

Durchführungshilfe für das Projekt: Mobilität von Rollstuhlfahrern in Dresden

Gliederung

1	Einleitung.....	3
2	Vorbereitung.....	4
	2.1 Umfrage	4
	2.2 Kurzfilm	5
3	Durchführung.....	6
	3.1 Umfrage	6
	3.2 Kurzfilm	6
4	Auswertung.....	9
	4.1 Umfrage	9
	4.2 Kurzfilm	12
5	Ausblick: Einbettung in den Unterricht.....	13
	Literaturverzeichnis	14
	Anhang.....	15

1 Einleitung

Inklusion – Seit einiger Zeit wird die Forderung nach Inklusion, auch im schulischen Kontext, laut. Doch was heißt Inklusion eigentlich? Und wie wird sie umgesetzt?

Jeder Mensch erhält die Möglichkeit, sich vollständig und gleichberechtigt an allen gesellschaftlichen Prozessen zu beteiligen – und zwar von Anfang an und unabhängig von individuellen Fähigkeiten, ethnischer wie sozialer Herkunft, Geschlecht oder Alter.¹

Das Projekt „Mobilität von Rollstuhlfahrern in Dresden“ hinterfragt, inwieweit die Inklusion bis jetzt bei der Benutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel der DVB AG und den Zügen der DB gelungen ist und ob es noch Verbesserungsmöglichkeiten gibt. Das Projekt der DVB AG „ÖPNV für alle“ verspricht bereits viel:

Das gemeinsame Ziel besteht darin, bis 2015 das gesamte Angebot der DVB AG weitgehend barrierefrei zu gestalten. Dazu wurde in den zurückliegenden Jahren die Busflotte vollständig mit Niederflurfahrzeugen bestückt, die zugleich über das Kneeling (seitliches Abkippen) und eine Rampe verfügen. Damit können rollstuhlnutzende Fahrgäste die Busse an rund 80% der Haltestellen erreichen und verlassen. Seit 2010 verkehren auf dem Standardliniennetz in Dresden nur noch Niederflur-Stadtbahnwagen. Sie verfügen jeweils an der ersten Fahrgasttür über eine Rampe, die das Ein- und Ausfahren mit Rollstuhl an nahezu jeder Haltestelle ermöglichen. Stetig erweitert wird die Anzahl der Bus- und Bahnhaltestellen, die über ein Blindenleitsystem und erhöhte Borde verfügen. Dort können Rollstuhlnutzer in der Regel ohne Rampe in bzw. aus Tram oder Bus ein- bzw. ausfahren. Im gesamten Innenstadtbereich (26er-Ring) sind bis auf wenige Ausnahmen alle Haltestellen barrierefrei.²

In Form einer Umfrage wollen wir uns zunächst ein Bild darüber verschaffen, wie das Projekt der DVB AG von den Rollstuhlfahrern angenommen wird, ob viele von ihnen die Öffentlichen Verkehrsmittel benutzen und wie sie die Barrierefreiheit und Hilfsangebote einschätzen. Gleichzeitig sollen auch Fahrgäste ohne Behinderung zu diesem Thema befragt werden. Dabei wollen wir vor allem prüfen, inwieweit sich die Fahrgäste der Barrierefreiheit in Dresden bewusst sind und sie dazu anregen, sich mehr mit diesem Thema auseinander zu setzen. Schließlich geht es um Inklusion und nicht bloß um Integration, d. h. dass auch ein Perspektivwechsel vorausgesetzt werden muss, um das gemeinsame Zusammenleben zu verändern und zu verbessern. Diesen Perspektivwechsel möchten wir schließlich mit einem Kurzfilm erreichen, in dem ein Tagesablauf eines Rollstuhlfahrers mit seinen Hürden gezeigt wird. Diesen würden wir gezielt in der Schule einsetzen, um die SchülerInnen für dieses Thema zu sensibilisieren.

¹ o.A.: „Was ist Inklusion?“ In: http://www.aktion-mensch.de/inklusion/was-ist-inklusion.php?et_cid=28&et_lid=86206 (Download vom 11.07.2014).

² o.A.: „ÖPNV ohne Barrieren.“ In: <http://www.dvb.de/de/oepnv-fuer-alle/> (Download vom 23.05.2014).

2 Vorbereitung

2.1 Umfrage

In Vorbereitung auf unsere Umfrage erarbeiteten wir einen Fragebogen und überlegten, wo und wann wir die Umfrage durchführen wollten.

Wir einigten uns zum einen darauf, dass wir in dem Zeitraum von 14.00 Uhr bis 16.00 Uhr an zwei unterschiedlichen Orten, am Hauptbahnhof Dresden sowie am Postplatz, die Passanten befragen würden. Dabei war uns vor allem wichtig, dass wir eine Zeit wählen, zu der möglichst viele Menschen die Öffentlichen Verkehrsmittel (z. B. auf dem Weg nach Hause oder in die Universität) benutzen. Auch der Ort war entscheidend: Der Hauptbahnhof garantiert, dass wir in unserer Umfrage auch Reisende mit der S-Bahn, dem Regionalexpress o. Ä. einbeziehen. Gleichzeitig eröffnet es die Chance viele Menschen, die entweder mit den Straßenbahnlinien 7, 8, 10, dem Stadtbus oder dem Regionalbus fahren, zu befragen. Außerdem wählten wir den Postplatz, da hier insgesamt sieben Straßenbahnlinien (Linie 1, 2, 4, 8, 9, 11 und 12) sowie zwei Buslinien (62 und 94) regelmäßig halten.

