

Geleitwort

In diesem Buch geht es um Lebensqualität, Handlungsoptionen, Freizeit und Mobilität. Die Welt selbst zu erfahren bedeutet, sich entwickeln zu können, Fortschritte zu machen, einen individuellen Lebensstil aufzubauen, Chancen auf Eigensinn zu haben. Es bedeutet auch, den Fokus auf ein bestimmtes Ereignis zu richten, bestimmte Erfahrungen zu sammeln, im Guten oder Schlechten. Erfahrungen zu sammeln im Sinne von Empirie ist Grundlage und Kerngeschäft von Wissenschaft. Daher geht es in diesem Buch also mehrfach um Erfahrung: Im Feld des Alltags beobachtet die Verfasserin mit wissenschaftlichen Methoden systematisch, ob und wie junge Menschen, die als geistig behindert klassifiziert sind, Erfahrungen sammeln können. Deren Lebenserfahrung steht dabei im Fokus, es geht um die Wahrnehmung ihrer Weltsicht auf die Möglichkeiten zu fahren und dabei die eigene Freizeitgestaltung anzureichern. Das heißt, es geht – an einem konkreten Beispiel – zugleich darum, was einzelnen Menschen zugestanden wird, um ihr Leben zu meistern und an der Gemeinschaft teilzuhaben.

Wenn man so will trägt die Autorin zu einem lange schon überfälligen Erfahrungsaustausch bei und bringt ihn voran: Es geht um die wissenschaftliche Befassung mit Menschen mit Behinderung(en), die traditionell häufig in der Förder- oder Sonderpädagogik angesiedelt ist und die eigenen Bewertungen dieser Menschen, indem sie gefragt sind, also am Forschungsprozess partizipieren. So kann gegenseitiges Verstehen wachsen. Diese Dialoge sind jedoch nicht ohne Voraussetzungen möglich, und sie fordern alle Beteiligten heraus, denn bislang liegen wenig Erfahrungen vor, wie Menschen mit geistiger Behinderung konkret in Forschungsprojekte eingebunden werden können und dabei ihr persönliches Erleben zur Sprache kommen kann. Und die tatsächliche Mobilität ist eine weitere Voraussetzung, über abstraktes Wissen hinaus die Bedeutung entsprechender Praktiken zu erlassen.

Die hier vorgelegte Forschungsarbeit, die als Dissertation an der Technischen Universität Dortmund in der Fakultät Rehabilitationswissenschaften angenommen wurde, beschreibt zunächst theoretisch fundiert die Bedeutung der Teilhabe an Mobilität in der modernen Gesellschaft, in Anlehnung an LUHMANNs Systemtheorie der funktional differenzierten Gesellschaft und einer damit verbundenen Aufmerksamkeit für gesellschaftliches Drinnen und Draußen. Konstitutiv ist dabei, dass Interaktion stattfindet, also Personen einander begegnen

und wahrnehmen, dass sie einander wahrnehmen, also eine Chance haben, sozial berücksichtigt zu werden durch aktive Teilhabe oder als Konsument*innen. Die Möglichkeiten hierzu sind ungleich verteilt, denn nicht alle haben die gleiche Chance, eine Rolle in gesellschaftlichen Teilbereichen zu übernehmen und so Identität und Individualität zu entwickeln. Exklusion – z. B. aus dem Verkehrssystem – hat aber Folgewirkungen, wie Hürden für den Bildungszugang, die Aufnahme in die Arbeitswelt und die Begegnung in der Freizeit. Insofern öffnet oder schließt Mobilität gesellschaftliche Erfahrungen, die es wert sind, wissenschaftlich betrachtet zu werden. Die Arbeit tut dies auf zwei Wegen: Sie fragt nach der Nutzbarkeit (Verfügbarkeit, Verständlichkeit, Zugänglichkeit) von ausgewählten Verkehrssystemen für eine bestimmte Bevölkerungsgruppe und dem individuellen Nutzen (die Wirkung der Nutzung), der daraus erwächst.

Eingebunden sind diese Überlegungen in ein konkretes Forschungsvorhaben (2007–2010 von der Universität Gießen | Heil- und Sonderpädagogik, der TU Dortmund | Rehabilitation und Pädagogik bei geistiger Behinderung, gemeinsam mit der TU München | Verkehrstechnik durchgeführt), das sich – im Geist der Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen – unter dem Titel „MogLi – Mobilität auf ganzer Linie“ damit befasst, Barrieren im Straßenverkehr zu identifizieren und Verkehrskompetenz aufzubauen, um Risiken sozialer Ausgrenzung im Leben von Menschen mit geistiger Behinderung zu reduzieren. Dieser Zugang zum Feld (über hundert Schüler*innen eines Förderzentrums) öffnet zum einen die Möglichkeiten auf empirisch gestützte Ergebnisse, verweist die Studie aber zugleich in einen vorbestimmten extrem ländlichen Raum (Landkreis der Grafschaft Bad Bentheim), der den Ergebnissen enge Grenzen setzt.

