobilitätsmanagement der BGW entwickelt wurde, entstand gemeinsam mit einer erfahrenen Trainerin und einer Wissenschaftlerin, die auf das Thema geistig behinderten Pädagogik spezialisiert ist. Der Prozess der Durchführung des Trainingsprogramms wurde begleitend evaluiert.

**Ziele des Pilotprojektes sind:**

***Ziel I: Der Bedarf nach einem Training für Menschen mit Behinderungen ist bei versicherten Betrieben vorhanden?***

- Das Thema Unfallgefährdung und Gesundheitsförderung ist den versicherten Betrieben bekannt.
- Es herrscht ein großer Bedarf an unterstützenden Maßnahmen.

<sup>1</sup> Quelle: Wenn Mobilität zur Gefahr wird – Bericht zum Unfallgeschehen von Menschen mit Behinderungen. Herausgeber: Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (BGW) 2007, Seite 44.



- Es besteht eine Nachfrage nach einem Fahrradtraining.

**Ziel II: Die Gestaltung des organisatorischen und zeitlichen Rahmens ist an den Bedarfen der Betriebe und Teilnehmern ausgerichtet?**

- Geeignet ist ein Kompakttraining von einem Tag.
- Die Trainings können in den Schönwettermonaten von Anfang März – Oktober durchgeführt werden.
- Schulungsmaterialien sind auf die Bedarfe der Zielgruppe abgestimmt.
- Die Betriebe sind bereit, sich an den Kosten des Trainings zu beteiligen.
- Trainerinnen und Trainer des Fahrradtrainings sind qualifiziert. Sie benötigen primär eine sonderpädagogische Ausbildung und Berufserfahrung.
- Betriebe stellen Ressourcen bereit; Zeit, Übungsgelände, mindestens eine Begleitperson ist beim Training anwesend.
- Angesprochen werden Beschäftigte, die bereits ein Fahrrad nutzen. (Das Erlernen des Fahrradfahrens ist im Trainingskonzept nicht berücksichtigt).

**Ziel III: Der pädagogische Rahmen ist so gestaltet, dass ein guter Lernraum für die Zielgruppe geschaffen ist?**

- Das Wiedererkennen von Verkehrsschildern und Verkehrsregeln kann in theoretischen Übungen vermittelt werden.
- Das verkehrssichere Fahrrad und seine vorschriftsmäßigen Teile können den Teilnehmenden vermittelt werden.
- Fahrpraktische Kompetenz kann in Übungen vermittelt werden.
- Umgehen Können mit/ Handling des Fahrrades können als praktische Übungen die Fahrkompetenz stärken.

**Ziel IV: Teilnehmerinnen und Teilnehmer, sowie Betreuer und Trainer schätzen die Wirksamkeit/den Effekt des Trainings als hoch ein?**

1. Sichere Verkehrsteilnahme der Teilnehmenden:

- Das Wissen um Regeln und Gefahrensituationen nimmt zu.
- Das Handling des Fahrrades wird besser.
- Defensives Fahrverhalten wird gestärkt, offensive Fahrstile abgeschwächt.

- Zuversicht und Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten nehmen zu.
- Menschen mit Behinderungen werden in der Verkehrsteilnahme sicherer.

## 2. Übertragbarkeit und „Hilfe zur Selbsthilfe“ in den Betrieben:

- Die Teilnahme einer Begleitperson sichert den Transfer in den Betrieb.
- Die Betriebe erhalten mit dem Training eine attraktive Betreuungsform, die über die Ziele der Verkehrssicherheit hinaus geht.

Das entworfene Training bildet zentrale Lernziele ab, die das Fahren mit dem Rad und das Verhalten im Straßenverkehr sicherer macht. Es wurde von der BGW in Zusammenarbeit mit Trainerin und Wissenschaftlerin ausgearbeitet und mit vorhandenen und eigens entwickelten Lernmaterialien wie Spielen, Kartensets, Filmen ausgestaltet.

Nach einem ersten Probelauf und weiteren zehn Trainings in Werkstätten für Menschen mit Behinderungen (WfbM) konnte die Pilotphase im September 2007 erfolgreich abgeschlossen werden. Der vorliegende Abschlussbericht fasst die Ergebnisse zusammen und vermittelt Interessierten einen Gesamteindruck des Pilotprojekts „Gesund und sicher mit dem Rad“. In diesem Bericht werden die Ergebnisse der ersten zehn beteiligten Einrichtungen dargestellt.

Im folgenden Kapitel 3 werden die theoretischen Grundlagen des Trainingskonzepts vorgestellt, das auf Lernmethoden der Geistig-behindertenpädagogik basiert.

Aufbau, Verlauf und Organisation der Trainingseinheiten werden in Kapitel 4 erläutert. Vor Ort gemachte Fotos vermitteln die Atmosphäre bei den sehr dynamischen und erlebnisorientierten Trainings.

Den Hauptteil des Berichtes (Kapitel 5) stellen die Ergebnisse der Begleitung und Evaluation dar. Die Evaluation wurde von Dipl.-Soz. Hartmut O. Genz durchgeführt. Sie ist in weiten Teilen Bestandteil dieses Berichts. Die Auswertung des Trainings beruht auf drei Fragebögen, ausgefüllt von den teilnehmenden Menschen mit Behinderungen, den Begleitpersonen (Betreuern/sozialen Diensten) der WfbM sowie der Trainerin.

Schließlich werden zwei zentrale Fragen im Vergleich der drei Personengruppen (Teilnehmende (TN), Ansprechpersonen, Trainerin) dargestellt. In einer abschließenden Zusammenfassung finden sich in Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** die Schlussfolgerungen der Pilotstudie sowie Vorschläge für mögliche Korrekturen am Konzept.

## 3. Das Trainingskonzept

Trainings für Radfahrerinnen und Radfahrer bieten zum Beispiel der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR), der Allgemeine Deutsche Automobilclub (ADAC), Verkehrspolizeiwachen, Sportvereine und der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) an. Zielgruppe dieser Übungseinheiten sind in der Regel Kinder und Jugendliche. Von keinem der Anbieter werden Trainings für Menschen mit Behinderungen ausgerichtet, die speziell auf die Bedarfe dieser Zielgruppe fokussieren.

Vor dem Start eines praktikablen Trainings wurde zuerst ein entsprechendes Konzept entwickelt, das die Trainingsbesonderheiten von Menschen mit geistigen und körperlichen Behinderungen zielgenau berücksichtigt. In Kooperation mit Prof. Dr. Reinhilde Stöppler, Inhaberin des Lehrstuhls für Geistigbehindertenpädagogik am Fachbereich Erziehungswissenschaften der Universität Gießen, konnte dieses Vorhaben realisiert werden.

Für die Durchführung der Schulungen während der Pilotphase wurde Ute Köpcke gewonnen; sie bietet seit vielen Jahren Sportangebote für Menschen mit Behinderungen in den Hannoverschen Werkstätten an, darunter auch Fahrradfreizeitprojekte für behinderte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Erfahrungen aus diese Trainingsangeboten wurden genutzt und mit der BGW weiterentwickelt. Die speziell entwickelten Pilottrainings wurden daraufhin in den interessierten Einrichtungen durchgeführt. Alle evaluierten Trainings wurden von Ute Köpcke durchgeführt.

### 3.1 Theoretischer Hintergrund

Rad fahren stellt eine komplexe Mehrfachaufgabe dar, bei der sämtliche verkehrsspezifische Kompetenzen gleichzeitig gefordert werden. Diese sind vor allen Dingen:

- Visuelle Wahrnehmungskompetenz: Farbwahrnehmung, Form- und Objektwahrnehmung, räumliche Orientierung, Gesichtsfeld und Blickmotorik
- Auditive Wahrnehmungskompetenz: auditives Differenzieren, Lokalisieren, Entfernungshören, Figur-Grund-Diskriminierung
- Aufmerksamkeit: Aufmerksamkeitsfokussierung und -wechsel
- Reaktionsfähigkeit: Entscheidungszeit, Bewegungszeit
- Motorik: Gleichgewicht, Haltung, Bewegungs- und Handlungsunterbrechungen

- Kommunikation: dem Kontext angemessenes Verständnis von verbalen und insbesondere nonverbalen Mitteilungen, Aufnahme und Aufrechterhalten des Blickkontaktes
- Soziale Kompetenzen: Verständnis sozialer Kommunikation, Handlungsabsichten und -motivationen, Vorhersehen der Folgen, emotionale Perspektivenübernahme
- Kognition: Antizipation und Bewältigung von Gefahren, Begriffsbildung von Verkehrswelt, Regelverständnis, Verkehrswissen
- Interaktion: Koordination verkehrsrelevanter Handlungskompetenzen in komplexen Verkehrssituationen (vgl. STÖPPLER 2002)

Menschen mit Behinderungen weisen – in Abhängigkeit von Art und Grad der Behinderung – Beeinträchtigungen in diesen verkehrsspezifischen Kompetenzen auf. Beim Rad fahren sind, neben der Beherrschung des Rades als grundlegende Fähigkeit, weitere motorische Fähigkeiten wie das Bremsen, Spurhalten, Kurvenfahren und Beschleunigen zu nennen (vergleiche LIMBOURG 1997). Benötigt werden weiterhin Regeln, Erfahrungen, Verkehrswissen (zum Beispiel Verkehrsschilder) und vorausschauendes Verständnis, um neue, unvorhergesehene und ungeübte Situationen im Straßenverkehr bewältigen zu können. Gerade in der komplexen Rolle des Radfahrenden ist es nötig, viele Assoziationen zu automatisieren (zum Beispiel Stoppschild = anhalten = langsam abbremsen).