Zum anderen war uns aus eigener Erfahrung bewusst, dass wir im Vergleich zu den Probanden ohne Behinderung nur sehr wenige Rollstuhlfahrer an den beiden genannten Orten antreffen würden. Deshalb vereinbarten wir mit dem Trainer der „Rolling Lions“, einer Dresdner Rollstuhl-Basketball-Mannschaft, einen Termin, den 18.06.2014, an dem wir nach dem Training unsere Umfrage durchführen konnten.

Unser Fragebogen (siehe Anhang) umfasst insgesamt 13 Fragen. Zunächst wollen wir wissen, wie oft die Öffentlichen Verkehrsmittel genutzt oder ob sie eher vermieden werden (Frage 1 und 2). Dabei interessiert uns vor allem, welche Verkehrsmittel benutzt werden und warum (Frage 3 und 4). Da wir die Barrierefreiheit der Haltestellen hinterfragen wollen, sollen die Probanden außerdem angeben, wo sie ein- und aussteigen und ob diese Haltestellen barrierefrei sind (Frage 5 und 6). Diese Frage erscheint als besonders interessant, da wir annehmen, dass sich die meisten Probanden ohne Behinderung nicht darüber bewusst sind, ob die von ihnen genutzten Haltestellen auch für Rollstuhlfahrer geeignet sind. Für die Probanden im Rollstuhl haben wir im Bezug auf die Haltestellen noch drei zusätzliche Fragen entwickelt, die zum einen ihre Zufriedenheit mit den vorhandenen Hilfsmitteln, wie z. B. Rampen (Frage 7), der Anwesenheit von Servicepersonal (Frage 8) und dessen Freundlichkeit (Frage 9) beleuchten sollen. In den anschließenden drei Fragen geht es vor dem Hintergrund, dass bis 2015 alle Haltestellen in Dresden barrierefrei werden sollen, um eine genaue Einschätzung des Handlungsbedarfs. Die Probanden sollen zunächst sagen, ob die Ein- und Ausstiege eher von Straßenbahn oder Bus oder Zug noch ausgebaut werden müssen (Frage 10a). Danach sollen sie einschätzen, in welchen Stadtteilen dringender Handlungsbedarf besteht, ob in der Innen- oder der Außenstadt (eine Nennung von konkreten Stadtteilen wäre wünschenswert) (Frage 10b). Schließlich hoffen wir,

dass die Probanden uns einige konkrete Haltestellen nennen können, die ihrer Meinung nach nicht barrierefrei sind und dringend umgebaut werden sollten (Frage 10c). Die letzte Frage richtet sich wieder vorrangig an Rollstuhlfahrer, die uns eventuell ein besonderes Erlebnis (positiv sowie negativ) bei der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel schildern können.

Da unsere Umfrage am Ende nicht nur in einer Schublade verschwinden sollte, entschieden wir uns am Ende unseres Kurzfilms ein Interview mit der Hauptperson des Films zu zeigen.

2.2 Kurzfilm

Um den Kurzfilm vorzubereiten haben wir uns am 6.05.2014 in Dresden getroffen. Da bis zu diesem Zeitpunkt lediglich das Thema „Mobilität von Rollstuhlfahrern in Dresden“ sowie die Hauptperson des Filmes (ein guter Freund, der seit zwei Jahren im Rollstuhl sitzt) feststanden, haben wir zuerst Ideen zum Ablauf, zum zeitlichen Rahmen sowie zu möglichen Drehorten gesammelt. Schließlich einigten wir uns darauf einen ca. 10 bis 15-minütigen Film zu drehen, der den Tagesablauf unseres im Rollstuhl sitzenden Freundes zeigt. Wichtig war uns dabei, dass wir eine Route wählen, die sowohl positive als auch negative Aspekte, in Bezug auf die Mobilität eines Rollstuhlfahrers im ÖPNV, aufzeigt. Des Weiteren planten wir möglichst viele öffentliche Verkehrsmittel, d. h. Straßenbahn, Bus und Zug, mit einzubinden, um die Unterschiede deutlich zu machen. Diese Differenzen sollten im Kurzfilm anhand warmer und kalter Farben sowie fröhlicher und dramatischer Musik untermalt werden.

Um unsere Route zusammenzustellen, die möglichst barrierefreie und nicht-barrierefreie Haltestellen enthalten sollte, gingen wir nach unserem „Brainstorming“ zum DVB-Infopunkt am Hauptbahnhof. Dort erhielten wir die Broschüre „DVB-Haltestellen-Atlas für Rollstuhlfahrer“, in welcher der Status (barrierefrei, barrierefrei mit Rampe und nicht barrierefrei) von 841 Haltestellen in Dresden angegeben war. Nach der Planung der Route liefen wir diese ab und fotografierten Haltestellen, die für unser Video ebenfalls in Frage kommen konnten.

3 Durchführung

3.1 Umfrage

Den ersten Teil unserer Umfrage führten wir am 18.06.2014 von 14.00 Uhr bis 16.00 Uhr durch. Dabei befragte einer die Passanten am Hauptbahnhof und der andere zur gleichen Zeit die Passanten am Postplatz. Es zeigte sich für beide, wie schwierig es war, Personen zu finden, die sich ein paar Minuten Zeit nehmen wollten und konnten, um unsere Fragen zu beantworten. Zumeist waren es Jugendliche, Studenten und ältere Personen. Insgesamt hatten wir 50 Probanden (wir hatten uns vorher geeinigt, dass jeder 25 Personen befragt).

Noch am gleichen Tag, gegen 19.00 Uhr, führten wir den zweiten Teil der Umfrage bei den „Rolling Lions“ durch. Hier befragten wir 20 Rollstuhlfahrer und waren positiv von ihrem Interesse an unserem Projekt und ihrer regen Teilnahme an unserer Umfrage überrascht. Leider stellte sich heraus, dass nur insgesamt fünf Rollstuhlfahrer die Öffentlichen Verkehrsmittel überhaupt benutzen. Allerdings konnten diese fünf Personen uns einige Erlebnisse, die sie mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln gemacht hatten, schildern, sodass wir uns noch lange unterhielten.

