

Erstellt von:

Univation

Forschungssynthese Mobilität

DAS WIR GEWINNT

Aktion
MENSCH





Abbildungsverzeichnis	4
<hr/>	
1. Einleitung	5
<hr/>	
2. Klärung zentraler Begriffe	6
2.1 Mobilität und Teilhabe	6
2.2 Menschen mit Behinderung	7
2.3 Sozialraum	9
<hr/>	
3. Aktuelle Entwicklungen im Bereich der Mobilität	10
3.1 Treiber des Mobilitätswandels	10
3.1.1 Digitalisierung	10
3.1.2 Nachhaltigkeit	11
3.2 Innovative Mobilitätskonzepte	13
3.3 Öffentlicher Verkehr	15
3.4 Chancen, Risiken und Exklusionsgefahren	17
<hr/>	
4. Rahmenbedingungen	19
4.1 Rechtliche Rahmenbedingungen	19
4.2 Bedingungen für eine inklusive und barrierefreie Gestaltung von Mobilität	21
<hr/>	
5. Perspektive der Menschen mit Behinderung	25
5.1 Barrieren, Nutzungsverhalten und Mobilitätserfahrungen	26
5.2 Förderung der Mobilität	29
5.3 Zufriedenheit / Wünsche und Bedarfe	29
<hr/>	
6. Impulse und Good Practice	34
6.1 Impulse und Good Practice inklusiver Mobilitätskonzepte	34
6.2 Impulse und Good Practice-Beteiligungsverfahren	35
<hr/>	
7. Empfehlungen für Akteur*innen aus den Bereichen öffentlicher und privater Mobilitätsangebote	37
<hr/>	
8. Literaturverzeichnis	38
<hr/>	
Impressum	43

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1

Übersicht des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (2021, Seite 13)
zur Heterogenität der Gruppe von Menschen mit Behinderung **8**

Abbildung 2

Emissionen durch Pkw, Darstellung des Umweltbundesamts (2021) **12**

Abbildung 3

Struktur des Öffentlichen Verkehrs (Dziekan 2011, Seite 318) **16**

Abbildung 4

Die Prinzipien des Universal Design (Internationales Design Zentrum Berlin e.V.
2008, S. 123) **22**

Abbildung 5

Bereiche des Lebens mit den größten Schwierigkeiten (Aktion Mensch 2021, Seite 47) **30**

Abbildung 6

Verbesserungsbedarf Mobilität nach Stadt / Land (Aktion Mensch 2021, Seite 29) **31**

Abbildung 7

Konkrete Verbesserungsbedarfe aus Sicht von Menschen mit Schwerbehinderung
(Aktion Mensch 2021, Seite 30) **32**

Abbildung 8

Zentrale Verbesserungsbedarfe für Menschen mit Schwerbehinderung
im Zusammenhang mit Mobilität (Aktion Mensch 2021, Seite 28) **33**

Anmerkungen

Sofern nicht Personen eines bestimmten Geschlechts (beispielsweise Frauen, Männer, divers...) in dem Text angesprochen werden, werden in den Formulierungen mit der folgenden Priorität alle Geschlechter adressiert:

(1) Es werden geschlechtsneutrale Bezeichnungen genutzt (zum Beispiel Studierende).

(2) Es wird das Gendersternchen (*) verwendet (zum Beispiel Schüler*innen, ein*eine Schüler*in).

Bei zusammengesetzten Wörtern oder bei Platzmangel wird für das an erster Stelle stehende Bestimmungswort

a) eine geschlechtsneutrale Form gewählt (zum Beispiel Studierendenbefragung),

b) das generische Maskulinum genutzt (zum Beispiel Schülergruppe).

1. Einleitung

Individuelle Mobilität ist ein zentraler Aspekt des menschlichen Daseins. Sie ermöglicht uns Freiheit, Unabhängigkeit, Selbstbestimmung und gesellschaftliche Teilhabe; sie bestimmt unseren Aktionsradius und den Möglichkeitsraum, in dem wir unsere Entscheidungen darüber treffen, wie wir unsere Freizeit gestalten, welchen Job wir annehmen, welche Reisen wir unternehmen und welche Orte wir aufsuchen können – sie ist folglich „ein wichtiger Baustein sozialer Inklusion“ (Daubitz 2011, Seite 183). Die Fähigkeit zur freien Bewegung ist ein „essentiell Menschenrecht“ (Blais und El-Geneidy 2015, Seite 3), denn sie ermöglicht uns Aktivitäten, die zur Alltagsbewältigung unabdingbar sind, und gilt vielfach als ein entscheidendes Kriterium für eine hohe Lebensqualität (ebenda). Doch Mobilität gestaltet sich auch sehr unterschiedlich, und der individuelle Möglichkeitsraum wird durch Faktoren wie sozioökonomischer Status, Alter sowie etwaige physische, kognitive oder geistige Beeinträchtigungen entscheidend geprägt. Gerade für Menschen mit einer physischen oder geistigen Behinderung ist dieser Möglichkeitsraum immer noch stark eingeschränkt. Sie sehen sich im Alltag einer Menge von physischen, psychischen und oftmals auch ökonomischen Barrieren gegenüber, die ihnen den Zugang zu einer Vielzahl verschiedener Bereiche des öffentlichen Lebens, wie Freizeit-, Kultur- und Bildungseinrichtungen, sowie dem Arbeitsmarkt verwehren und folglich gesellschaftliche Teilhabe verhindern.

Acht von 100 Bürger*innen der EU erleben aktuell – bedingt durch ihre Behinderung – Einschränkungen in Bezug auf ihre persönliche Mobilität (Spark Labs und Spark Works 2020). Die demografische Entwicklung wird langfristig zu einem deutlichen Anstieg der Zahl älterer Menschen in der Gesellschaft führen, wodurch sich auch der Anteil an Menschen mit Einschränkungen erhöhen wird. Darüber hinaus muss sich

die Gesellschaft den immensen Herausforderungen der Digitalisierung und des Klimawandels stellen. Hierfür bedarf es einer Mobilitätswende, die sowohl den gesellschaftlichen Herausforderungen Rechnung trägt, als auch einen gleichberechtigten Zugang zu Mobilitätsangeboten für alle Menschen sicherstellt.

Im Rahmen dieser Forschungssynthese sollen deshalb die aktuelle Situation von Menschen mit Behinderung im Bereich Mobilität in Deutschland sowie deren Bedarfe und Wünsche in den Blick genommen werden. Die Forschungssynthese soll Erkenntnisse dazu liefern, wie die Kontextbedingungen inklusiver und selbstbestimmter Mobilität verbessert werden können. Zu diesem Zweck werden auch die rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen für die Entwicklung von Mobilität in Deutschland näher skizziert.

Zunächst erfolgen eine Erläuterung und Definition zentraler Begriffe (Kapitel 2). Im Anschluss werden einige aktuelle Trends und Entwicklungen im Bereich Mobilität skizziert (Kapitel 3). Dabei werden sowohl die zentralen Treiber des Mobilitätswandels näher beleuchtet (Kapitel 3.1) als auch einige innovative Mobilitätskonzepte (Kapitel 3.2) sowie die Rolle des Öffentlichen Verkehrs (Kapitel 3.3) vorgestellt. Abschließend werden die Chancen und Risiken dieser Entwicklung zusammengefasst (Kapitel 3.4). In Kapitel 4 erfolgt eine Erläuterung der Rahmenbedingungen für eine inklusive und barrierefreie Mobilität. Danach wird die Perspektive von Menschen mit Behinderung im Mobilitätskontext berücksichtigt (Kapitel 5). Abschließend erfolgt eine Darstellung von Impulsen und Good Practice-Beispielen (Kapitel 6), und es werden mögliche Ansatzpunkte für unterstützende Maßnahmen im Bereich Mobilität für Menschen mit Behinderung diskutiert (Kapitel 7).