Mit Rücksicht auf die Anforderungen an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer und aufgrund des hohen Gefährdungsrisikos ist das Ziel, ein Fahrradtraining zunächst im Schonraum (zum Beispiel Sporthalle, Sportplatz) durchzuführen. Da die Transferfähigkeit von Menschen mit Behinderungen oftmals eingeschränkt ist, die kognitiven Anforderungen jedoch sehr hoch sind, ergeben sich für das Üben im Schonraum bestimmte Anforderungen:

- Die Verkehrswirklichkeit sollte während der Übungen im Schonraum realitätsgerecht nachgebildet werden.
- Übungen im Schonraum sollten Gefahrenpotenziale sichtbar machen, die in Realsituationen nicht erprobt werden können.
- Tatsächliche Gefährdungen sollen auf ein Minimum reduziert werden.

Da die Reduzierung von Verletzungsgefahren und die Erhöhung der allgemeinen Sicherheit das höchste Prinzip darstellen, sollten vor der Durchführung des praktischen Trainings drei weitere geeignete Übungen angestrebt werden:

- Übung I: Kennenlernen und Wiederholen von Verkehrsregeln und Verkehrsschildern, die für die Rolle des Radfahrens wichtig sind

- Übung II: Vorbereitende praktische Übungen im Schonraum, die dazu beitragen, mögliche Schwierigkeiten zu antizipieren
- Übung III: Kennenlernen des verkehrssicheren Fahrrades mit seinen vorgeschriebenen Teilen

### **3.2 Lehr-/ und Lernmethoden**

In der praktischen Umsetzung ergaben sich folgende Inhalte und Methoden für die Lernziele aus denen modulare Trainingsblöcke erarbeitet wurden:

#### **a) Theoretische Grundlagen:**

Verkehrsschilder, Fahrbahnmarkierungen, Verkehrsregeln, Sicherheitstipps

#### **b) Vorbereitende praktische Übungen (im Schonraum):**

Holen des Fahrrades, Einstellen beispielsweise des Sattels, Schieben, Bremsen, sicheres Abstellen, Warten und Ähnliches

#### **c) Das sichere Fahrrad:**

Zeigen und Benennen der Teile und Funktionen, insbesondere sicherheitsrelevanter Teile

#### **d) Fahrpraktische Übungen im Parcours:**

Anfahren, Kurvenfahren, Spurbrett-Kreisel, Achter fahren, Schrägbrett, fahren und klingeln, fahren und optische Signale beachten et cetera

Zusätzlich wurden Spiele und Wahrnehmungsübungen eingebaut, die diese Ziele unterstützen und eine förderliche Lernatmosphäre herstellen.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Literatur siehe Kapitel 7.

## 4. Trainingsdurchführung

Das Fahrradtraining wurde speziell entwickelt für Menschen, die aufgrund ihrer Behinderung eine umfangreiche Vorbereitung für die Teilnahme im Straßenverkehr benötigen. Das Training ist als eintägige Maßnahme angelegt und auf die BGW-Angebote zum Gesundheits- und Mobilitätsmanagement für Menschen mit Behinderungen abgestimmt. Einrichtungen, die ihr Interesse an der ausgeschriebenen Pilotphase bekundeten, erhielten vor Trainingsbeginn nachfolgende Kurzbeschreibung:

[Das Training] besteht aus einer theoretischen Einheit und vielen praktischen Fahrübungen. Dabei wird der Schwerpunkt auf das Ausprobieren und Erproben von Verkehrssituationen gelegt. Für die Übungen ist ein geschütztes Gelände, beispielsweise ein abgesperrter Parkplatz, nötig, auf dem die behinderten Menschen die reale Verkehrsteilnahme üben können.

**Dauer:** Etwa 8 Stunden (circa von 8–16 Uhr mit Pausen).

**Ansprechpartner:** Die Einrichtung benennt für die Absprachen und Organisation eine verantwortliche Person.

**Betreuung:** Aus der teilnehmenden Einrichtung muss mindestens eine Betreuungsperson, die die Teilnehmenden und ihre Einschränkungen gut kennt, beim Training anwesend sein.

**Kosten Pilottraining:** 200 Euro Kostenbeteiligung für den Betrieb, die restlichen Kosten übernimmt die BGW.

**Fahrräder:** Die Teilnehmenden üben mit ihren eigenen Fahrrädern (es werden keine Fahrräder gestellt!).

**Teilnehmende:** Es können alle Beschäftigten der Einrichtung teilnehmen, die Fahrrad fahren können.

**Teilnehmerzahl:** Die Zahl der Teilnehmer ist auf 8–12 Personen begrenzt.

**Gelände:** Der Betrieb verfügt über ein sicheres Gelände für die praktischen Übungen, Größe circa 20 x 30 Meter.

**Raum:** Für die theoretischen Übungseinheiten zu Beginn des Trainings muss für circa 4 Stunden ein geeigneter Raum zur Verfügung stehen.

**Evaluation:** Von den Teilnehmenden sind – mit Unterstützung des Betreuenden – kleine Fragebögen auszufüllen; der Ansprechpartner im Betrieb bekommt einen eigenen Fragebogen. Damit möchte die BGW die Zufriedenheit und den Nutzen für ihre Mitglieder feststellen.

**Versicherung:** Die Teilnehmenden sind im Rahmen des Trainings als Fortbildung bei der BGW unfallversichert; etwaige Schäden an den Fahrrädern sind nicht versichert.

#### 4.1 Organisation der Pilot-Trainings

Auf Basis der BGW-Kontaktdaten von Mitgliedsbetrieben wurden 100 Adressen von Werkstätten für Menschen mit Behinderungen zusammengestellt. Hiervon wurden 86 Einrichtungen, meist Werkstätten für behinderte Menschen (WfbM), angesprochen. Die erste telefonische Kontaktaufnahme erfolgte im September 2006, um die Ansprechpersonen zu ermitteln und das generelle Interesse an einem Training zu erfragen. Bei Bedarf wurde eine erste schriftliche Information angeboten. Zusammen mit diesem Anschreiben erhielten die Interessierten ein Antwortfax, auf das sie bequem zum Beispiel den Wunschtermin rückmelden konnten. Im nächsten Schritt wurden Unterlagen versendet, die detaillierte Informationen über das Training, erforderliche Vorarbeiten und einen Ablaufplan enthielten. Telefonisch stimmte die Trainerin die letztgültigen Termine ab.

##### **Rücklaufdaten:**

- angerufen wurden:	86 Betriebe
- davon angeschrieben:	66 Betriebe
- davon positive Rückmeldung:	25 Betriebe
- Absagen von Seiten der Betriebe:	20 Betriebe
- ambivalent (nur ohne Kostenbeteiligung in Höhe von 200 Euro):	1 Betrieb
- Absagen durch die BGW:	12 Betriebe <sup>3</sup>

Aufgrund des ersten telefonischen Kontaktes zeigten 77 Prozent der angesprochenen WfbM Interesse an einem Fahrradtraining für ihre Beschäftigten mit Behinderungen. Von diesen wiederum faxten 38 Prozent einen konkreten Terminwunsch oder Wunschzeitraum zurück. Dies entspricht 29 Prozent der kontaktierten Betriebe. Eine Hochrechnung auf alle bei der BGW versicherten WfbM ergibt einen stabilen Schätzwert von knapp 30 Prozent konkreter Buchungen.

Von den insgesamt 20 direkten telefonischen Absagen (kein Versand von Infomaterial) war die häufigste Antwort: „Wir kooperieren derzeit mit einem anderen Trainingsanbieter oder der ortsansässigen Polizei“ (n = 6).

---

<sup>3</sup> Betriebe die in die Pilotphase I nicht aufgenommen werden konnten, wurden alle zur Teilnahme an Pilotphase II angesprochen.