Das Interview mit der Hauptperson unseres Films führten wir an einem anderen Tag, dem 26.6.2014 durch.

Im Bezug auf den Fragebogen zeigte sich bei der Durchführung, dass sich die Fragen 2 und 4 bereits durch die Beantwortung der vorhergehenden Frage erübrigen. Deshalb werden sie bei der folgenden Auswertung auch nicht mit berücksichtigt.

3.2 Kurzfilm

Am Donnerstag, den 05.06.2014 fand schließlich unser Filmdreh statt. Meine Kommilitonin und ich trafen uns 12.00 Uhr am Hauptbahnhof Dresden, um am Servicepunkt eine Zugfahrt (S-Bahn, 15.01 Uhr) mit einem Rollstuhlfahrer anzumelden. Das Servicepersonal der Deutschen Bahn teilte uns mit, wir hätten Glück, dass an diesem Tag nicht so viel los sei. Nur deshalb könnten wir „kurzfristig“ (drei Stunden vorab!) eine Rampe am Hauptbahnhof Dresden und in Radebeul Ost gestellt bekommen. In jedem Fall sei es immer besser einen Tag zuvor eine Fahrt mit einem Rollstuhlfahrer anzumelden. Weiterhin sagte man uns, dass wir uns eine halbe Stunde vor der Abfahrt nochmal am Servicepunkt melden sollten, damit die Mobilitätshelfer uns begleiten können. Um sicherzugehen, dass wir in Radebeul Ost zu unserem Zwischenziel „Physiotherapie“ gelangen, fragten wir nach, ob es dort einen Fahrstuhl gäbe. Die Angestellte der DB schaute in ihrem Computer nach und teilte uns anschließend mit, dass dieser Bahnhof neu gebaut worden ist und ein funktionstüchtiger Fahrstuhl zur Verfügung stehen würde.

Für die Rückfahrt mit dem Regionalexpress (15.21 Uhr) von Radebeul Ost nach Dresden Hauptbahnhof könnten wir vorerst keine Rampe anmelden, da dies nur für die S-Bahn möglich sei. Stattdessen gab man uns einen Infozettel, auf der sich eine Servicenummer befand über die wir die Fahrt mit dem Regionalexpress ankündigen sollten. Auf dem Infozettel fanden wir ebenfalls den Vermerk, dass dieser Anruf mit 14 ct/Min gebührenpflichtig war. Kurze Zeit später tätigten wir den Anruf. Nach langer Wartezeit meldete sich eine unfreundliche Stimme, die uns mitteilte, dass wir den Regionalexpress mit einem Rollstuhlfahrer nicht nehmen könnten, da dieser Zug mindestens 24 Stunden im Voraus bestellt werden muss. Alternativ bestünde die Möglichkeit mit der S-Bahn zurückzufahren, die jedoch erst zwanzig Minuten später käme (15.40 Uhr). Da wir keine andere Wahl hatten, entschieden wir uns auch auf dem Rückweg die S-Bahn zu nehmen, obwohl wir in unserem Film zeigen wollten, dass der Ausstieg auf dem nicht barrierefreien Gleis 9 am Hauptbahnhof mithilfe eines Hubliftes problemlos ermöglicht werden kann.

Nachdem wir die Zugfahrt organisiert hatten, fuhren wir zur Haltestelle „Plauen, Nöthnitzer Straße“, wo wir auf unseren Protagonisten und seine Freundin trafen. Nach einer kurzen Besprechung konnten wir mit dem Filmdreh beginnen. Ausgehend von der „Nöthnitzer Straße“ fuhren wir mit der Straßenbahn Linie 3 zum „Münchner Platz“, wo unser Protagonist im Video ein Seminar im Georg-Schumannbau haben sollte. Um den im Video fungierten Physiotherapietermin wahrnehmen zu können, nahmen wir danach die Straßenbahn der Linie 11 in Richtung „Hauptbahnhof Nord“. Bis zu diesem Zeitpunkt gab es keine Probleme. Die Haltestellen der Straßenbahnen waren barrierefrei und der Ein- und Ausstieg zu jeder Zeit möglich. Eine halbe Stunde vor der geplanten Zugfahrt (14.30 Uhr) meldeten wir uns, wie abgesprochen, erneut am Servicepunkt. Dort fragte man uns ob wir allein zum Bahnsteig 19 kämen. Oben würde jemand auf uns warten, um die Rampe anzulegen. 14.47 Uhr nahmen wir den Fahrstuhl zum Bahnsteig. Nach 13 Minuten Wartezeit fanden wir keinen Mobilitätshelfer und somit auch keine Rampe vor. Somit musste die Freundin unseres Protagonisten beim Einstieg helfen. Nach 15 Minuten Fahrt war auch in Radebeul Ost kein Servicepersonal zur Stelle, um den Ausstieg zu erleichtern. Überdies konnten wir nicht drehen wie unser Protagonist in Richtung der Physiotherapie fährt, da der Fahrstuhl in Radebeul Ost, entgegen der Aussage der Angestellten am Servicepunkt, noch nicht in Betrieb war. Unser geplanter Kurzfilm erhielt an dieser Stelle eine unerwartet negative Sichtweise. Den nächsten Zug (Regionalexpress 14.21 Uhr) konnten wir (aufgrund dessen, dass wir uns nicht mindestens 24 Stunden im Voraus angemeldet haben) nicht nehmen, obwohl sich in Radebeul Ost der Einstiegsbereich des Regionalexpresses nicht vom Einstiegsbereich der S-Bahn unterscheidet und lediglich an der Endhaltestelle Dresden Hauptbahnhof ein Hublift angebracht werden müsste, der jedoch am Bahnsteig ständig zur Verfügung steht. Deshalb waren wir gezwungen noch 20 Minuten auf die S-Bahn zu warten. Als diese 15.40 Uhr ankam war erneut kein Mobilitätshelfer in Sicht, obwohl