2. Klärung zentraler Begriffe

2.1 Mobilität und Teilhabe

Laut Ammosers und Hoppes Glossar des Verkehrswesens und der Verkehrswissenschaft (2006, Seite 9) ist **Mobilität** (lateinisch mobil = beweglich) „eine natürliche Eigenschaft von Gegenständen und Lebewesen, die sie dazu befähigt, beweglich zu sein – und zwar aktiv (sich selbst bewegen) oder passiv (beweglich zu sein)“. Dabei umfasst der Begriff „neben der räumlichen beziehungsweise geografischen Dimension auch eine geistig-intellektuelle sowie eine soziale Dimension“, weil sich Personen – neben der geografischen Dimension der räumlichen Veränderung von Objekten – gleichzeitig in einem Möglichkeitsraum bewegen, in dem sie verschiedene Handlungsoptionen abwägen und Entscheidungen treffen (ebenda). Ähnlich definieren Schwedes und andere (2018, Seite 5–6) Mobilität als die „subjektive Ausprägung von Ortsveränderungsmöglichkeiten“, wobei der individuelle Raum der Möglichkeiten stark durch räumliche, physische, ökonomische und gesellschaftliche Rahmenbedingung sowie von der subjektiven Wahrnehmung geprägt wird. Auch Vester (1990, Seite 465) sieht in Mobilität „weniger die konkrete Bewegung, als vielmehr die abstrakte Möglichkeit zum Ortswechsel“. Deutlich unterschieden werden kann Mobilität von Verkehr. Dieser bezieht sich ausschließlich auf die räumliche Fortbewegung beziehungsweise Ortsveränderung von Personen und Gütern (Markowetz und Wolf 2020; Canzler 2013; Schwedes und andere 2018, Seite 10) und impliziert bezogen auf das Gesamtsystem eine angebotsorientierte Perspektive (der Fokus liegt auf Infrastruktur und Fortbewegungsmitteln), während sich Mobilität verstärkt auf individuelle Bedürfnisse bezieht (Wolking 2021). Ein Mobilitätsbegriff, der subjektive Wahrnehmungen miteinbezieht, ermöglicht die Ableitung eines Teilhabegrads, auf dessen Basis individuelle Möglichkeitsräume verbessert werden können (Daubitz 2021).

Die WHO definiert **Teilhabe** als das „Eingebundensein in eine Lebenssituation“ (Aktion Mensch 2020). Stöppler (2015, Seite 10) sieht in realisierter Teilhabe nicht nur eine Teilnahme an gesellschaftlichen Bereichen, sondern „Aktivität, Mitwirkung und Selbstbe-

stimmung“, bezogen auf verschiedene Bereiche wie Wohnen, Arbeit, Freizeit und Mobilität. Dabei fordert das Konzept Teilhabe eine Veränderung der Umwelt: „Die Grenzen der Teilhabe werden dabei durch die Art und den Umfang der gesellschaftlich aktivierten Ressourcen wie Zeit, Finanzen, technische Hilfsmittel et cetera definiert“ (ebenda). Im wissenschaftlichen und politischen Diskurs wird Teilhabe zunehmend zu einem Leitbegriff, wenn es darum geht, die Zukunft eines gesellschaftlichen Miteinanders gemeinsam zu entwickeln. Wesentliche Voraussetzung zur Realisierung von Teilhabe sind dabei materielle Ressourcen und politische Rechte, die verfügbaren Infrastrukturen sowie individuellen Fähigkeiten (Daubitz 2021).

Eine Teilhabe im Kontext von Mobilität ermöglicht folglich nicht nur aktive Bewegung beziehungsweise tatsächliche Ortsveränderung, sondern auch, „seine Lebensziele verfolgen und umsetzen zu können, soziale Netzwerke zu bilden und aufrecht zu erhalten, sich weiterzubilden et cetera. Somit sind auch die Potenziale von Mobilität für ein ‚gutes Leben‘ entscheidend. Die Möglichkeit einer Ortsveränderung befördert das Gefühl, selbstständig handeln zu können und nicht abhängig zu sein“ (Daubitz 2021, Seite 78–79). Auch Roger Mackett (2015) betont in seiner Arbeit über Zugangsbarrieren zu Mobilität von Menschen mit geistiger oder seelischer Behinderung die hohe Bedeutung von aktiver Bewegung für das persönliche Wohlbefinden von Menschen, weil Mobilität Teilhabe und Zugang zu den Bereichen Arbeit, Bildung und Freizeit bietet, soziale Kontakte ermöglicht und den Betroffenen Bedeutsamkeit und Selbstwirksamkeit vermittelt. Ebenso konstatieren Markowetz und Wolf (2020) vielfältige Teilhabepotenziale im Rahmen von Mobilität, unter anderem in Bezug auf die Vergrößerung des Aktionsraumes, der „Erreichbarkeit der individuell nützlichen Umwelt“, der „zeitliche(n), räumliche(n) und personale(n) Unabhängigkeit“, einer Steigerung der Lebensqualität und zur „Befriedigung biologischer (zum Beispiel Einkaufen, Erholung) und sozialer (zum Beispiel Kommunikation, Interaktion) Bedürfnisse“. Die individuellen Anforderungen an den Möglichkeitsraum zur Erfüllung der eingangs genannten Bedürfnisse werden unter dem Begriff Mobilitäts-

bedarf zusammengefasst (Schwedes und andere 2018). Mobilitätsangebote, die die subjektive Mobilität erhöhen und Teilhabe ermöglichen, sind nicht notwendigerweise Maßnahmen der Verkehrsplanung. Beispielsweise können auch Selbstverteidigungskurse die Hürden zur Nutzung von angstbesetzten Räumen (etwa schlecht beleuchtete Unterführungen) reduzieren, Bildungsangebote / Kompetenztrainings zur Nutzung von Verkehrssystemen oder digitale Angebote von Mobilitätsdienstleistern sowie Fahrtrainings Mobilitätsangebote darstellen (Schwedes und andere 2018). Zur Realisierung von Teilhabe im Kontext von Mobilität muss laut Daubitz (2021, Seite 91) aber zunächst die „soziostrukturell unausgewogene Beteiligung im Bereich der Mobilitätspolitik“ beseitigt werden:

„Mit Migrant*innen, Einkommensarmen, Kindern und Jugendlichen, Alleinerziehenden, körperlich oder psychisch eingeschränkten Personen wie auch älteren Menschen gilt es, gemeinsam Formate zu entwickeln, um die Dominanz von zumeist akademisch gut ausgebildeten männlichen Bürgern zurückzudrängen. [...] Denn, um überhaupt angemessene lebensweltorientierte Mobilitätskonzepte zu realisieren, müssen die schwer erreichbaren Bevölkerungsgruppen erst einmal in die Lage versetzt werden, Ursachen für mobilitätsbezogene Probleme in ihrem Alltag zu benennen und für sich Lösungsstrategien zu entwickeln. Hier setzen Strategien, Maßnahmen und Methoden an, die Kompetenzen und Fähigkeiten individuell entwickeln.“

(Daubitz 2021, Seite 91)

2.2 Menschen mit Behinderung

Die Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen (UN-BRK) definiert Menschen mit Behinderung als „Menschen, die langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, welche sie in Wechselwirkungen mit verschiedenen Barrieren an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern können“ (Vereinte Nationen 2017).