In vier Fällen wurde ein Training abgelehnt, da ausschließlich psychisch Erkrankte betreut wurden. In zwei Fällen trainierte die Einrichtung respektive ein Ehrenamtlicher die (wenigen) Fahrradfahrerinnen und -fahrer selbst.

#### **Nachfrage durch Betriebe:**

Der Eigenanteil der Pilotbetriebe lag pro Training bei 200 Euro. Die Nachfrage bei den WfbM war sehr groß: Von 86 kontaktierten Betrieben bekundeten 25 direkt ihr Interesse an der Trainingsteilnahme. Dies entspricht rund 30% der angesprochenen Betriebe.

#### **4.2 Impressionen aus der Praxis**

Nachfolgende Fotos veranschaulichen die Praxisnähe und hohe Akzeptanz des Trainings.



**Theoretischer Unterricht**



**Gruppenarbeit**



**Einzelarbeit**



**Sicherheitstechnik**





**Wahrnehmungsübung**



**Es gibt kein schlechtes Wetter ...**



**Trainingsparcours – die Acht**

## **5. Ergebnisse der Pilot-Trainings**

Dieses Kapitel stellt die Ergebnisse der schriftlichen Befragung der teilnehmenden Menschen mit Behinderungen, der Begleitpersonen in den Einrichtungen vor Ort und der Trainerin zusammenfassend vor (Kapitel 5.1-5.3). Die Auswertungen der Fragebögen wird durch Diagramme und kurze, erläuternde Texte dargestellt. Die Antworten der Begleitpersonen vor Ort und der Trainerin werden als Fließtext mit Zitaten aus den Fragebögen wiedergegeben.

Kapitel 5.4 stellt die verschiedenen Sichtweisen der drei Personengruppen Teilnehmende, Ansprechpersonen und Trainerin in zwei zentralen Fragen gegenüber.

### **5.1 Ergebnisse der Teilnehmenden**

An den zehn Trainings der Pilotphase nahmen insgesamt 114 Personen (Beschäftigte aus Werkstätten für behinderte Menschen) teil. Mittels Interviewverfahren wurden die Beteiligten nach ihrer Meinung zum Training befragt. Dazu wurde ihnen z. B. ein Plakat angeboten, auf dem sie mit jeweils einem Klebepunkt pro Frage ihre votieren konnten (Einpunktabfrage); als Einteilung wurde eine sogenannte Kunin-Skala mit drei Smileys (☺, ☹, ☹) gewählt.

In der ersten Frage sollten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ankreuzen, ob ihnen das Training (grundsätzlich) gefiel. Es stimmten 98 Personen zu und klebten entsprechend einen Punkt in das Feld mit dem ☺. Etwas weniger gut gefiel es drei Personen, missfallen (☹) hat es niemandem. Gepunktet wurde diese Frage insgesamt von 101 Teilnehmenden.

<b>1. Hat Ihnen das Training gefallen?</b>	☺	☹	☹
Hat Ihnen das Training gefallen?	98 = 97 %	3 = 3 %	0 = 0 %

**Tabelle 1: Hat Ihnen das Training gefallen?**

Die darauf folgende Frage 2 bezog sich auf die vier Hauptziele des Trainings. Die Teilnehmer wurden nacheinander von der Trainerin aufgerufen. Ihnen wurde die Frage erläutert und sie wurden um Bepunktung gebeten. Zur Auswahl stand eine zweiteilige Kunin-Skala. Das Ergebnis zeigt nachfolgende Tabelle:

<b>2. Wie fanden Sie die einzelnen Übungen?</b>		absolut	in %	Gesamt
2.1. Die theoretischen Grundlagen	☺	82	97,6	
	☹	2	2,4	84
2.2. Das sichere Fahrrad	☺	72	100,0	
	☹	0	0,0	72
2.3. Die vorbereitenden praktischen Übungen	☺	73	97,3	
	☹	2	2,7	75
2.4. Die fahrpraktischen Übungen	☺	89	97,8	
	☹	2	2,2	91

**Tabelle 2: Wie fanden Sie die einzelnen Übungen?**

Das Ergebnis zeigt, dass die Teilnehmenden mit allen vier Blöcken des Trainings sehr zufrieden waren. Mit einer Zustimmung zwischen 97 und 100 Prozent sind Werte erreicht, die eindeutig auf ein positives Erlebnis hindeuten und eine sehr hohe Zufriedenheit bekunden.

Die teilweise geringe Anzahl an Bewertungen kann mit der Situation des Interviewverfahrens erklärt werden. Nicht immer war die für ein Punkten benötigte ruhige Atmosphäre gegeben. In zwei Trainings entstand zudem Zeitdruck aufgrund schlechten Wetters beziehungsweise auf Grund des Fehlens einer Begleitperson vor Ort. Hier konnte das Verfahren nicht angewendet werden, da es ohne ausreichende Ruhe und sorgfältige Instruktion nicht funktioniert. Eine Rolle spielte auch das Abstraktions- und Erinnerungsvermögen der Teilnehmenden. So erreichte mit 91 Punkten der gut erinnerbare praktische Übungsteil den höchsten Rücklauf.

In den offenen Antworten gaben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer drei individuelle Anregungen für das Training:

- den Parcours komplett befahren zu können
- Radreparaturen (kleinere) durchzuführen
- einen Fahrradpass bekommen

### **Beispiel einer Mehrpunktabfrage als Gruppeninterview**

### Wie fanden Sie das Training?

(Fragebogen für Teilnehmende, bitte fragen Sie als Trainerin Äußerungen bitte mit Punkten ab und dokumentieren die Äußerungen der TN direkt auf dem Blatt)

	😊	😐	☹️
1. Hat Ihnen das Training gefallen?	10		
2. Wie fanden Sie die einzelnen Übungen?			
	😊	☹️	
1. Die theoretischen Grundlagen (bspw. Schilder kennen)	8		
2. Das sichere Fahrrad (bspw. die Teile am Fahrrad kennen)	9		
3. Die vorbereitenden praktischen Übungen (bspw. Fahrrad holen, Sattel einstellen, zum Parcours schieben)	7		
4. Die fahrpraktischen Übungen (das Fahren im Parcours draußen)	8		
3. Hat Ihnen etwas gefehlt, das Sie gerne erfahren oder eingeübt hätten? (bitte hier sammeln und aufschreiben)			

Vielen Dank für Ihre Antworten!




Abbildung 2: „Wie fanden Sie das Training“? Punktabfrage der Trainingsteilnehmerinnen und -teilnehmer

### Fazit

Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen der Pilottrainings antworteten auf die Frage, ob ihnen „das Training gefallen hat“, sehr positiv. Sie stimmten allen vier Bausteinen des Unterrichts mit großer Einheitlichkeit zu. Am Ende der Übungseinheit wurden an wenigen Stellen kleine Verbesserungswünsche geäußert.

### 5.2 Ergebnisse der Ansprechpersonen

Der Trainingsablauf wurde mit den Ansprechpersonen im Vorfeld besprochen, zum Teil kamen sie auch erst kurzfristig hinzu, um das Training zu begleiten. Die Einrichtungen waren vorab telefonisch auf die Befragung eingestellt und um Mitarbeit gebeten worden; die Fragebögen wurden circa drei Tage vorher in die Einrichtungen geschickt.

Bis auf ein Training wurden alle Trainings von mindestens einer Person aus der Einrichtung begleitet. So konnten 14 Personen aus neun Einrichtungen nach Abschluss des Trainings einen Fragebogen ausfüllen.

Mithilfe des Fragebogens konnte eine Rückmeldung auf offene und geschlossene Fragen gegeben werden. Bei den offenen Fragen haben zehn Personen Wünsche geäußert, von vier Personen kamen keine Verbesserungsvorschläge oder es fiel ihnen „momentan [...] da nichts ein“.

Der sehr hohe Rücklauf, sowohl der teilnehmenden Begleitpersonen (100 Prozent) als auch der ausgefüllten Fragebögen insgesamt (weit über 90 Prozent), ist ein deutliches Zeichen für die große Zufriedenheit mit dem angebotenen Training.

### **Allgemeine Fragen**

Der Fragebogen ist in drei Teile unterteilt. Gefragt wurde unter anderem (Frage 1) nach Kontaktdaten da die Trainingsbegleitungen häufig nicht die Ansprechpartner für die Organisation des Trainings waren.