So liegt der vorrangige Erfolg der hier vorgestellten Forschungsarbeit in ihren methodischen Erkenntnissen (Freizeit und Lebensqualität werden systematisch in Erhebungsinstrumenten – auch in Leichter Sprache – operationalisiert, die dann erprobt werden) und im Bezug zu schwer oder anders kommunizierenden Menschen mit Behinderung(en), deren Erfahrungen auch über Fokusgruppen direkt aufgenommen werden und in die Analyse einfließen.

Was ist nun inhaltlich neu? Bezogen auf Teilhabechancen spiegelt die Studie gesellschaftliche Wirklichkeit. Annahmen werden empirisch unterlegt, dass Jugendliche mit (geistiger) Behinderung besondere Risiken der Isolation erfahren, d.h. neben den Netzen der Herkunftsfamilie sind wenig Chancen manifest, Freizeitaktivitäten mit anderen zu erleben. Dies festigt Indizien, dass es gesellschaftlich opportun scheint, wenn Vereine, aber auch Peers im entsprechenden Jugendalter kaum Begegnungen suchen und pflegen. Ein Hindernis mag hier Mobilität sein, die die ausgewählte Gruppe der Befragten aber – vermutlich aus regionaler Gepflogenheit – am liebsten auf zwei Rädern steigert. Wurzeln der Exklusion und Isolation reichen aber sicher tiefer. Hier sollte aufmerken lassen,

wenn ein vor allem in der Studie fokussiertes Mobilitätsmittel – der Linienbus | ÖPNV – im problemzentrierten Interview positive Resonanz bei den Befragten erfährt, weil man dort anderen Personen begegnet, sich unterhalten kann, Freund*innen mit demselben Bus fahren, man sich austauschen kann. Ein Mobilitätsmittel ist damit ihre Plattform für inklusive Erfahrungen.

Es sind also vor allem soziale Einflussfaktoren (Geselligkeit), die den ÖPNV attraktiv machen – jenseits durchaus vorhandener kommunikativer, organisatorischer, baulicher und technischer Verbesserungsmöglichkeiten. Dass der Bus mehr als ein Mobilitätsinstrument ist, sondern als Erfahrungs- und Begegnungsraum für die Interaktion mit Freund*innen dient, sagt auch etwas über Bedarfe und Bedürfnisse der Zielgruppe! Der Wunsch nach Teilhabe über den engen Kreis der Sozialisationsinstanzen Familie und Schule hinaus wiegt offensichtlich erheblich schwerer als gelegentliche Belästigungen und Beleidigungen im Bus, die nicht verschwiegen werden. Dies muss zunächst konstatiert werden. Ob es eine Übergangserscheinung ist und zukünftig mit Hilfe wachsender Erfahrungen der ÖPNV als Vehikel größere Freiräume für die Begegnung mit anderen erschließen lässt (z. B. über die Nutzung von Freizeitangeboten, um Freund*innen zu treffen bzw. sich mit Freund*innen zu treffen), beantwortet die Studie nicht. Ein Großteil der Befragten äußert jedenfalls den Wunsch, mehr Zeit mit Freund*innen verbringen zu können.

Jenseits der berechtigten Forderungen nach Barrierefreiheit des jeweils relevanten Verkehrsraums für Mobilitätswünsche und -ansprüche für alle lenkt die vorliegende Arbeit die Aufmerksamkeit auf grundlegende Teilhabemängel beim Aufwachsen¹. Auch wenn keine Repräsentativität der Feldstudie reklamiert werden kann, erweist sich Busfahren als Indikator für einen Mangel an Begegnung, Wahrnehmung und Berücksichtigung und damit an Erfahrungsräumen. Das sollte zum Nachdenken auffordern über aktuelle Behindertenarbeit in der Tradition der Exklusionsverwaltung, über Teilhabeentwicklungen in lokalen Strukturen, aber ebenso über erforderliche Politiken von Anerkennung und Chancengerechtigkeit. Auf mehr Erkenntnisinteresse sowie Erfahrung im Alltag und Erkenntnisprozesse und -resultate in der Wissenschaft ist zu hoffen!

Elisabeth Wacker

1 Im neuen Bundesteilhaberbericht wird darauf aufmerksam gemacht, dass Menschen mit Behinderung in ihrer freien Zeit erheblich seltener Geselligkeit erfahren als Menschen ohne Behinderung. Dies trifft insbesondere für Jüngere zu (vgl. BUNDESMINISTERIUM FÜR ARBEIT UND SOZIALES (Hrsg.) (2013). Teilhaberbericht der Bundesregierung über die Lebenslagen von Menschen mit Beeinträchtigungen. Teilhabe – Beeinträchtigung – Behinderung. Bonn 212ff.).

Teilhabe am Verkehrssystem
Einfluss selbständiger Mobilität auf die
Freizeitgestaltung junger Menschen mit geistiger
Behinderung
Tillmann, V.
2015, XVII, 245 S. 6 Abb., Softcover
ISBN: 978-3-658-08125-6