Auch der Behinderungsbegriff in § 2 SGB IX, der im Sinne der UN-BRK durch das Bundesteilhabegesetz modifiziert worden ist, unterstreicht, dass die Behinderung an sich vor allem ein Ergebnis eines Zusammenwirkens gesellschaftlich präsenter Beeinträchtigungen und Barrieren ist (Tolmein 2019; Bundesgesetz; Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz). Eine Beeinträchtigung von Personen liegt laut dem Paragraphen dann vor, „wenn der Körper- und Gesundheitszustand von dem für das Lebensalter typischen Zustand abweicht“ (§ 2 SGB IX Absatz 1). Eine Behinderung liegt laut SGB IX dann vor, wenn Personen durch die Wechselwirkung ihrer Beeinträchtigungen „mit einstellungs- und umweltbedingten Barrieren [...] mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monate“ an einer gleichberechtigten Teilhabe gehindert werden.

Der Teilhabebericht der Bundesregierung über die Lebenslagen von Menschen mit Beeinträchtigung (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2021) unterscheidet – angelehnt an die Internationale Klassifikation von Funktionsfähigkeit, Behinderung und Gesundheit (International Classification of Functioning, Disability and Health, kurz: ICF) – zudem zwischen Menschen mit Beeinträchtigung und Menschen mit Behinderung (Abbildung 1). Menschen mit Beeinträchtigung haben laut Definition eine Schädigung der Körperstrukturen oder -funktionen,¹ die ihre Leistungsfähigkeit im Zusammenhang mit diesen Schädigungen dauerhaft beeinträchtigt, aber nicht notwendigerweise ihre Aktivitäten im Alltagsleben einschränkt. Menschen mit Behinderung weisen dieselben Merkmale auf, wobei ihre Beeinträchtigungen „so mit Barrieren in ihrer räumlichen und gesellschaftlichen Umwelt“ zusammenwirken, dass eine gleichberechtigte Teilhabe an einzelnen Lebensbereichen nicht mehr möglich ist. Eine amtliche Anerkennung der Behinderung ist nicht notwendig (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2021, Seite 10).²

Menschen mit Behinderung haben die Möglichkeit, bei der zuständigen Stelle eine amtliche Anerkennung ihrer Behinderung zu beantragen. Der zugemessene Grad der Behinderung orientiert sich dabei an der Schwere der Behinderung; er reicht von 20 bis 100 und wird in Zehnerschritten zugemessen. Ab einem

1 Hierunter werden auch psychische Funktionsstörungen gefasst.

2 In der vorliegenden Forschungssynthese wird – je nach herangezogenen Quellen – von Menschen mit Behinderung und Menschen mit Beeinträchtigung gesprochen.

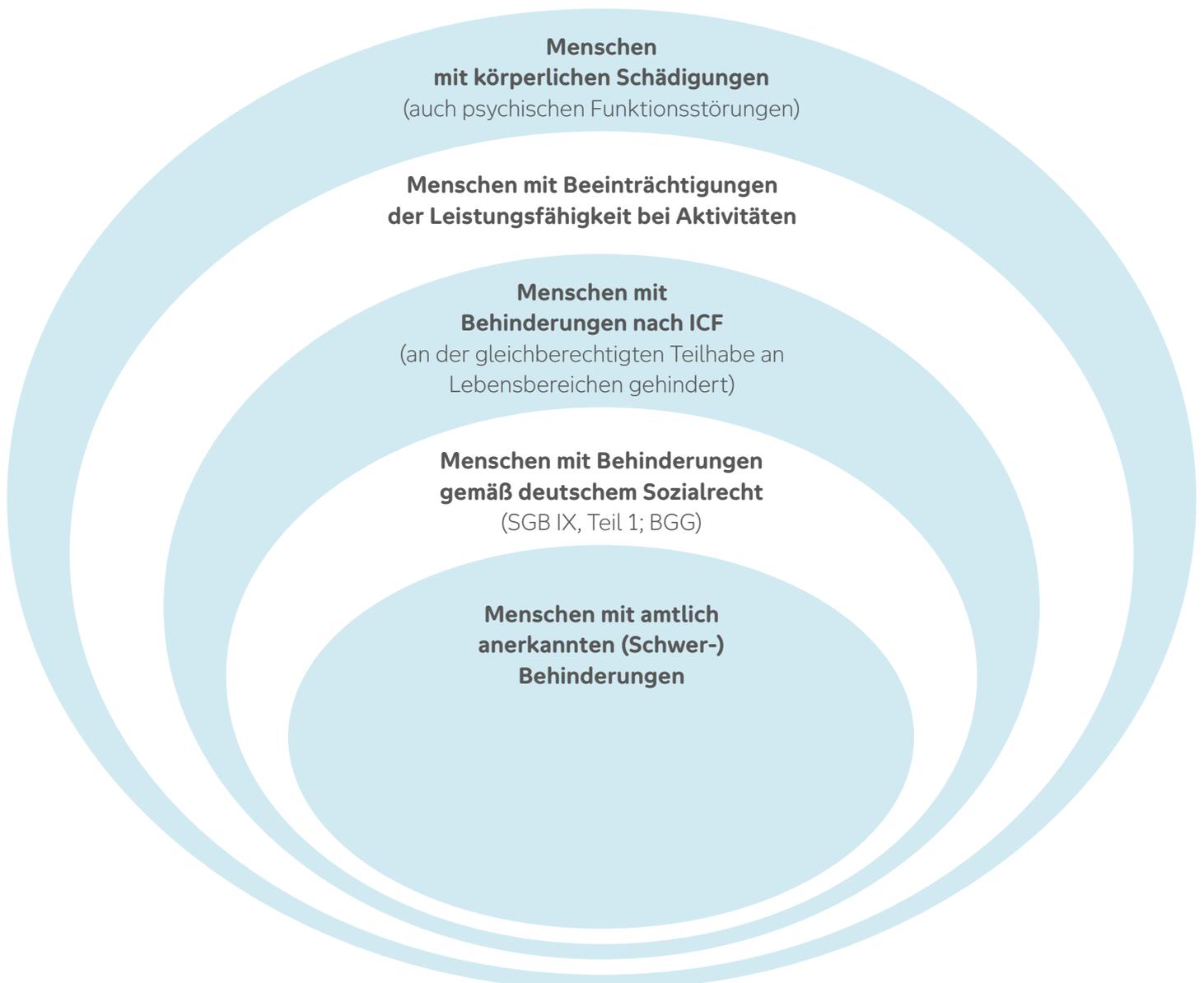
Behinderungsgrad von 50 wird von einer Schwerbehinderung gesprochen. Der Grad der Behinderung sowie weitere Merkzeichen werden von der zuständigen Behörde im Schwerbehindertenausweis vermerkt, der Menschen mit einer Behinderung zur Inanspruchnahme von Nachteilsausgleichen berechtigt (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2021, Seite 11).

bislang nicht als ‚behindert‘ adressiert werden, dennoch je situativ ‚behindert werden‘ können“. Als Beispiele werden Personen genannt, die einen Kinderwagen schieben und auf räumliche Barrieren treffen oder Menschen mit Fluchtmigrationshintergrund, die aufgrund sprachlicher Barrieren keinen Anschluss finden.