Die **Funktionen** der Begleitpersonen im Betrieb waren:

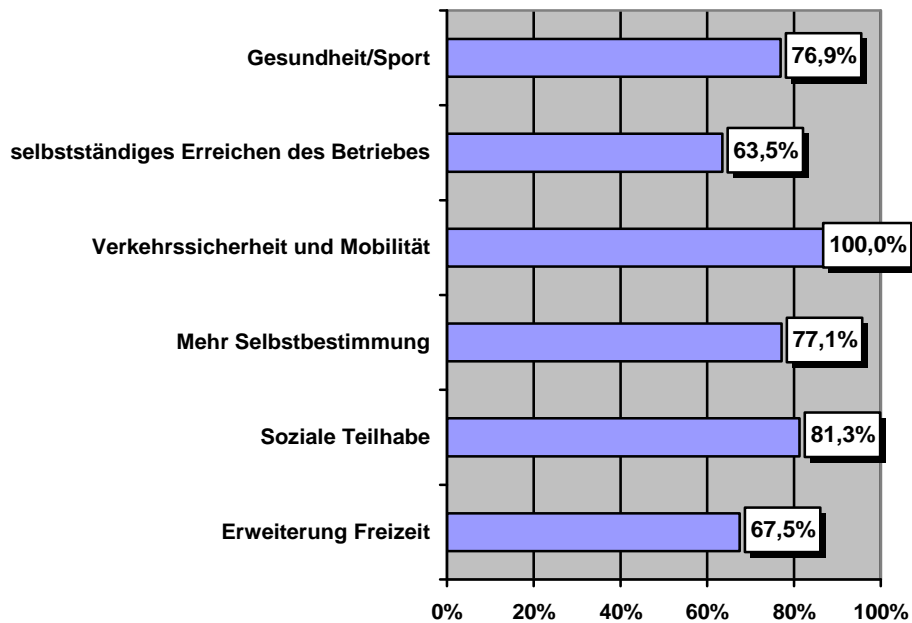
- Gruppenleiterinnen und Gruppenleiter (5)
- Begleitdienst/Sporttherapie (4)
- Sicherheitsfachkräfte (2)
- Sonstige (3)

Nach Auskunft der Begleitpersonen nahmen 86 Männer (75,4 Prozent) und 28 Frauen (24,6 Prozent) am Fahrradtraining teil (Frage 2). Von diesen waren 82,2 Prozent geistig, jeweils 2,8 Prozent körperlich beziehungsweise psychisch und 12,2 Prozent mehrfach behindert.

Nach Meinung der Ansprechpartner könnten je Einrichtung durchschnittlich rund 22 Interessenten an einem solchen Training teilnehmen. Dabei liegen die Angaben zur potenziellen Zahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer insgesamt zwischen sechs und 50, innerhalb der gleichen Einrichtung zwischen sechs und 20. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Aussage, sind diese Angaben vorsichtig zu interpretieren.

Nachfolgenden Grafik illustriert die mit dem Training verbundenen Zielvorstellungen der Einrichtungen.

### Zu welchem Grad verfolgt Ihr Betrieb mit dem Training folgende Ziele?



**Abbildung 3: Zu welchem Grad verfolgt Ihr Betrieb mit dem Training folgende Ziele?**  
Befragung der Ansprechpersonen

Insgesamt gab es für alle vorgegebenen möglichen Ziele großen Zuspruch. Den höchsten erreichte „Verkehrssicherheit und Mobilität“ mit 100 Prozent. Die geringste, aber immer noch sehr große Zustimmung, erhielten „selbstständiges Erreichen des Betriebes“ (63,5 Prozent Zustimmung) und „Erweiterung der Freizeitaktivitäten“ (67,5 Prozent).

#### **Vergleich der Trainingszielsetzung mit der Nachfrage nach Trainingsangeboten**

Mittels einer Pareto-Analyse wird geprüft, wie stark der Erklärungsanteil der sechs Ziele für die Buchung eines Trainings ist; in einem ersten Schritt wird dazu eine Rangreihe der Ziele erstellt:

1. Erhöhung der Verkehrssicherheit und Mobilität allgemein
2. Gesundheit und sportliche Betätigung fördern
3. Beitrag zur sozialen Teilhabe
4. Beitrag zu mehr Selbstbestimmung
5. Selbstständiges Erreichen des Betriebes

## 6. Erweiterung der Freizeitaktivitäten der Teilnehmenden

Eine Pareto-Optimierung liegt dann vor, wenn wenige Ziele einen hohen Anteil an der Gesamtvarianz aufklären – mithin zwei oder drei Ziele vorherrschen. Nachfolgende Grafik bildet die Prozentanteile an den Gesamtnennungen und die akkumulierten Prozentanteile ab:

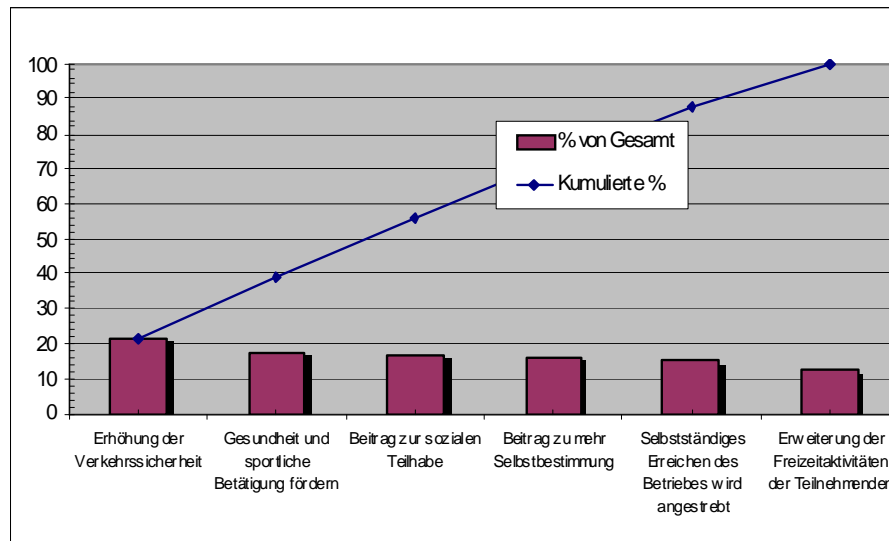


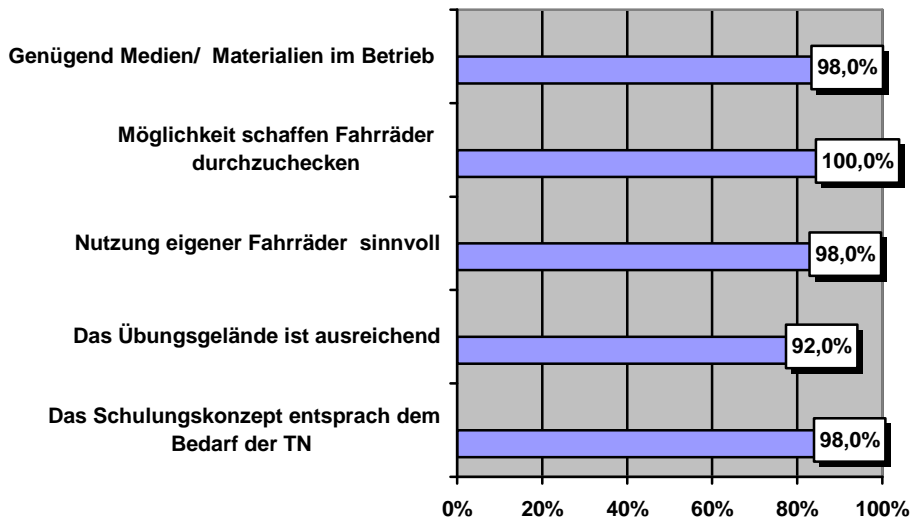
Abbildung 4: Pareto-Diagramm - Häufigkeitsverteilung der Trainingsziele

Die Grafik zeigt, dass die mit dem Training verbundenen Ziele sich nicht pareto-optimal verhalten. D.h., es gibt keine zwei oder drei Ziele, die für sich genommen die Buchung des Trainings (zu einem Großteil) erklären könnten, was durch die kontinuierliche Steigung der blauen Linie erklärt wird. Bei einem pareto-optimalen Verlauf müsste diese steil ansteigen und dann deutlich flacher verlaufen.

### Durchführbarkeit des Trainings

Die Begleitpersonen wurden nach ihrer Einschätzung zur Durchführbarkeit des Trainings befragt. Dabei wurden Fragen zum Training, zu den räumlichen Gegebenheiten, zu den Fahrrädern sowie den verfügbaren Medien gestellt. Nachfolgende Grafik veranschaulicht Aspekte zur Durchführbarkeit:

### Wie beurteilen Sie folgende Aspekte der Trainingsdurchführung?



**Abbildung 5: Aspekte der Durchführbarkeit des Trainings? Rückmeldungen der Ansprechpersonen**

Das Diagramm zeigt, dass die Zustimmung zu den erfragten Trainingsmerkmalen sehr hoch ist. Lediglich die Frage nach der ausreichenden Größe des Übungsgeländes wurde in einem Fall kritisch gesehen; im Schnitt ergibt sich 92 Prozent Zustimmung.