wir dies extra in einem gebührenpflichtigen (!) Anruf bestellt hatten. Und auch am Hauptbahnhof waren wir auf uns gestellt. Hätte unser Protagonist allein mit dem Zug fahren wollen, so wäre er vollkommen auf die Hilfe der Passanten angewiesen gewesen, da ein selbstständiges Ein- und Aussteigen nicht möglich ist. Nachdem wir diese negativen Eindrücke mit unserer Kamera festgehalten hatten, fuhren wir 16.10 Uhr vom „Hauptbahnhof Nord“ mit der Linie 11 zur barrierefreien Haltestelle „Zelleschen Weg“, wo unser Protagonist im Kurzfilm noch eine Vorlesung haben sollte. Anschließend fuhren wir, erneut mit der Straßenbahn Linie 11, zur ebenfalls barrierefreien „Räcknitzhöhe“, um von dort aus den Bus Linie 85 in Richtung „Nöthnitzer Straße“ zu nehmen, wo unser Protagonist Rollstuhlbasketballtraining haben sollte. Um den Einstieg und Ausstieg zu ermöglichen senkte der Busfahrer den Niederflerbus ab. An der „Nöthnitzer Straße“ betrug der Abstand zwischen Bus und Bordstein dennoch circa 10 Zentimeter, weshalb der Ausstieg für unseren Protagonisten etwas holprig war. An dieser Haltestelle endete unser erster Drehtag.

Am 18.06.2014 trafen wir uns erneut, um das Rollstuhlbasketballtraining der „Rolling-Lions“ zu filmen. Nach dem Training erhielten wir die Möglichkeit die Rollstuhlfahrer zur Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel zu befragen. Darüber hinaus führten wir ein Interview mit unserem Protagonisten, in welchem er seine Sichtweise zur „Mobilität von Rollstuhlfahrern in Dresden“ schilderte und sich zu positiven und negativen Aspekten des Drehtages äußerte.

4 Auswertung

4.1 Umfrage

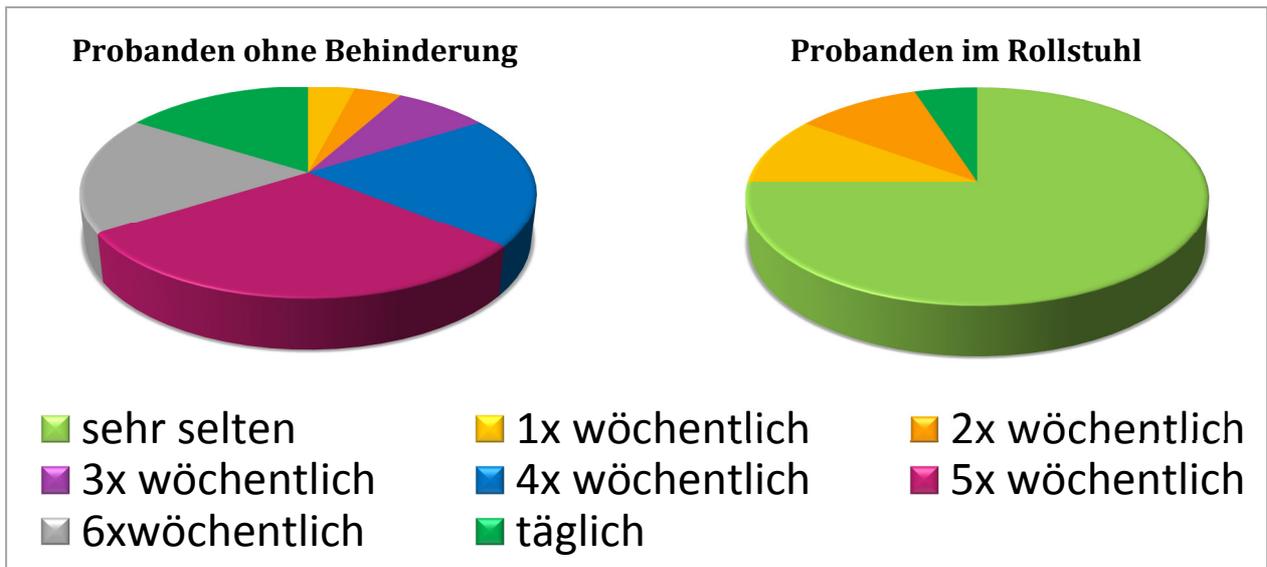
Im Folgenden sollen die Ergebnisse unserer Umfragen zusammengefasst werden, wobei zwischen den Antworten der Probanden ohne Behinderung und den Probanden im Rollstuhl unterschieden wird.