Trescher und Hauck (2020, Seite 17 – 21) verstehen – in Anlehnung an die foucaultsche Diskurstheorie – Behinderung hingegen als eine Praxis, die sich diskursiv vollzieht. Behinderung zeigt sich demnach immer dann, wenn „Subjekte je situativ an Diskursteilhabbarrieren stoßen“. Daraus folgt, „dass Subjekte, die

Laut Statistischem Bundesamt (2020) lebten Ende 2019 etwa 7,9 Millionen Menschen mit Schwerbehinderung (Verständnis gemäß § 2 SGB IX Absatz 2) in Deutschland, was einem Bevölkerungsanteil von 9,5 Prozent entspricht. 25,3 Prozent der Menschen mit Schwerbehinderung waren 64 Jahre oder älter.

Abbildung 1: Übersicht des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (2021, Seite 13) zur Heterogenität der Gruppe von Menschen mit Behinderung



2.3 Sozialraum

Beim Begriff des **Sozialraumes** unterscheidet die Wissenschaft zumeist zwischen einem Verständnis des Raumes, der durch kommunale Grenzen definiert wird, und einem relationalen Verständnis, bei dem der Raum das Ergebnis von Interaktions- und Aushandlungsprozessen ist (Trescher und Hauck 2020). Die Entstehung des Sozialraumbegriffs ist eng verknüpft mit den Ursprüngen der Stadt- und Raumsoziologie. Im Zuge der industriellen Revolution im 19. Jahrhundert ziehen die zahlreichen Fabrikgründungen immer mehr Menschen auf der Suche nach Arbeit an die Orte der industriellen Fertigung, was zu einem explosionsartigen Anwachsen der Bevölkerungszahlen in den Städten führt (Löw 2010). Fortan wird der Raum als solcher „das relationale Produkt vielfältiger Interessenskämpfe, Ausgrenzungs- und Anerkennungsstrategien“ (ebenda, Seite 605). Der französische Soziologe Henri Lefebvre prägte die Raumsoziologie entscheidend mit einem relationalen Begriff des Raumes, der stets als sozialer Raum zu verstehen und immer das Produkt der jeweils spezifischen Gesellschaft ist (Löw 2010). Auch Kessl und andere (2002) betonen die Konstitution des Raumes als Sozialraum, da dieser diskursiv durch die handelnden Subjekte angeeignet und hervorgebracht wird. Diese praktische und diskursive Konstitution des Raumes bedingt folglich den Ausschluss derer, die nicht am Diskurs teilhaben können oder dürfen (Foucault und Konersmann 2017). In der Sozialen Arbeit bezeichnet Sozialraumorientierung einen handlungsleitenden und transdisziplinären Ansatz, bei dem die Interessen der

Leistungsberechtigten als Ausgangspunkt fungieren, personale und sozialräumliche Aspekte berücksichtigt werden, die aktivierende Arbeit einer betreuenden Tätigkeit vorangestellt wird und verschiedene soziale Dienste integriert und miteinander vernetzt werden (Hinte 2008; Budde und andere 2007).

Laut Teilhabebericht des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (2021, Seite 335–336) ist der **öffentliche Raum** „ein im Alltagsleben bedeutsamer Teil der Umwelt, zu dem öffentlich genutzte Gebäude, Straßen und Plätze zählen. Er umfasst unter anderem Geschäfte des Einzelhandels, Behörden, Bahnhöfe und Haltestellen, Sportanlagen, Gastronomie und kulturelle Veranstaltungsorte.“ Die zentralen Fragen im Zusammenhang mit Inklusion und Teilhabe sind, „wo und inwiefern sich in einem Sozialraum inklusive Praxen vollziehen und in welcher Hinsicht Handlungsbedarfe ausgemacht werden können“ (Trescher und Hauck 2020, Seite 11). Gerade im Kontext einer zunehmend veränderten Wohnsituation von Menschen mit Behinderung in dezentralisierten und selbstständigeren Wohnformen stellen sich besondere Anforderungen an das unmittelbare und erweiterte Wohnumfeld, um den Betroffenen eine weitestgehend selbstständige Lebensführung zu ermöglichen. Durch Mobilität und die Erweiterung des persönlichen Aktionsradius der Bewohner*innen kann die Orientierung im Wohnumfeld verbessert werden. Besonders eine Unabhängigkeit von „klassischen“ Fahrdiensten für Menschen mit Behinderung ermöglicht das Wohnen in unabhängigen und individuellen Wohnformen (Stöppler 2015).

3. Aktuelle Entwicklungen im Bereich der Mobilität

Der gesamte Mobilitätsbereich ist aktuell durch einen tiefgreifenden Transformationsprozess gekennzeichnet. Urbanisierung, Individualisierung, der demografische Wandel sowie die Digitalisierung stellen den Bereich der Mobilität vor große Herausforderungen, eröffnen aber gleichzeitig eine Vielzahl an Möglichkeiten. Die genannten Makroentwicklungen auf gesellschaftlicher Ebene werden einen tiefgreifenden Wandel im Hinblick auf das Mobilitätsverhalten, die Mobilitätsangebote, Leitbilder sowie politische Strategien zum Thema Mobilität anstoßen (Wolking 2021). Nach Jahrzehnten, in denen „autofreundliche Städte“ und der motorisierte Individualverkehr die Planung von Verkehrskonzepten dominierten, sind es heute zunehmend gesellschaftliche Zielvorgaben wie Umweltschutz, Energieeffizienz, der Ausbau öffentlicher und multimodaler Verkehrsangebote zum Schutz der Gesundheit und Erhöhung der Lebensqualität, besonders im urbanen Raum, die Eingang in nachhaltige Mobilitätskonzepte finden (Pries und Roos 2020). Zu ihrer Realisierung bedarf es eines ganzheitlichen Planungsansatzes, der die unterschiedlichen Interessen und Ansprüche verschiedener gesellschaftlicher Akteur*innen kooperativ und transparent berücksichtigt, um eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und die Sicherung sozialer Teilhabe zu gewährleisten (Schwedes und Rammert 2021; Schwedes und andere 2018). Die Europäische Kommission stellt beispielsweise interessierten Kommunen mit ihrem Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) ein Manual zur Entwicklung nachhaltiger kommunaler Verkehrskonzepte zur Verfügung. Die Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan sind 2019 bereits in einer zweiten aktualisierten Auflage erschienen (Rupprecht und andere 2019). Da die Themenbereiche Mobilität und Verkehr eng mit der Daseinsvorsorge verknüpft sind, kommt gerade den Kommunen eine besondere Verantwortung bei der Entwicklung, Koordination und Implementierung geeigneter nachhaltiger Mobilitätskonzepte zu (Pries und Roos 2020).

Im Folgenden sollen exemplarisch einige der wichtigsten Treiber des mobilen Wandels sowie verschiedene innovative Verkehrs- beziehungsweise Mobili-

tätskonzepte (beispielsweise „Mobility as a Service“) vorgestellt werden. In einem gesonderten Abschnitt werden der Öffentliche Verkehr, seine Bedeutung und sein Potenzial diskutiert. Abschließend widmet sich das Kapitel den Chancen, Risiken und möglichen Exklusionsgefahren, die im Zusammenhang mit den genannten Trends und Entwicklungen für Menschen mit Behinderung entstehen können.