Die im Vorfeld festgelegten Bedingungen zur Art der Trainingsdurchführung haben sich nach Meinung der Begleitpersonen sehr bewährt. Fazit: Das Training kann sehr gut an die lokalen Gegebenheiten angepasst werden. Als besonders wichtig wird angesehen, dass die erforderlichen Bedingungen zur Trainingsdurchführung in den teilnehmenden Betrieben eingehalten werden.

Die Begleitpersonen wurden, wie schon die Teilnehmenden, nach der Zustimmung zu den Hauptzielen des Trainings gefragt (vergleiche Kapitel 0). Nachfolgende Grafik veranschaulicht die Erreichung der vier Hauptziele des Trainings aus Sicht der Ansprechpersonen:



## Welche Lehr-/Lernziele wurden im Fahrradtraining erreicht?

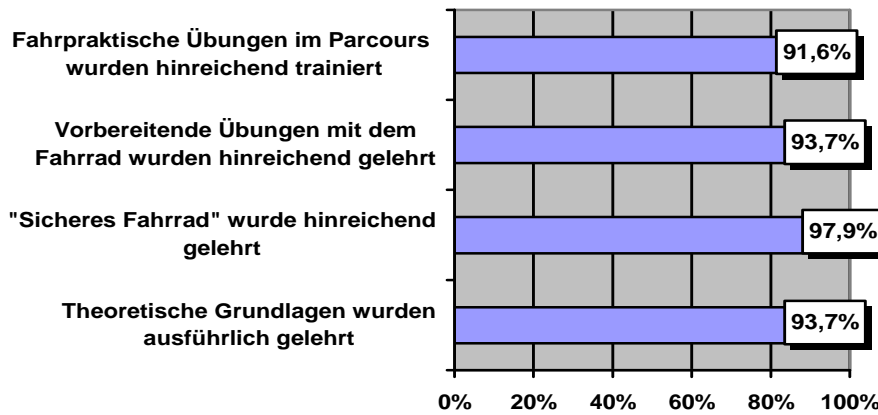


Abbildung 6: Welche Lehr-/Lernziele wurden im Fahrradtraining erreicht? Rückmeldungen der Ansprechpersonen

Die Grafik zeigt, dass die Ansprech- und Begleitpersonen in den WfbM einheitlich der Meinung waren, dass es im Training gelang, die verabredeten Ziele umzusetzen. Die Zustimmung liegt in allen Bereichen deutlich über 90 Prozent.

### Aspekte der Zufriedenheit

Im dritten Teil des Fragebogens für die Ansprech- und Begleitpersonen wurde nach Empfehlungen und Veränderungsbedarfen des Fahrradtrainings gefragt. Gefragt wurde nach dem Turnus, in dem ein Training wiederholt werden sollte sowie nach der generellen Zufriedenheit in Form einer Empfehlung an Kollegen. Zudem gab es zwei offene Punkte, die Gelegenheit für Tipps und Hinweise geben sollen.

Die hohe Zufriedenheit mit dem Training zeigt das Antwortverhalten zur Frage nach der Weiterempfehlung des Angebots:

<b>Empfehlen Sie das Training Ihren Kolleginnen und Kollegen weiter?</b>	
Ja	100 %
Nein	0 %

Nachfolgende Grafik illustriert den Aspekt der gewünschten Wiederholungsrate des Trainings. Der Durchschnittswert der Wiederholungsrate liegt bei 13,4 Monaten. Die Angaben der 13 Antwortenden schwankten dabei zwischen drei und 24 Monaten:

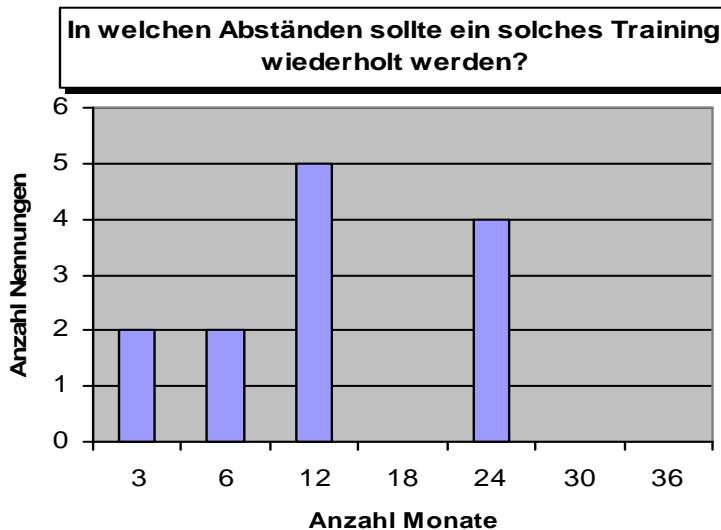


Abbildung 7: In welchen Abständen sollte ein Training wiederholt werden?  
Rückmeldungen der Ansprechpersonen

### Feedback der Begleitpersonen zum Trainingskonzept:

Mit zwei offenen Fragen wurden Faktoren des Trainings angesprochen, die als besonders positiv empfunden wurden oder Verbesserungspotenziale erschließen. Nachfolgende Antworten stellen die positiven Erlebnisse des Trainings und Verbesserungspotenziale vor:

#### Was hat Ihnen am Training am Besten gefallen?

Bei dieser Frage wurden sechs Nennungen abgegeben. Vor allem die lebhaftere Didaktik der Stoffvermittlung wird von den Betreuern hervorgehoben. Das „Einfließen von Praxis am Rad“ und „Fahrpraktische Übungen“ machen Lernen erfolgreich. „Jeder kann individuell so lange üben, bis es zu einem zufriedenstellenden Ergebnis“ kommt. Das Training bleibt lebendig durch den „Wechsel zwischen Theorie, Wahrnehmungsübungen, Praxis.“

An zweiter Stelle, mit fünf Nennungen, wurde der Umgang der Trainerin mit dem Konzept und den Teilnehmenden hervorgehoben. Ihr wurde „behindertengerechte Vermittlung“ und eine „gute Zusammenarbeit“ bescheinigt; auch dass sie „feinfühlig und kompetent“ sei und eine „sehr gute Referentin“. Auch „das fachliche Wissen und Übermitteln (der theoretischen Grundlagen) der Kursleitung“ wurden positiv bewertet.

Insgesamt entfaltete das Training einen hohen „Spaßfaktor“, so dass es „als ‚Gesamtpaket‘ überzeugt“. Das Vermitteln von Wissen mit verschiedenen Medien wird als gut durchdacht eingeschätzt. Darüber hinaus wird das Training als „sinnvolle arbeitsbegleitende Maßnahme, die für die behinderten Menschen sowohl für Dienstwege, auf dem Weg zur Arbeit als auch in der Freizeit von großem Nutzen ist“, angesehen.

### **Was könnte im Training zukünftig verbessert werden?**

Nach der Trainingsdurchführung wurden die Ansprechpersonen zu Ihren Trainingswünschen und Verbesserungsvorschlägen befragt: Von vier Personen mit Behinderungen wurde der Wunsch geäußert, sich mehr Zeit für das Training nehmen zu können. Das Training könne gut auf zwei Tage verlängert werden.

Drei konkrete Vorschläge zu den Inhalten weisen in Richtung Reduzierung: „Weniger Verkehrszeichen“ durchnehmen, die „Theorie ist für sehr schwache Behinderte zu komplex“ und das „Handlungstempo im Lehrfilm [...] könnte etwas langsamer sein“.

Daneben wurde die Wetterabhängigkeit des Fahrradparcours in zwei Trainings deutlich: In einem Fall war das „Wetter [...] schlecht, [und das] Training musste in [der] Turnhalle durchgeführt werden“, in einem anderen Fall hatte „der Regen [...] die Übungen unterbrochen. Am zweiten Tag [wurde der Parcours selbstständig] weitergeführt und beendet“.

Einzelne Vorschläge sind, „je nach Gruppenstärke eventuell Rollenspiele“ einzubauen und „große Modellverkehrsschilder“ einzusetzen (zwei Mal).

Organisatorisch wurde bemängelt, dass innerbetrieblich die „Information durch den sozialen Dienst auch schriftlich – Fahrrad und Helm mitbringen – hätte erfolgen sollen“.