Bereits bei der ersten Frage zeigten sich deutliche Unterschiede: Unter den 50 Probanden ohne Behinderung gab es keine Person, die die Öffentlichen Verkehrsmittel überhaupt nicht nutzt oder selten nutzt. Lediglich zwei Probanden fahren nur einmal wöchentlich, weitere zwei nur zweimal wöchentlich. Auch die Zahl derer, die nur an drei Tagen in der Woche die Öffentlichen Verkehrsmittel gebrauchen, beschränkt sich auf vier Personen. Deutlich mehr Probanden gaben an, die Öffentlichen Verkehrsmittel viermal (10 Personen) und fünfmal wöchentlich (15 Personen) zu benutzen. Auch die Zahl der Befragten, die sechsmal (9 Personen) oder täglich (8 Personen) mit Straßenbahn, Bus, etc. fahren, ist nicht zu unterschätzen. Daraus ergibt sich insgesamt, dass eine deutliche Mehrheit der Probanden die Öffentlichen Verkehrsmittel häufig bis sehr oft benutzt. Dass es nur wenige gab, die selten mit Straßenbahn, Bus etc. fahren, lässt sich wahrscheinlich durch die Orte unserer Umfrage begründen, an denen sich viele Menschen befinden, die mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Zum anderen verweist das Ergebnis darauf, dass wir viele Studenten und Jugendliche befragt haben, die auf dem Weg zur Schule und zur Universität die Öffentlichen Verkehrsmittel nutzen.

Ein deutlich anderes Bild zeigen die Ergebnisse der 20 Probanden im Rollstuhl: Hier gab, wie bereits erwähnt die Mehrheit (15 Personen) an, die Öffentlichen Verkehrsmittel sehr selten bis nie zu verwenden. Als entscheidenden Grund nannten sie, dass sie mit dem Auto mobiler sind, da es überall Parkplätze für Rollstuhlfahrer gibt. Außerdem müssten sie sich, wenn sie die Öffentlichen Verkehrsmittel benutzen müssten, immer Gedanken darüber machen, ob das Aussteigen an der gewünschten Haltestelle überhaupt möglich ist.

Lediglich fünf Personen benutzen die Öffentlichen Verkehrsmittel, zwei davon einmal wöchentlich und wiederum zwei zweimal wöchentlich. Sie sagten dazu, dass sie nur am Wochenende mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, wenn sie abends ausgehen, um etwas mit Freunden zu trinken. Nur ein Proband unter den 20 Befragten benutzt die Öffentlichen Verkehrsmittel täglich.

Die folgende Abbildung verdeutlicht die eben beschriebenen Ergebnisse der ersten Frage grafisch.

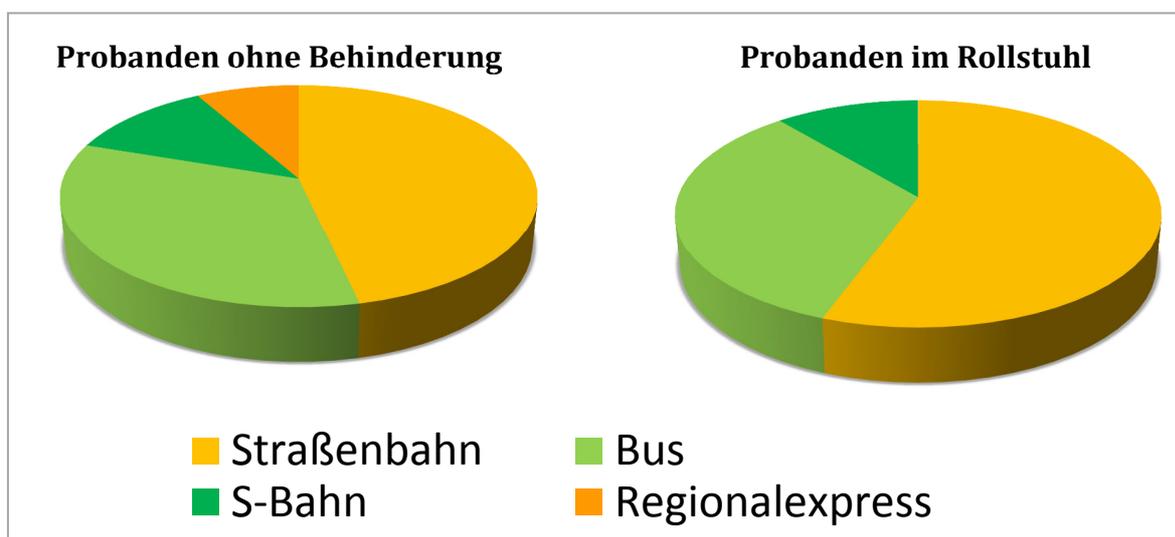


Auch bei der dritten Frage, die die Art der verwendeten Öffentlichen Verkehrsmittel betrifft, zeigen sich Unterschiede. Für das Verständnis der folgenden Ergebnisse soll an dieser Stelle betont werden, dass die Probanden mehrere Verkehrsmittel nennen konnten, da einige nicht nur ausschließlich mit Straßenbahn, Bus, S-Bahn oder Regionalbahn unterwegs sind.

Die Mehrheit der Probanden ohne Behinderung (40 Personen) benutzt vorwiegend die Straßenbahn. 29 der Befragten gaben zudem an, den Bus zu benutzen. Nur ein geringer Teil der Probanden nutzen die S-Bahn (10 Personen) oder die Regionalbahn (7 Personen).

Von den fünf Rollstuhlfahrern, die Öffentlichen Verkehrsmittel überhaupt nutzen, gaben alle an, mit der Straßenbahn zu fahren. Drei von ihnen benutzen zusätzlich den Bus und ein Proband fährt auch mit der S-Bahn. Keiner der Befragten nutzt den Regionalexpress. Dabei nannten sie als wesentlichen Grund, dass sie nicht spontan mit dem Zug reisen können, da sie ihre Reise bereits mindestens 24 Stunden vorher über eine Servicehotline anmelden müssen.

Die folgende Abbildung verdeutlicht die eben beschriebenen Ergebnisse noch einmal grafisch.