3.1 Treiber des Mobilitätswandels

3.1.1 Digitalisierung

„Die digitale Revolution erfasst gegenwärtig alle Bereiche von Wirtschaft und Gesellschaft und wird ähnliche disruptive Auswirkungen haben wie die industrielle Revolution im 19. Jahrhundert.“
(Zukunft Mobilität 2016)

Die Art, wie Menschen Mobilität wahrnehmen, unterliegt einem steten Wandel, der seit jeher Ausdruck des technischen Fortschritts ist. Innovationen und Erfindungen prägen nicht nur unsere Vorstellung von Mobilität, sondern beeinflussen auch unseren Zugang zu Produkten, Dienstleistungen und Jobs (Spark Labs und Spark Works 2020). Das Eingangszitat dieses Abschnitts zeigt deutlich, in welchem tiefgreifenden Transformationsprozess sich unsere Gesellschaft gegenwärtig befindet. Wittmer und Linden (2017) sehen in der Digitalisierung einen Gigatrend; dabei handelt es sich um einen Trend, der alle existierenden Megatrends (beispielsweise Mobilität, Individualisierung, Urbanisierung, Globalisierung), weitere Trendformen und sämtliche Lebensbereiche beeinflusst. Auch Wolking (2021, Seite 118–119) sieht in der Digitalisierung einen der zentralen Treiber für die Transformation des Mobilitätssektors, da sich die Digitalisierung „sowohl auf die Angebotsseite als auch die Nachfrageseite auswirkt“. Zudem sind entscheidende Faktoren die Implementierung und Umsetzung neuer (digitaler) Mobilitätsdienstleistungen, die sich auch langfristig in einem veränderten Konsumverhalten der Nut-

zer*innen niederschlagen werden, wobei die Inanspruchnahme von Dienstleistungen eine zunehmende Distanz zu Eigentum schafft (beispielsweise Verzicht auf ein eigenes Auto zugunsten der Inanspruchnahme von Sharing-Angebote; ebenda). Durch eine verstärkte Vernetzung und Integration verschiedener Informationen können Angebote besser koordiniert und an die Anforderungen der Nutzer*innen angepasst werden (Pries und Roos 2020). Insbesondere die mittlerweile nahezu flächendeckende Nutzung von Smartphones ermöglicht dabei einen ständigen Zugang zur Buchung und Zahlung dieser Dienstleistungen, wobei hier auch von „digitaler Mobilität“ gesprochen werden kann (Wolking 2021), da die Technik die Bewegung durch den virtuellen und physischen Raum unterstützt und den Nutzer*innen erweiterte Mobilitätsmöglichkeiten durch eine erhöhte Flexibilität und Bewegungsfreiheit bietet (Schmoll und andere 2014). Gerade bei multimodaler Mobilität – also der Kombination von verschiedenen Mobilitätsangeboten (Dziekan 2011; Wolking 2021) – können entsprechende multimodale (Informations-)Dienstleistungen eine geeignete Plattform bieten, um zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten, wie dem ÖPNV, Fahrdiensten und Sharing-Angeboten, verkehrs- und anbieterübergreifend zu vermitteln (Wolking 2021; Pries und Roos 2020, Seite 13). Aktuell stellen allerdings die vielfältigen Apps verschiedener Mobilitätsanbieter und deren Uneinheitlichkeit in der Steuerungs- und Buchungsfunktion noch eine Herausforderung für die Nutzer*innen dar (Pries und Roos 2020).

Eine Grundvoraussetzung für die effektive Nutzung digitaler Mobilität ist dabei der freie Zugang zum mobilen Internet, wobei sich folglich die Abhängigkeit der Nutzer*innen von einem effektiven und mobilen Netzzugang erhöht. Der mobile Internetzugang „muss aufgrund seiner Bedeutung für private wie kommerzielle Nutzer als kritische Infrastruktur wahrgenommen werden“ (Schmoll und andere 2014). Aktuell lassen sich hier in Deutschland noch große regionale Unterschiede feststellen, wobei starke Defizite vorrangig ländliche Regionen betreffen (Agora Verkehrswende 2017).

3.1.2 Nachhaltigkeit

Auch im Bereich der Verkehrs- und Mobilitätsplanung spielt der **fortschreitende Klimawandel** durch den steigenden Schadstoffausstoß, ineffiziente Produkte, die Verknappung von Rohstoffen und das schnelle wirtschaftliche Wachstum von Entwicklungs- und Schwellenländern eine gewichtige Rolle. Der Aspekt der Nachhaltigkeit rückt deshalb auch bei der Entwicklung zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte ins Zentrum der Aufmerksamkeit. Holz-Rau (2011) teilt die Entwicklungsziele, die sich dem Prinzip der Nachhaltigkeit verschreiben, in drei zentrale Dimensionen auf: Die soziale Dimension berücksichtigt dabei einen gleichberechtigten Mobilitätszugang, die erhöhte Verkehrssicherheit und die Reduzierung von Umweltbelastungen durch den Verkehr; die ökonomische Dimension verschreibt sich der Finanzierbarkeit des Angebots und der Förderung der Volkswirtschaft; die ökologische Dimension befasst sich mit der Reduktion fossiler Energieträger und dem Erhalt von Landschaften. Eine zunehmende Sensibilisierung der Menschen für Umwelthemen wird laut Linden und Wittmer (2018) deutlicher erkennbar. Trotzdem ist der Verkehr in Deutschland nach der Energiewirtschaft mit rund 20 Prozent immer noch der zweitgrößte Emittent von Kohlendioxid (Pries und Roos 2020; Bundesregierung 2021; Wolking 2021, Seite 105). Zwar emittieren Lkw heute im Durchschnitt knapp 32 Prozent und Pkw knapp fünf Prozent weniger verkehrsleistungsbezogenes beziehungsweise spezifisches CO₂ als 1995, durch das stark erhöhte Güteraufkommen, ein Mehr an Pkw-Verkehr um 20 Prozent und die um 195 Prozent gestiegenen Fahrleistungen von Dieselmotoren im Straßenverkehr sind aber die absoluten Emissionen im Vergleich zu 1995 dennoch um 21 Prozent gestiegen. Hier zeigt sich, dass eine deutliche Einsparung an CO₂ nicht alleine über technische Verbesserungen an Fahrzeugen und Motoren zu erreichen ist, sondern nur über eine sinkende Verkehrsnachfrage und eine alternative Verkehrsmittelwahl gelingen kann (Umweltbundesamt 2021; Abbildung 2).