### **Fazit**

Die Begleitpersonen der Trainingsgruppen kamen zumeist aus der täglichen Betreuung und Begleitung. Bei den im Vorfeld des Trainings Angesprochenen handelte es sich mehrheitlich um den sozialtherapeutischen Begleitdienst. Er darf in der Regel als Ansprechpartner angesehen werden.

In den Trainingsgruppen waren insgesamt der hohe Anteil geistig behinderter Menschen und der hohe Anteil an Männern auffällig.

Bei der Antwort, warum ein Training gebucht wurde, lassen sich keine einzelnen Ziele herausstellen. Mit Ausnahme der „Erweiterung der Freizeitaktivitäten“ müssen alle Ziele als gleich wichtig eingeschätzt werden. Daraus ist zu folgern, dass bei der zukünftigen Vermarktung alle Ziele bedient werden müssen.

Ansatzpunkte für eine Weiterentwicklung des Trainings ergeben sich für die BGW aus den Wünschen, die „etwas zu umfangreichen und teilweise komplexen Inhalte“ zu entzerren. Geprüft wird auch die Ausdehnung des Trainings auf eineinhalb bis zwei Tage.

Besonderen Anklang fanden die Trainerin und ihre lebhaft, abwechslungsreiche Didaktik. Das Sicherheitstraining überzeugte die begleitenden Ansprechpersonen der WfbM vollständig. Alle beteiligten Einrichtungen würden oder werden das Training der BGW weiterempfehlen (100 Prozent) und überlegen, ob sie es in ihrem Betrieb erneut anbieten.

Auch die ausgemachten Aspekte und Festlegungen des Trainings und die hinterlegten Ziele fanden die volle Zustimmung der Begleitpersonen.

### **5.3 Ergebnisse der Trainerin**

Alle zehn Trainings in den Piloteinrichtungen wurden von der gleichen Trainerin durchgeführt. Nach jedem Trainingstag füllte die Trainerin einen Fragebogen aus. Es liegen zehn komplett ausgefüllte Bögen vor; lediglich bei den offenen Fragen ergab sich bisweilen keine Anregung oder Idee, wurde kein Fallstrick in der Umsetzung des Trainings gesehen (siehe unten).

Ute Köpcke wurde von durchschnittlich 1,2 Betreuern einer WfbM beim Training begleitet; konkret geschah dies in drei Fällen durch zwei Personen, in einem Fall fehlte die Begeleitperson und bei sechs Trainings war eine Person anwesend.

Die Begleitung durch eine Praktikantin des Begleitdienstes empfand sie als wenig hilfreich, als sehr hinderlich jedoch die fehlende Begleitung einer Mitarbeiterin vor Ort in einem Fall.

Die Trainerin wurde wie schon die Begleitpersonen nach der Durchführungsqualität („Aspekte der Trainingsdurchführung“) und der Zielerreichung der vier Haupt-Trainingszielen befragt.

#### **Wie beurteilen Sie folgende Aspekte der Trainingsdurchführung?**

Hier wurden die gleichen Aspekte abgefragt wie bei den Begleit- und Ansprechpersonen. Die Verteilung der Antworten zeigt nachfolgende Grafik:

### Wie beurteilen Sie folgende Aspekte der Trainingsdurchführung?

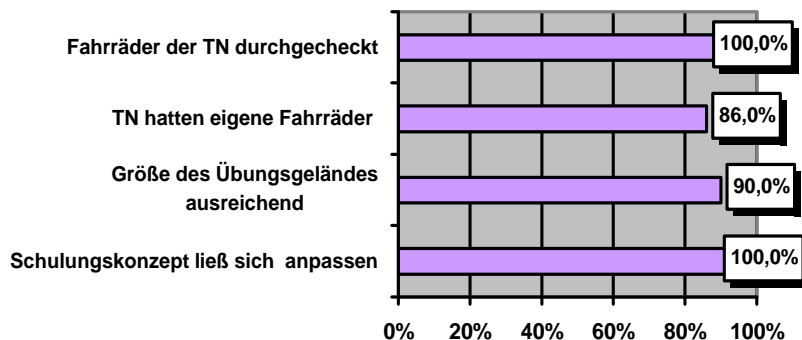


Abbildung 8: Beurteilung der Trainingsmodule Rückmeldungen der Trainerin

Nach Meinung der Übungsleiterin ließen sich alle Aspekte des Trainings in den teilnehmenden Pilotbetrieben fast gleichermaßen gut umsetzen. Lediglich das Mitbringen eigener Fahrräder und die Größe des Übungsgeländes, auf dem der Parcours aufgebaut war, bereiteten stellenweise Schwierigkeiten.

### Welche Lehr-/Lernziele wurden im Fahrradtraining erreicht?

Ebenso wie die Begleitpersonen sollte die Trainerin nach jedem Training angeben, in welchem Maße sie die angestrebten vier Hauptziele umsetzen konnte. Die Verteilung der Antworten aus zehn Trainings zeigt nachfolgende Grafik:

### Welche Lehr-/Lernziele wurden im Fahrradtraining erreicht?

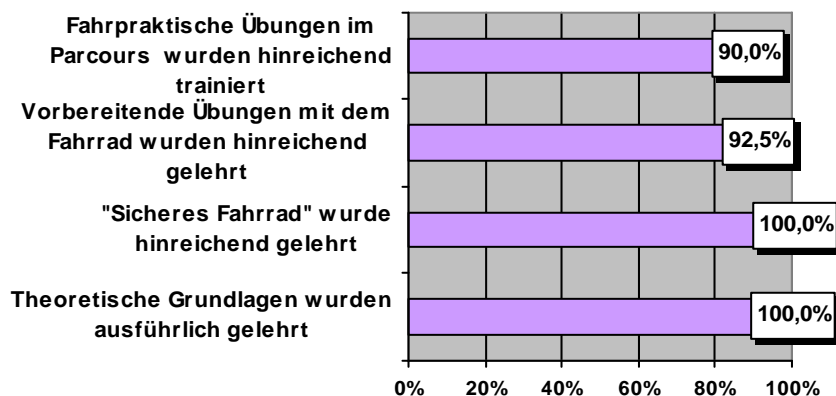


Abbildung 9: Welche Lehr-/Lernziele wurden im Training erreicht? Rückmeldungen der Trainerin

Nach Meinung der Trainerin ließen sich in den zehn Pilottrainings alle vier Ziele vollständig erreichen. Lediglich die fahrpraktischen Übungen litten in einem Fall (schlechtes Wetter und eine zu kleine Ausweichhalle) „sehr“ und

einmal „ein wenig“, und die vorbereitenden Übungen wurden einmal (von einem zu späten Beginn) „leicht beeinträchtigt“.

Als **offene Fragen** in den Fragebogen aufgenommen, sollten gleich vor Ort in den Pilottrainings Verbesserungen und Fallstricke gesammelt werden. Die Frage nach den Verbesserungen lautete:

**Ergeben sich aus diesem Training Anregungen und Ideen, die in das Konzept einfließen könnten?**

Bis auf eine Doppelnennung wurden die Verbesserungsvorschläge je einmal genannt:

den Seminarraum mit Stuhlkreis [ausstatten]
Training im Verkehrsgarten [abhalten] (zwei Nennungen)
das Befahren des Fahrradparcours ist schwierig mit fremden Fahrrädern, da das Sicherheitsgefühl sich nicht recht entwickeln kann
gegebenenfalls den Parcours in Einzelstationen beüben
die exakten Einstellungen [des Fahrrades auf den Fahrenden] einplanen
Fahrradhelme für alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer stellen oder besorgen
mehr Filmmaterial anbieten
die Teilnehmergruppe sollten nicht größer als zehn sein
Vorraussetzungen schaffen, dass ein Betreuer immer dabei ist

**Welche Teile des Trainings konnten nicht angebracht/umgesetzt werden? Lief etwas schief?**

Von der Trainerin wurden nur sehr wenige Dinge angegeben, die im engen Sinne „nicht perfekt liefen“ und als hemmende Faktoren in zukünftigen Trainings vermieden werden müssen. Dazu gehören aber sicherlich folgende Punkte:

Bedingt durch den Regen (Sturzgefahr), den kleinen Übungsplatz und das Rangieren der LKWs konnte nicht der gesamte Parcours durchfahren werden.
---

Der gesamte Wahrnehmungsbereich, da die Veranstaltung mit einer Stunde Verspätung begonnen hat. Grund: Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren nicht rechtzeitig informiert worden.
In einem Training hatten lediglich zwei Teilnehmende einen Fahrradhelm.
In einem Training waren einige Fahrräder nicht verkehrssicher, Hauptmangel: Kein Licht!
Ein Teilnehmer hat den Parcours mit Mofa durchfahren

### **Fazit**

Die Übungsleiterin kam zu dem Schluss, dass das Trainingskonzept und die -methode in allen zehn Einrichtungen funktionierte. Sie konnte nach eigener Einschätzung sowohl die hinterlegten Ziele erreichen als auch die festgelegten Aspekte des Trainings sinnvoll umsetzen.