Die fünfte Frage, bei der die Probanden gefragt wurden, an welcher Haltestelle sie ein- und aussteigen soll hier nicht ausgewertet werden, da jeder Befragte andere Haltestellen angab. Interessanter ist die Betrachtung der sechsten Frage, die die Barrierefreiheit dieser Haltestellen genauer betrachtet. Dabei konnten die meisten der Probanden ohne Behinderung, wie bereits von uns erwartet, keine Angaben dazu machen. Nur 20% wussten, dass die Haltestellen, an denen sie ein- und aussteigen, barrierefrei sind. Im Gegensatz dazu, waren sich die Probanden im Rollstuhl natürlich über die Barrierefreiheit ihrer Haltestellen deutlich bewusst.

Die nächsten drei Fragen wurden nur den Rollstuhlfahrern gestellt: Vier der fünf Probanden antworteten auf die Frage nach den Hilfsmitteln, dass sie sehr zufrieden mit diesen wären. Außerdem meinten diese vier Personen, dass auch immer freundliches Personal bei Bus und Straßenbahn ihnen helfen würden. Nur das Personal der Deutschen Bahn wurde von allen kritisiert, da es die Befragten schon oft erlebten, dass das angeforderte Personal nicht anwesend war. Nur ein Proband war weder mit den Hilfsmitteln noch mit dem Hilfspersonal bei Straßenbahn und Bus zufrieden. Als Grund nannte der Befragte, dass die meisten Busfahrer das Anlegen der Rampe verweigern würden, da sie nicht versichert wären, wenn den Rollstuhlfahrern dabei etwas geschieht. Dies wurde uns allerdings von anderen Probanden und den DVB nicht bestätigt.

Interessant waren auch die Ergebnisse der zehnten Frage, die den Handlungsbedarf in Hinblick auf die Öffentlichen Verkehrsmittel, die Stadtteile und konkrete Haltestellen interfragte. Dabei zeigte sich wieder, dass die 80% der Probanden ohne Behinderung, die bereits nicht sagen konnten, ob die von ihnen genutzten Haltestellen barrierefrei sind, nicht in der Lage waren, eine konkrete Einschätzung zu den einzelnen Punkten vorzunehmen. So vermuteten sie nur grob, dass der meiste Handlungsbedarf bei den Ein- und Ausstiegen von Bussen besteht und dass die Haltestellen in der Außenstadt noch verbessert werden müssten. Die 20% der Probanden ohne Behinderung, die sich über die Barrierefreiheit ihrer Haltestellen bewusst waren, konnten auch den Handlungsbedarf genauer einschätzen. Hier gaben aber auch alle Befragten an, dass die Bushaltestellen noch ausgebaut werden müssten. Sie vertraten auch die Ansicht, dass die Innenstadt sehr gut ausgebaut ist und es mehr Handlungsbedarf in den äußeren Stadtteilen gibt. Am häufigsten wurden hier die Stadtteile „Neustadt“ und „Löbtau“ genannt. Dies zeigte sich schließlich auch bei der Nennung konkreter Haltestellen, wie z. B. „Tharandter Straße“, „Bünaustraße“, „Louisenstraße“ und „Bischofsweg“.

Auch die Rollstuhlfahrer verwiesen auf die eben genannten Stadtteile und Haltestellen. Sie ergänzten im Bezug auf die erste Teilfrage 10a, dass es auch einen großen Handlungsbedarf bei Zügen gebe, da hier die Abstände zwischen Ausstieg und Bahnsteigkante teilweise sehr groß und ohne fremde Hilfe nicht zu überwinden wären.

Die Ergebnisse der Frage 11 sollen hier ebenfalls nicht berücksichtigt werden, da die Antworten auf die vorhergehenden Fragen, diese schon weitgehend widerspiegeln.

4.2 Kurzfilm

Nachdem wir alle wichtigen Szenen gedreht hatten, konnten wir mit dem Schneiden des Filmes beginnen. Das Ergebnis ist ein 10-minütiger Kurzfilm und ein 5-minütiges Interview mit unserem Protagonisten. Das Video bietet zwar nur einen kleinen Ausschnitt aus dem Tagesablauf eines Rollstuhlfahrers im ÖPNV, jedoch deckt es sich in vielen Punkten mit den Aussagen der anderen Rollstuhlfahrer. So wird bspw. deutlich, dass Dresden innerhalb des 26er Ringes mit der Straßenbahn sehr rollstuhlfahrergerecht ist, da fast alle Haltestellen barrierefrei sind. Die Haltestellen der Niederflrbusse im 26er Ring Dresdens sind ebenfalls weitestgehend barrierefrei, jedoch gibt es an einigen Haltestellen, wie z. B. der „Helmholtzstraße“, „Regensburger Straße“, und „Kaitzer Straße“ noch Handlungsbedarf. Hinsichtlich der Verwendung der „S-Bahn“ oder des „Regionalexpresses“ hat sowohl unser Video als auch unsere Umfrage mit den Rollstuhlfahrern die Gründe aufgedeckt, warum die Rollstuhlfahrer nur sehr ungern auf dieses Verkehrsmittel zurückgreifen. Die Ursachen der Vermeidung des Zuges liegen v. a. im organisatorischen Aufwand, der vor einer Zugreise liegt. Als Rollstuhlfahrer ist es fast unmöglich sich spontan für eine Zugfahrt zu entscheiden, da alles genau geplant werden muss. Dennoch ist zwischen S-Bahn und Regionalexpress zu unterscheiden. Bei der S-Bahn reicht es aus, mindestens drei Stunden vor Abfahrt ein Mitfahrwunsch zu signalisieren. Beim Regionalexpress muss hingegen mindestens 24 Stunden zuvor eine Anmeldung erfolgen. Begründen lässt sich dies dadurch, dass die meisten Bahnsteige der S-Bahn „barrierefrei“ bzw. mit einer Rampe befahrbar sind. Beim Regionalexpress (RE 17085, 18415) wird hingegen bereits am Hauptbahnhof Dresden ein Hublift benötigt, da der Abstand zwischen Bahnsteig und Zug zu hoch ist. Ein weiterer Grund für das Vermeiden des Verkehrsmittels „Zug“ ist der mangelnde bzw. fehlende Service. Nicht nur wir mussten an unserem Drehtag feststellen, dass trotz der Anmeldung kein Servicepersonal zur Stelle war, auch einige Rollstuhlfahrer schilderten ähnliche Erlebnisse. Darüber hinaus ist es schockierend, dass einem Rollstuhlfahrer falsche Informationen über die Funktionsfähigkeit eines Fahrstuhls gegeben wurden! Sicherlich möchte sich niemand vorstellen wie es sich anfühlt, einen hohen organisatorischen Aufwand betreiben zu haben und an der Endhaltestelle festzustellen, dass man keine Möglichkeit hat den Bahnsteig zu verlassen. Glücklicherweise befand sich der Bahnsteig zurück zum Hauptbahnhof auf derselben Seite, sodass wir nicht gezwungen waren unseren Protagonisten jeweils eine Treppe abwärts und aufwärts zu tragen! Ein letzter Grund, der das Zufahren für Rollstuhlfahrer sehr unattraktiv gestaltet, ist die gebührenpflichtige Servicehotline zur Anmeldung einer Zugfahrt. Es stellt sich die Frage inwiefern dies mit dem überall auftauchenden Wort „Inklusion“ vereinbar ist. Vielleicht bietet die DB eine Erklärung, falls sie auf unseren Beschwerdebrief antwortet.