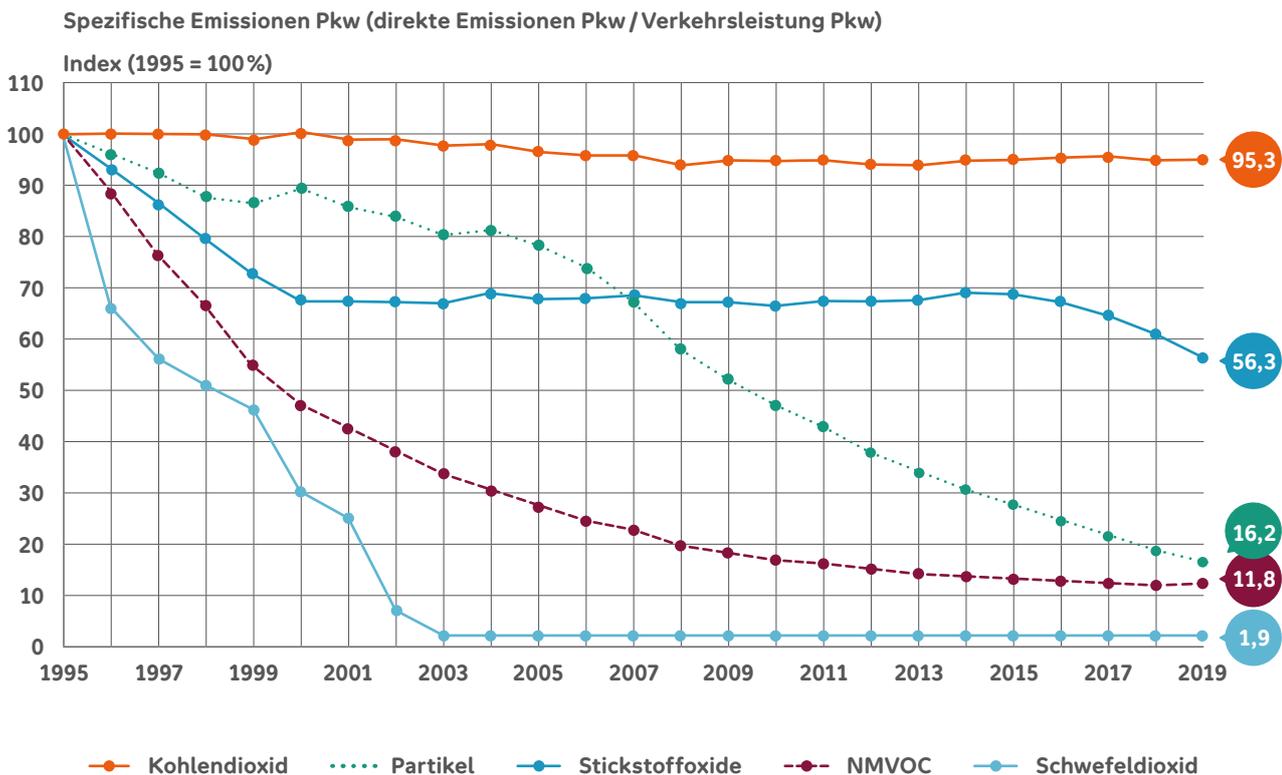
Der Anteil des emissionsreichen Automobilverkehrs am Modal Split³ muss deshalb deutlich reduziert werden und eine Umstrukturierung zu umweltgerechteren Verkehrsträgern (ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr) erfolgen. Ziel ist es, bis 2050 die Emis-

3 Der Modal Split beschreibt in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger und Verkehrsmittel (Quelle: Wikipedia).

sionen weitgehend zu neutralisieren; bereits im Jahr 2030 sollen die Emissionen um 40 bis 42 Prozent im Vergleich zum Jahr 1990 gesenkt werden (Wolking 2021). Hierfür müssen insbesondere die Infrastruktur und Taktung des ÖPNV sowie die Infrastruktur des Fahrradverkehrs ausgebaut und nachhaltige Mobilität steuerlich belohnt werden (Pries und Roos 2020); eine Verteuerung des Pkw-Verkehrs sowie verbesserte Bedingungen für Nichtautobesitzer werden in diesem Zusammenhang diskutiert (Kindhäuser 2001). Zudem kann eine Zusammenführung räumlich getrennter Lebensbereiche wie Arbeit und Freizeit⁴ zu einer Reduzierung von verkehrsbedingten Emissionen führen (Kindhäuser 2001). Linden und Wittmer (2018) stellen zudem fest, dass Kund*innen in vielen anderen Bereichen jetzt schon Produkte auf ihre Ökobilanz prüfen und ihren Konsum auf Basis ökologischer

Werte und Einstellungen selbst steuern. Politik und Wirtschaft sollten dieser Entwicklung folglich auch im Mobilitätsbereich Rechnung tragen. Gerade der Bereich der Elektromobilität erfährt immer wieder ein großes mediales und öffentliches Interesse, wenn es um die Reduktion von Emissionen und den Wandel zu nachhaltigen Mobilitätskonzepten geht. Die aktuell im Vergleich zum Verbrenner noch geringe Reichweite, eine unzureichend ausgebaute Ladeinfrastruktur sowie der höhere Anschaffungspreis für E-Autos führen allerdings immer noch dazu, dass viele Verbraucher*innen deren Anschaffung scheuen. Deshalb bedarf es einer stärkeren Förderung von postfossiler Mobilität. Gerade im Bereich der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes werden der enorme Einfluss und das Potenzial von Elektromobilität deutlich (Linden und Wittmer 2018).

Abbildung 2: Emissionen durch Pkw, Darstellung des Umweltbundesamts (2021)



⁴ Als Beispiel kann hier die erhöhte Inanspruchnahme der Möglichkeit zum Homeoffice im Rahmen der Covid-19-Pandemie genannt werden.

Dem Konzept der nachhaltigen Mobilitätsplanung wohnt zudem eine ethisch-intergenerationelle Dimension inne, die eng mit dem Prinzip der **Daseinsvorsorge** verknüpft ist. Während für Schwedes und Ringwald (2021) der Begriff der Daseinsvorsorge aufgrund seines Vorsorgecharakters eng mit dem Prinzip der Fürsorge verwoben ist, das heute oftmals als paternalistisches Prinzip diskreditiert wird, beschreiben die Autoren den Begriff der **Nachhaltigkeit** als modernes Äquivalent, das neben der „Aufrechterhaltung der ökonomischen und sozialen Reproduktion“ auch die „ökologischen Aspekte zukünftiger Gesellschaftsentwicklung“ berücksichtigt (ebenda, Seite 44 – 45). Auch Anna Kindhäuser erläutert Nachhaltigkeit als eine Entwicklung, „in der die Bedürfnisse heutiger Generationen befriedigt werden sollen, ohne die Bedürfnisse kommender Generationen zu gefährden“ (Kindhäuser 2001, Seite 7–8). Zentrales Problem aber bleibt, dass die konsequente Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätspolitik in einem deutlichen Kontrast zum allgemeinen Prinzip der ökonomischen Effizienzsteigerung steht (Schwedes 2021).

3.2 Innovative Mobilitätskonzepte

Wolking (2021) unterscheidet zur Beschreibung neuer Mobilität zwischen **Produkt-, Nutzungs- und Systeminnovationen**. Unter Produktinnovationen werden Innovationen im technischen Bereich verstanden, wenn beispielsweise ein Produkt (etwa ein Element der Infrastruktur oder ein Verkehrsmittel) modifiziert und effizienter gestaltet wird. Beispiele für Produktinnovationen sind Elektromobilität oder autonomes Fahren. Nutzungsinnovationen beziehen sich nach Wolking auf den Verkehrsprozess und dessen Organisation. Dabei werden die bereits vorhandenen Produkte oder in diesem Fall Beförderungsmittel bezüglich ihrer Handlungsabläufe neu organisiert. Über digitale Plattformen verändern sich die Nutzungsformen, beispielsweise durch Sharing-Modelle (statt „pay and use“ „pay per use“). Als Innovationsform mit der größten Transformationskraft versteht Wolking die Systeminnovation, die die zuvor beschriebenen Produkt- und Nutzungsinnovationen verknüpft und erhebliche Veränderungen in Bezug auf die Gesellschaft, Infrastruktur (physisch und digital) und Politik voraussetzt. Aufgrund des gesamtsystemischen Ansatzes verspricht diese Form der Innovation die größten Potenziale, um ökologische und soziale

Entlastungseffekte hervorzurufen und eine neue Mobilitätskultur zu etablieren.