Die Organisation muss allerdings nach Meinung der Trainerin besser auf wechselnde Wetterverhältnisse vorbereitet sein (Ausweichmöglichkeit bei Regen) und verstärkt darauf drängen, dass verkehrssichere Fahrräder und Helme mitgebracht werden.

### **5.4 Vergleich von Sichtweisen der Beteiligten**

Die Fragebögen wurden so konzipiert, dass der Fragenteil zu den vier angestrebten Zielen von den drei beteiligten Zielgruppen gleichermaßen bewertet werden konnte: Von den teilnehmenden Menschen mit Behinderungen, den Ansprechpersonen (begleitende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der WfbM) sowie der Trainerin.

Die Fragen „Aspekte der Trainingsdurchführung“ sowie die offene Frage nach „Verbesserungsmöglichkeiten“ wurden sowohl den Ansprechpersonen wie auch der Übungsleiterin gestellt. Um die geschlossenen Fragen vergleichen zu können, wurden Mittelwerte gebildet. Die Mittelwerte können – so, wie die Antwortvorgaben im Fragebogen auch – theoretisch zwischen 0 und 100 Prozent liegen.

### Wie beurteilen Sie folgende Aspekte der Trainingsdurchführung?

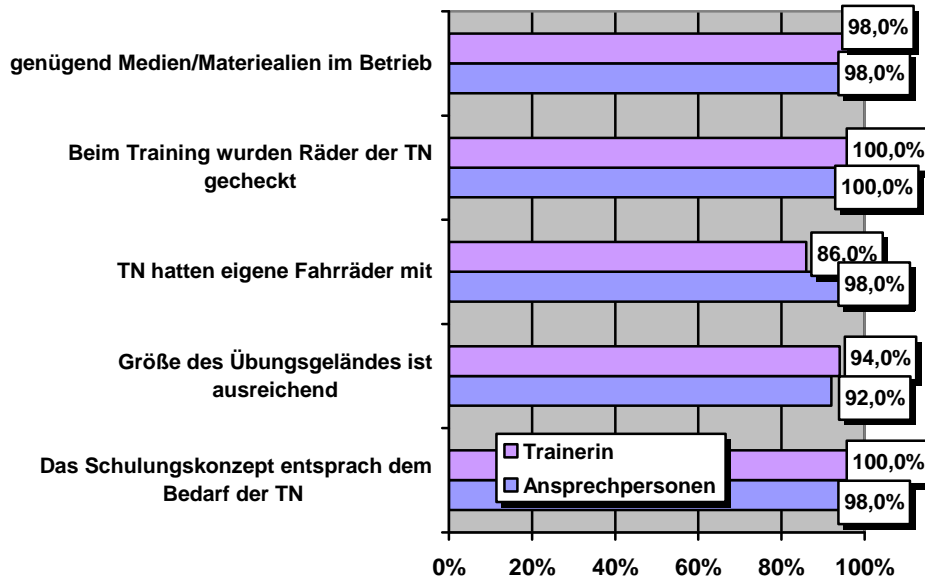


Abbildung 10: Wie beurteilen Sie folgende Aspekte der Trainingsdurchführung? Rückmeldungen der Ansprechpersonen und der Trainerin

Die Bewertungen der Trainerin und der Ansprechpersonen vor Ort bewegen sich einheitlich auf sehr hohem Niveau. Bei einem theoretischen Optimum von 100 Prozent Zustimmung sind mindestens 92 Prozent Ja-Stimmen (Größe des Übungsgeländes) sehr positiv.

Einzig das Mitbringen eigener Fahrräder wurde von der Trainerin (mit 86 Prozent) unterschiedlich zu den Vertretern der Einrichtungen (98 Prozent) gesehen; diese bewerteten das Fehlen von eigenen Rädern weit weniger negativ. Der statistische Vergleich der beiden Wertetabellen ergibt eine hohe Signifikanz ( $\chi^2$  von 1,0).

Nachfolgende Grafik gibt eine Übersicht zur Bewertung der Frage, welche Lehr- und Lernziele mit dem Fahrradtraining erreicht wurden:



## Welche Lehr-/Lernziele wurden im Fahrradtraining erreicht?

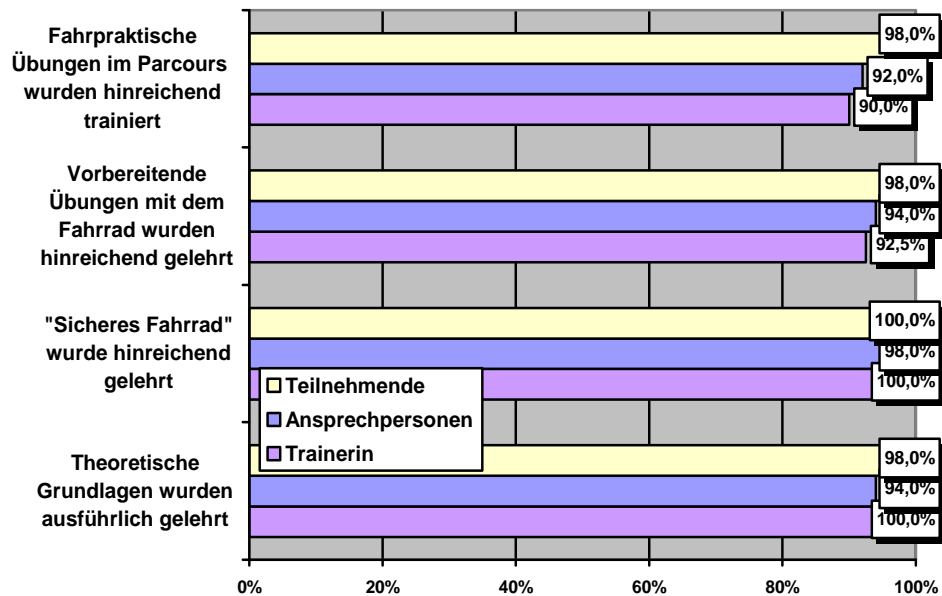


Abbildung 11: Welche Lehr-/Lernziele wurden im Fahrradtraining erreicht? Rückmeldungen der Teilnehmenden, der Ansprechpersonen und der Trainerin

Die Werte der drei Befragungsgruppen bewegen sich einheitlich auf hohem Niveau. Zwischen 92 und 100 Prozent der Befragten sind der Ansicht, dass die Lernziele erreicht wurden – gemessen an einem theoretischen Optimum von 100 Prozent ist dies als sehr positiv zu interpretieren.

Abweichungen zwischen den Beurteilungen bestehen kaum. Lediglich fällt auf, dass die Trainerin den Zielen der vorbereitenden Übungen mit dem Fahrrad (92,5 Prozent) und den Übungen im Parcours (90 Prozent) etwas kritischer gegenübersteht.

Der statistische Zusammenhang zwischen den Ergebnissen der Trainerin und den Ansprechpersonen ist mit einem  $\chi^2$  von 0,9 sehr hoch. Die Meinungen zum Trainingsergebnis sind nahezu identisch.

### Fazit

Ansprechpersonen und Trainerin bewerten die Pilottrainings einheitlich positiv. Die Trainings entsprechen sehr ihren Erwartungen an ein Fahrradtraining für Menschen mit Behinderungen. Die Lehr und Lernziele sind gut gesetzt und lassen sich für die Teilnehmenden sehr gut erreichen.

Die guten Noten der teilnehmenden Menschen mit Behinderungen unterstützen dieses Bild. In keinem Punkt weichen die Beurteilungen der drei Gruppen signifikant voneinander ab.

## 6. Resümee

Der Bedarf nach Fahrradtrainings für Menschen mit Behinderungen und das Thema Unfallverhütung, Gesundheitsförderung wird als essentiell eingeschätzt. Das Training lässt sich gut an die Gegebenheiten in den Einrichtungen anpassen. Die eingesetzten Arbeitsmaterialien der BGW und die Rahmenbedingungen vor Ort lassen sich gut den Bedarfen der Zielgruppe anpassen. Das pädagogische Konzept wird gut aufgenommen und als angebracht eingeschätzt. Die beteiligten Akteure sowie die Trainerin attestieren die hohe Wirksamkeit bzw. Effektivität des Trainings. Alle gesetzten Ziele im Pilotprojekt wurden sehr gut erreicht.