5 Ausblick: Einbettung in den Unterricht

Der Kurzfilm sowie die Umfrage eignen sich v. a. für den Ethikunterricht. In der sechsten Klasse könnte beides im Wahlpflichtbereich 2: „Die Welt anders wahrnehmen: Sich positionieren zum Umgang mit Menschen mit Behinderungen“³ Anwendung finden. Im Grundkurs der elften oder zwölften Klasse bietet sich der Lernbereich 2: „Fragen nach dem guten Handeln. Beurteilen der ethischen Diskurse in der pluralen Gesellschaft“ (Sächsisches Staatsministerium für Kultus und Sport: 31) - mit dem Fokus auf einer „Inklusionsdebatte“ - an.

Eine mögliche Unterrichtsaktivität, die in beiden Klassenstufen geeignet wäre, ist die Durchführung der Umfrage mit den SchülerInnen. Ziel dieser Aktivität ist eine bewusste Auseinandersetzung mit den eigenen Schulwegen und deren Barrierefreiheit sowie eine Sensibilisierung für die Thematik „Mobilität von Rollstuhlfahrern“. In einem weiteren Schritt könnten die Umfrageergebnisse der Schüler mit denen der Rollstuhlfahrer verglichen werden, sodass ein erster Perspektivwechsel ermöglicht wird. Anschließend bietet sich der Einsatz des Kurzfilmes an. Um diesen vorzuentlasten und eine Hör-Seherwartung aufzubauen, könnten die SchülerInnen vorerst selbst einen fiktiven Tagebucheintrag eines Rollstuhlfahrers im ÖPNV schreiben. Darin sollten positive sowie negative Aspekte (z. B. welche Schwierigkeiten könnten sich bei der Verwendung welcher Verkehrsmittel ergeben?) mit einfließen. Dadurch erfolgt erneut ein Perspektivwechsel und eine Sensibilisierung für diese Thematik. Im weiteren Verlauf könnte der Kurzfilm gezeigt werden. Während des Hör-Sehens sollte der Hör-Seh-Zweck eindeutig bestimmt werden, bspw. könnten die SchülerInnen den Arbeitsauftrag erhalten, ihren fiktiven Tagebucheintrag mit dem Tagesablauf des Rollstuhlfahrers im Film zu vergleichen und sich zusätzliche Aspekte, die das Video enthält, zu notieren oder geschlossene Fragen zum Film zu beantworten. Anschließend sollten die Ergebnisse der SchülerInnen präsentiert und diskutiert werden. Es wäre auch möglich, direkt nach dem Hör-Sehen die Emotionen der SchülerInnen anhand der Frage „Was hat dich überrascht?“ einzufangen, um ein offenes Diskussionsklima zu schaffen. Je nachdem welchen Schwerpunkt die Lehrperson im Unterricht setzt, sollte das Thema anschließend anhand unterschiedlicher Materialien, Methoden und Sozialformen noch tiefgründiger thematisiert werden. In einem Grundkurs wäre es bspw. denkbar, auf Grundlage der Umfrage und des Kurzfilmes, eine Pro- und Kontra-Debatte zu führen inwiefern eine Inklusion gelungen ist und welche Faktoren und Einstellungsweisen sich ändern müssen, um einer Inklusion gerecht zu werden.

³ Sächsisches Staatsministerium für Kultus und Sport: 12.

Literaturverzeichnis

o.A.: „Was ist Inklusion?“ In: http://www.aktion-mensch.de/inklusion/was-ist-inklusion.php?et_cid=28&et_lid=86206 (Download vom 11.07.2014).

o.A.: „ÖPNV ohne Barrieren.“ In: <http://www.dvb.de/de/oepnv-fuer-alle/> (Download vom 23.05.2014).

Sächsisches Staatsministerium für Kultus und Sport (2004/2009/2011): „Lehrplan Gymnasium Ethik“. In: http://www.schule.sachsen.de/lpdb/web/downloads/1428_lp_gy_ethik_2011.pdf?v2, (09.07.2014)

Anhang

I Umfrage

II Beschwerdebrief an die Deutsche Bahn

Umfrage zur Mobilität von Rollstuhlfahrern in Dresden

1) Wie oft nutzen Sie wöchentlich die öffentlichen Verkehrsmittel in Dresden?