Die Mobilitätsforschung konzentriert sich im Weiteren zunehmend darauf, nicht nur die äußeren Erfahrungen beziehungsweise Strukturen im Bereich der Mobilität in den Blick zu nehmen (also etwa die Verbreitung bestimmter Mobilitätsangebote), sondern auch die Haltungen und Sichtweisen der Menschen gegenüber den Mobilitätsmöglichkeiten (Schwedes und andere 2018). Damit sind die **inneren Erfahrungsprozesse des Mobilitätshandelns** angesprochen, die aus Sicht der aktuellen Forschung lange Zeit vernachlässigt wurden. Konkrete Verkehrserfahrungen oder auch Veränderungen in der Lebenssituation (wie Umzüge) prägen und bestimmen die Einstellungen gegenüber Mobilität und damit auch das Nutzungsverhalten (Wolking 2021).

„Konkrete Verkehrserfahrungen, wie beispielsweise ein Verkehrsunfall, können weitreichende Auswirkungen auf das Verkehrshandeln haben und etwa im Fall eines Fahrradfahrers dazu führen, dass der Betroffene das Fahrrad aus seinem Erfahrungsschatz streicht.“

(Schwedes und andere 2018, Seite 12)

So dürften gerade auch die Vorstellungen von Menschen mit Behinderung ausgehend von ihren Mobilitätserfahrungen, die oftmals von Barrieren geprägt sind, in dieser Weise vorstrukturiert sein und damit ihr Nutzungsverhalten beeinflussen. Insofern spricht einiges dafür, gemeinsam mit Menschen mit Behinderung ihre Sichtweisen, Einstellungen und Erfahrungen in Bezug auf ihre Mobilität zu thematisieren und vor diesem Hintergrund Verbesserungsmöglichkeiten darzulegen. Auch der individuellen Förderung der **Mobilitätskompetenzen** kommt unter dieser Perspektive nochmals eine gesteigerte Bedeutung zu.

Weiterhin hat sich die Mobilitätsplanung in Deutschland in den letzten Jahren von einer Verkehrsplanung, die sich auf die verschiedenen Verkehrsträger (wie etwa Bus, Bahn, Auto) und die Verkehrsinfrastruktur (wie Schienen oder Straßen) konzentriert hat, zu einer **integrierten Mobilitätsplanung**, die alle Fortbewegungsmittel integriert und die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen sicherstellen will, weiterentwickelt. Demnach geht es in der Mobilitätsplanung zukünftig verstärkt um die Integration des Ansatzes des Mobilitätsmanagements in die Verkehrsplanung sowie

um das Kommunizieren und Organisieren im Sinne einer kontinuierlichen Strategie (Frehn und andere 2021). Kommunale Mobilitätskonzepte versuchen daher, im Rahmen ihrer integrierten Handlungskonzepte konkrete Lösungsansätze zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung aufzustellen. Zur Orientierung existieren verschiedene Leitlinien und Handreichungen für kommunale Mobilitätskonzepte, wie der europäische Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), die Hinweise der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) oder das Handbuch für kommunale Mobilitätskonzepte (Frehn und andere 2021).

Die integrierte Betrachtung von Mobilität bringt laut Frehn (2021) größere Herausforderungen mit sich. So erhöhen sich die Komplexität der Inhalte durch die Berücksichtigung verschiedenster Mobilitätsbedürfnisse, die Entwicklung von zukunftsweisenden Zukunftsbildern sowie einen hohen Abstimmungsbedarf mit verschiedensten Akteur*innen. Für die Umsetzung von kommunalen Mobilitätskonzepten werden die Verwaltung, die Politik, ein Beirat und die Öffentlichkeit als wichtige unbedingt einzubeziehende Bereiche benannt.

Wolking (2021) unterscheidet zwischen stärker am Öffentlichen Verkehr angelegten **Fahrdiensten**, bei denen die Nutzenden nicht selbst fahren müssen, zum Beispiel Rufbusse und Anrufsammeltaxis (On-Demand-Verkehr), sowie **Sharing-Diensten**, die der Privatnutzung ähneln. Dabei wird zwischen stationsgebundenen und free-floating Sharing-Diensten unterschieden. Sharing-Dienste sind allgemein auf dem Vormarsch. Sie werden durch verschiedene andere Trends befördert, wie Urbanisierung, Digitalisierung und Nachhaltigkeit. Sharing-Dienste sind laut Wolking nicht nur für urbane Räume attraktiv, sondern stellen besonders auch für ländliche und suburbane Räume eine wichtige Grundlage zur Teilnahme am modernen Leben dar. Sie umfassen Bike-, Ride- und Car-Angebote und werden häufig mit dem Schlagwort „Nutzen statt besitzen“ beworben. Zum einen reduzieren sie die Mobilitätskosten für den Einzelnen, zum anderen werden Emissionen verringert, wenn sich mehrere Personen ein Auto teilen.

Seamless Mobility / Multimodale Mobilität

Als eine innovative Entwicklung im Bereich der Mobilität wird die Möglichkeit einer **Seamless Mobility** beschrieben, wodurch ein **multimodales Mobilitätsverhalten** möglich wird. Aufgrund digitaler Vernetzun-

gen werden fluide und nahtlose Übergänge zwischen verschiedenen Transportmitteln realisierbar. Dies fördert die Entwicklung integrierter Konzepte, die Mobilität nicht mehr in unterschiedlichen Verkehrsmitteln denken, organisieren und anbieten, sondern entlang von Mobilitätsketten. Die Nutzung verschiedener Verkehrsträger wird auf diese Weise intelligent miteinander verzahnt. Relevant sind in dem Zusammenhang auch inklusive durchgängige Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeiten (Aktion Mensch 2020).

Dziekian (2011) beschreibt eine multimodale Mobilitätskultur als eine zukünftig wünschenswerte Entwicklung, da hierin aus ihrer Sicht Chancen für eine **nachhaltigere Mobilität** liegen. Multimodal ausgerichtete Personen nutzen jeweils das am besten für den Zweck und Weg passende Verkehrsmittel. Dies kann beispielsweise für Kurzstrecken eher das Fahrrad und für mittellange Strecken in der Stadt der ÖPNV sein. Damit gehen jedoch nicht nur Veränderungen in den Mobilitätsroutinen einher, sondern es wird auch ein Erlernen neuer Mobilitätsformen nötig. Man muss etwa wissen, wie Car Sharing funktioniert oder Leihfahrräder ausgeliehen werden können. Zudem sind diese multimodalen Angebote nur mittels verschiedener Apps zu nutzen, wofür eine entsprechende digitale Ausstattung sowie die für die Nutzung erforderlichen Kompetenzen Voraussetzung sind.