Die Teilnehmenden der Pilottrainings waren hoch zufrieden mit dem absolvierten Trainingstag. Sie stimmten den vier Einzelteilen des Trainings mit großer Einheitlichkeit zu und betonten in den Abschlussrunden, dass es ihnen Spaß gebracht habe. Am Ende des Trainings bleiben einzelne kleinere Verbesserungswünsche.

Die **Begleitpersonen** kamen in der Regel aus der täglichen Betreuung und Begleitung. Bei den Ansprechpersonen im Vorfeld der Trainings handelte es sich ebenfalls meist um den sozialtherapeutischen Begleitsdienst. Unter den Beweggründen, weshalb das Training gebucht wurde, ließ sich keine sogenannte Pareto-Optimierung bewahrheiten. Mit Ausnahme der „Erweiterung der Freizeitaktivitäten“ müssen damit alle Ziele (Erhöhung der Verkehrssicherheit und Mobilität der Beschäftigten, Beitrag zur Gesundheitsförderung, Unterstützung der sozialen Teilhabe, Beitrag zu mehr Selbstbestimmung, Selbständiges Erreichen des Betriebes) als gleich wichtig eingeschätzt werden. Besondere Zustimmung fanden die lebhafteste, abwechslungsreiche Didaktik im Training und die kompetente Trainingsumsetzung durch die Trainerin.

Das Angebot überzeugte die begleitenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der WfbM in jeder Hinsicht. Der erhobene Kosteneigenanteil von 200 Euro wurde gut akzeptiert. Ihre allgemeine Aussage: Sie werden das Trainingsprogramm weiterempfehlen und überlegen ebenso, das Training im eigenen Haus nach einigen Monaten erneut anzubieten.

Die Begleitpersonen bewerteten die angestrebten Ziele als auch Organisation und Didaktik des Trainings sehr positiv. Das zugrunde gelegte pädagogische Konzept darf als geeignet und für die angesprochene Zielgruppe, den schon geübten Fahrradfahrenden Beschäftigten der WfbM, gut umsetzbar angesehen werden.

Auch **die Trainerin** gab an, die Trainingsziele in allen zehn teilnehmenden Einrichtungen der Pilotphase sehr gut erreicht zu haben.

Eine **vergleichende Bewertung** der Ansprechpersonen und der Trainerin zu den Pilottrainings fällt einheitlich aus. Die Ergebnisse sind sehr positiv und bewegen sich nahe am theoretischen Optimum. Die vorhandenen geringen Abweichungen lassen sich auf die höheren Qualitätsansprüche der Trainerin zurückführen. Während die Einrichtungen durchweg sehr zufrieden waren, werden von der Trainerin in einzelnen Fällen kleine „Verstöße“ gegen das pädagogische und organisatorische Konzept der BGW bemängelt.

Die Rückmeldung der teilnehmenden Menschen mit Behinderungen unterstützt das einheitliche Bild. Es gibt keine signifikanten Abweichungen in den Bewertungen der drei Gruppen.

In den **Trainingsgruppen** fielen der hohe Anteil geistig behinderter Menschen und der hohe Anteil an Männern auf. Dies kann bei der Umsetzung als Linienangebot noch stärker berücksichtigt werden. Darüber hinaus kann das Fahrradtraining auch die Gruppe der Menschen mit psychischen Behinderungen ins Blickfeld nehmen. Anfragen für diese Zielgruppe gibt es viele. Hierzu müsste das Trainingskonzept, das für geistig und körperlich behinderte Beschäftigten angedacht ist, noch auf diese Gruppe angepasst werden. In ersten Übungseinheiten wird dies bereits erprobt.

**Eine Weiterentwicklung** des Trainings könnte aus Sicht der BGW daraus bestehen, dass die zum Teil als „etwas komplex“ empfundenen Inhalte noch stärker auf die Fähigkeiten der Teilnehmer angepasst werden. Möglich wäre auch das Training (modular) auf eineinhalb oder zwei Tage zu verlängern. Intensivieren ließe sich auch die Organisation von Ausweichmöglichkeiten bei schlechtem Trainingswetter. Mit mehr Nachdruck kann darauf hingewirkt werden, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer immer eigene verkehrssichere Räder und Helme mitbringen.

Zudem ist zu überdenken, wie das Training als „Train-the-Trainer-Konzept“ den interessierten Multiplikatoren in Einrichtungen der BGW angeboten werden kann. Die Einrichtungen würden dann selbst die Trainings durchführen, die BGW würde die Ausbildung der Trainerinnen und Trainer vornehmen.

## 7. Literaturhinweise

**Stöppler, Reinhilde:** Mobilität- und Verkehrserziehung bei Menschen mit geistiger Behinderung, 2. überarb. Aufl. 2002, Klinkhardt

**Limbourg, Maria und Antje Flade:** Das Hineinwachsen in die motorisierte Gesellschaft, Verlag Wohnen und Umwelt, 1997

**Wilhelm, Matthias:** Wenn Mobilität zur Gefahr wird – Bericht zum Unfallgeschehen von Menschen mit Behinderungen. 3. überarb. Aufl. 2008. Herausgeber: Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (BGW) BGW-Eigenverlag.

### **Ratgeber für die Praxis und Film-DVD**

- RGM 1 Gesundheitsworkshops in Kleinbetrieben
- RGM 2 Mobilitätsmanagement in der betrieblichen Praxis
- RGM 3 Gruppenarbeit im Gesundheitswesen
- RGM 4 Gesundheitsförderung durch Organisationsentwicklung
- RGM 8 Unterweisen in der betrieblichen Praxis
- RGM 9 Betriebliches Vorschlagswesen als Ideenmanagement
- RGM 10 Projektmanagement- Eine Einführung
- RGM 12 Moderation von Projektgruppen und Gesundheitszirkeln
- RGM 13 Leitbildentwicklung
- RGM 14 Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen
- DVD-14 Kommt gut an! – Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen

Weitere Schriften der BGW entnehmen Sie bitte unserer Broschüre „Schriften für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit“ M069.

### **Gesetzliche und berufsgenossenschaftliche Grundlagen:**

- Arbeitsschutzgesetz
- - Bildschirmarbeitsplatzverordnung
- - Lastenhandhabungsverordnung
- Berufsgenossenschaftliche Vorschriften (BGV): BGV A1 Allgemeine
- Berufsgenossenschaftliche Regeln (BGR) für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit: BGR 181 Fußböden in Arbeitsräumen und Arbeitsbereichen mit Rutschgefahr

## 8. Unterstützende Angebote

### Seminare

...siehe aktuelle Broschüre „Seminare für Arbeits- und Gesundheitsschutz“ (M070)

- Verkehrssicherheit für Menschen mit Behinderungen (VS3)
- Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen (VS6)
- Strategien und Maßnahmen zur Prävention von Rückenbeschwerden in der Pflege und Betreuung – Grundlagen (SRP1)
- Prävention von Rückenbeschwerden in der Pflege und Betreuung – Betriebliche Umsetzung (SRP2)
- Arbeits- und Gesundheitsschutz: Eine gewinnbringende Führungsaufgabe (UM1)
- Chance und Perspektive: Gesund und sicher führen (UM2)
- Betriebliche Gesundheitsförderung durch Organisationsentwicklung (AG 2)
- Unternehmensleitbild - Orientierung für den gesunden Betrieb (AG 3)
- Analyse der betrieblichen Gesundheitssituation: Instrumente und Diagnoseverfahren (AG 45)
- Betriebliche Gesundheitsförderung durch Personalentwicklung - ein Qualifizierungsprogramm für die Pflegenden (GSQA)
- Grundseminar - Arbeits- und Gesundheitsschutz durch Stressmanagement (GDS)
- Aufbau-seminar - Arbeits- und Gesundheitsschutz durch Stressmanagement (GDSA)
- Gefährdungsermittlung und -beurteilung psychischer Belastungen in der Pflege (PBGA)

### Beratungsangebote der BGW

- Beratung durch die Mitarbeiter der Präventionsdienste
- Beratung durch die Mitarbeiter der Reha-Abteilungen
- Beratung durch den Bereich Ergonomie
- Beratung zum Betrieblichen Gesundheitsmanagement (bGM) - Konzepte und Beratung für ein Gesundheitsmanagement
- Beratung zur Entwicklung eines Unternehmensleitbildes - Mehr Gesundheitsschutz durch Ihr eigenes Profil

### **Angebote zur Mitarbeiterbefragung/- beteiligung**

- BGW-Betriebsbarometer - Mitarbeiterbefragungen in Einrichtungen des Gesundheitsdienstes und der Wohlfahrtspflege
- Psychische Belastung/Beanspruchung - Einleitung zur Mitarbeiterbefragung in der stationären Altenpflege
- BGW-asita – Arbeitssituationsanalyse - Mitarbeiterbeteiligung von Anfang an