.....

2) Versuchen Sie die öffentlichen Verkehrsmittel zu meiden?

.....

3) Welche/s (öffentliche/n) Verkehrsmittel benutzen Sie täglich auf dem Weg zur Arbeit/zur Universität/zur Schule?

.....

4) Welches (öffentliche) Verkehrsmittel nutzen Sie vorwiegend? Warum?

.....

.....

.....

5) Wo steigen Sie ein? Wo steigen Sie aus?

.....

.....

.....

6) Sind diese Haltestellen Ihrer Meinung nach barrierefrei?
Falls nein, warum?

.....

.....

7) Sind Sie mit den Hilfsmitteln zufrieden oder wären Verbesserungen notwendig?

.....

.....

8) Ist immer Hilfe da, wenn Sie welche benötigen?

.....

9) Sind die Mobilitätshelfer nett? Wie fühlen Sie sich bei ihnen?

.....

.....

10) *In Dresden sollen alle Haltestellen bis 2015 barrierefrei werden.*
Wo sehen Sie dringend Handlungsbedarf?

a) *Im Bezug auf die Verkehrsmittel allgemein:*
Bei Ein-und Ausstiegen von Bus, Straßenbahn oder Zug ?

.....

.....

b) *Im Bezug auf Stadtteile:* Sehen Sie mehr Handlungsbedarf in der
Innenstadt oder den anderen Stadtteilen? In welchen Stadtteilen?

.....

.....

c) *Im Bezug auf bestimmte Haltestellen:*
Fallen Ihnen Haltestellen ein, an denen es für Rollstuhlfahrer schwierig
oder gar unmöglich ist, die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen?

.....

.....

11. Können Sie uns ein interessantes Erlebnis mit den öffentlichen Verkehrsmitteln
schildern?

.....

.....

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

B Beschwerdebrief

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bin Studentin der TU Dresden und habe im Rahmen einer Untersuchung zur „Mobilität von Rollstuhlfahren im Raum Dresden“ eine sehr traurige Erfahrung gemacht, zu der ich Sie bitte Stellung zu nehmen.

Am 05.06.2014 plante ich mit einem Freund, der im Rollstuhl sitzt, die S-Bahn vom Hauptbahnhof Dresden nach Radebeul Ost zu nehmen und von dort mit dem Regionalexpress wieder zurück zum Hauptbahnhof zu fahren.

Um 12.00 Uhr meldeten wir die Fahrt mit der S-Bahn (15.01Uhr) am Servicepunkt Dresden Hauptbahnhof an. Anschließend fragten wir, ob der Fahrstuhl in Radebeul Ost in Betrieb sei, woraufhin man uns sagte, dass dieser auf jeden Fall funktionstüchtig sei, da der Bahnhof erst neu gebaut worden ist. Darüber hinaus teilte man uns mit, dass wir uns 14.30 Uhr nochmals melden sollten, um die Mobilitätshelfer auf uns aufmerksam zu machen. Für die Rückfahrt sollten wir die Servicehotline 0351 – 2068290 anrufen, um die Fahrt mit dem Regionalexpress RE 17079, 15.21 Uhr anzumelden.

Dies tat ich anschließend, erfuhr jedoch von einer unfreundlichen Stimme, dass die Fahrt mit dem Regionalexpress mindestens 24 Stunden zuvor angemeldet werden muss. Aus diesem Grund entschieden wir uns auch auf dem Rückweg die S-Bahn (15.40 Uhr) zu nehmen, obwohl dies eine zusätzliche Wartezeit bedeutete. Weiterhin musste ich feststellen, dass die Servicehotline mit 14 ct/Min gebührenpflichtig war. Mir stellt sich die Frage inwiefern sich dies mit dem derzeit überall auftauchenden Begriff „Inklusion“ vereinbaren lässt.

14.30 Uhr meldeten wir uns, wie vereinbart, nochmals am Servicepunkt. Dort fragte man uns, ob wir allein zum Bahnsteig 19 kämen. Oben würde jemand auf uns warten, um uns beim Einstieg zu helfen. Nach 13 Minuten Wartezeit fanden wir keinen Mobilitätshelfer vor, weshalb ich meinem Freund beim etwas holprigen Einstieg half.

Nach 15 Minuten Fahrt war auch in Radebeul Ost kein Servicepersonal zur Stelle, um den Ausstieg zu erleichtern.

Überdies war in Radebeul Ost, entgegen der Aussage der Angestellten am Servicepunkt, der Fahrstuhl noch nicht in Betrieb, weshalb wir den Bahnsteig nicht verlassen konnten.

Den nächsten Zug (Regionalexpress 14.21 Uhr) konnten wir (aufgrund dessen, dass wir uns nicht mindestens 24 Stunden im Voraus angemeldet hatten) nicht nehmen, obwohl sich in Radebeul Ost der Einstiegsbereich des Regionalexpresses nicht vom Einstiegsbereich der S-Bahn unterscheidet und lediglich an der Endhaltestelle Dresden Hauptbahnhof ein Hublift angebracht werden müsste, der m. E. am Bahnsteig ständig zur Verfügung steht.

Deshalb nahmen wir 15.40 Uhr, wie angemeldet, die S-Bahn Richtung Dresden Hauptbahnhof. Erneut war weder in Radebeul Ost noch am Hauptbahnhof Dresden eine Servicekraft in Sicht, obwohl wir diese extra in einem gebührenpflichtigen Anruf bestellt hatten.

Mit freundlichen Grüßen,

.....