Mobilitätsdienstleistungen / Mobility as a Service (MaaS)

Schwedes (2021) präzisiert, dass für multimodale Mobilitätsketten in der Regel **Mobilitätsdienstleistungen** notwendig sind, die über eine Plattform anbieter- und verkehrsmittelübergreifend dargeboten werden. Sie prägen für diese Dienstleistungen den Begriff **Mobility as a Service (MaaS)**. Davon werden monomodale (Informations-)Dienstleistungen unterschieden, die sich ausschließlich auf ein Verkehrsmittel beziehen. Ein Beispiel ist die App WienMobil, die verschiedene Verkehrsmittel bei der Ermittlung der optimalen Verbindung berücksichtigt. So werden Routen immer für alle Verkehrsmittel (Fahrrad, Fußwege, ÖPNV, MIV, CS, Bike Sharing et cetera) berechnet, und es wird außerdem Aufschluss darüber gegeben, wie teuer und umweltfreundlich die verschiedenen Möglichkeiten sind (Pries und Roos 2020, Seite 22–23).

Smart Cities

Eine weitere Zukunftsvision, die ebenfalls die Mobilität wie auch die Beteiligungsmöglichkeiten von Men-

schen (mit Behinderung) stark beeinflussen würde, ist die Entwicklung der Städte in **Smart Cities**. Dabei passen sich Städte kontinuierlich an ihre Umgebung und die Bedürfnisse der Bewohner*innen an. Hierfür nutzen sie sensorische Daten und verbundene Informationssysteme. Damit solche Smart Cities nicht den Kontakt zu ihren Bürger*innen verlieren, werden im Konzept der responsiven Smart Cities Beteiligungsformen im Bereich der Stadtentwicklung (via Online-Tools), beispielsweise im Rahmen der Citizen Design Science, mitgedacht (Spark Labs und Spark Works 2020, Seite 17).

Das **autonome Fahren** im privaten Bereich, das enorme Mobilitäts erleichterungen für Menschen mit Behinderung bedeuten würde, ist aus Expert*innensicht aktuell noch nicht umsetzbar. Für einen Einsatz erscheinen weitere technische Entwicklungen sowie auch die Aushandlung von gesetzlichen Rahmenbedingungen notwendig (Aktion Mensch 2020). Unabhängig davon sehen viele Forscher*innen die Einführung vollautonomer Fahrzeuge, die mit anderen Fahrzeugen kommunizieren, autonom reagieren und aus Ereignissen lernen, als Wendepunkt in der Mobilität insgesamt. Potenziale und Auswirkungen dieses Trends wären sehr vielschichtig und würden Lebens- und Arbeitsformen der Menschen stark beeinflussen. Wichtig für die Akzeptanz des autonomen Fahrens erscheint jedoch auch, dass das Smart Vehicle in seine Umwelt eingebettet ist, um Sicherheit, Ökologie und Konnektivität zu erhöhen (Linden und Wittmer 2018).

3.3 Öffentlicher Verkehr

Gerade wenn es um die Förderung von umweltverträglichen und sozial gerechten Verkehrskonzepten geht, kommt dem Öffentlichen Verkehr als zentralem Bestandteil des Umweltverbundes eine herausragende Rolle zu (Wolking 2021). Der Öffentliche Verkehr umfasst streng genommen alle Verkehrs- und Beförderungsangebote, die jede Person in Anspruch nehmen kann. Hierzu zählen insbesondere Busse, U-, S-, Straßen- und Regionalbahnen, aber auch Fähren, Fernlinienbusse und Linienflugzeuge (Dziekan und Zistel 2018). Ist in diesem Abschnitt von Öffentlichem Verkehr die Rede, so bezieht sich dies aber vorrangig auf den allgemein zugänglichen Personenverkehr mit Bussen und Bahnen: den Öffentlichen Personenfernverkehr (ÖPFV) und -nahverkehr (ÖPNV) (ebenda).

Im Zuge der allgemeinen wirtschaftlichen Prosperität in der Nachkriegszeit hatte der Öffentliche Verkehr (ÖV) zunehmend zugunsten des motorisierten Individualverkehrs an Bedeutung eingebüßt. Zwar erlebte der ÖV in den 1970er-Jahren eine kurze verkehrsplanerische Renaissance, um die zunehmenden Staus aufgrund des gestiegenen Autoverkehrs zu reduzieren, jedoch besitzt der Öffentliche Verkehr gegenwärtig im Vergleich nur noch „die gesellschaftliche Bedeutung einer fest eingepflanzten und eingepreisten Restgröße“ (Schwedes 2021, Seite 53–54). Er soll als Bestandteil der Daseinsvorsorge – entsprechend dem Regionalisierungsgesetz (RegG) – all denjenigen ein Mindestmaß an Mobilität zu marktfähigen Preisen ermöglichen, die sich kein Auto leisten können. Grundsätzlich soll der ÖPNV zum einen „die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen“ (RegG § 1(1)) sicherstellen, zum anderen die „allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr [...], die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen“ (RegG § 2). Über eine Parallelförderung von privatem und Öffentlichem Verkehr aus dem Haushalt erhielt der Öffentliche Verkehr zwischen 1994 und 2018 im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes rund 172 Milliarden Euro. Jedoch entfallen gegenwärtig rund zwei Drittel der öffentlichen Förderung auf den privaten Autoverkehr (ebenda).

Der Anteil des ÖPNV am Modal Split verharrt seit Jahren im Bundesdurchschnitt von neun Prozent, und es wird angenommen, dass die Inanspruchnahme zukünftig eher sinken könnte. So gehen Prognosen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (2020) davon aus, dass die Verkehrsleistung im Pkw-Verkehr bis 2030 um zehn Prozent ansteigen wird. Als Grund dafür werden die Mobilitätsbedürfnisse einer stark wachsenden älteren Bevölkerungsgruppe angenommen. Die wesentlichen Gründe für die mangelnde Attraktivität des ÖPNV-Angebots liegen in einer häufig schlechten Verfügbarkeit in ländlichen Räumen, der immer noch hohen (finanziellen) Attraktivität von Autobesitz und -nutzung (Dziekan und Zistel 2018) sowie im schlechten Image des ÖPNV, der laut Ansicht vieler nur von Zwangskunden (auch „Captives“ genannt) genutzt wird, die sich aufgrund ihres sozioökonomischen Status keinen eigenen PKW leisten können (Dziekan 2011). Dennoch birgt insbesondere der Öffentliche Verkehr als Teil des Umweltverbundes ein besonders hohes Potenzial, wenn es um die

Konzeption einer nachhaltigen Mobilitätsplanung geht, da dieser insbesondere in städtischen Ballungsgebieten und bei einer optimalen Auslastung als eine umweltfreundliche Alternative zu privaten Pkw angesehen werden kann (Dziekan 2011; Wolking 2021). Hierfür muss aber insgesamt der Anteil an wahlfreien Fahrgästen deutlich erhöht werden. Diese Herausforderung kann nur durch eine deutliche Qualitäts- und Angebotsverbesserung gemeistert werden (ebenda). Ein Modell von Dziekan und anderen (2004) zu psychologischen Barrieren in der Bahnnutzung, das sich auf den ÖPNV im Allgemeinen übertragen lässt, expliziert acht verschiedene Qualitätskriterien: (1) Verfügbarkeit, (2) Zugänglichkeit, (3) Information, (4) Zeit, (5) Kundenbetreuung, (6) Komfort, (7) Sicherheit und (8) Umwelteinflüsse entlang der DIN EN 13816. Werden die Erwartungen der Kund*innen bezüglich dieser Kriterien erfüllt oder übertroffen, so wird das Angebot wieder in Anspruch genommen und gegebenenfalls auch weiterempfohlen werden (Dziekan 2011; Abbildung 3).

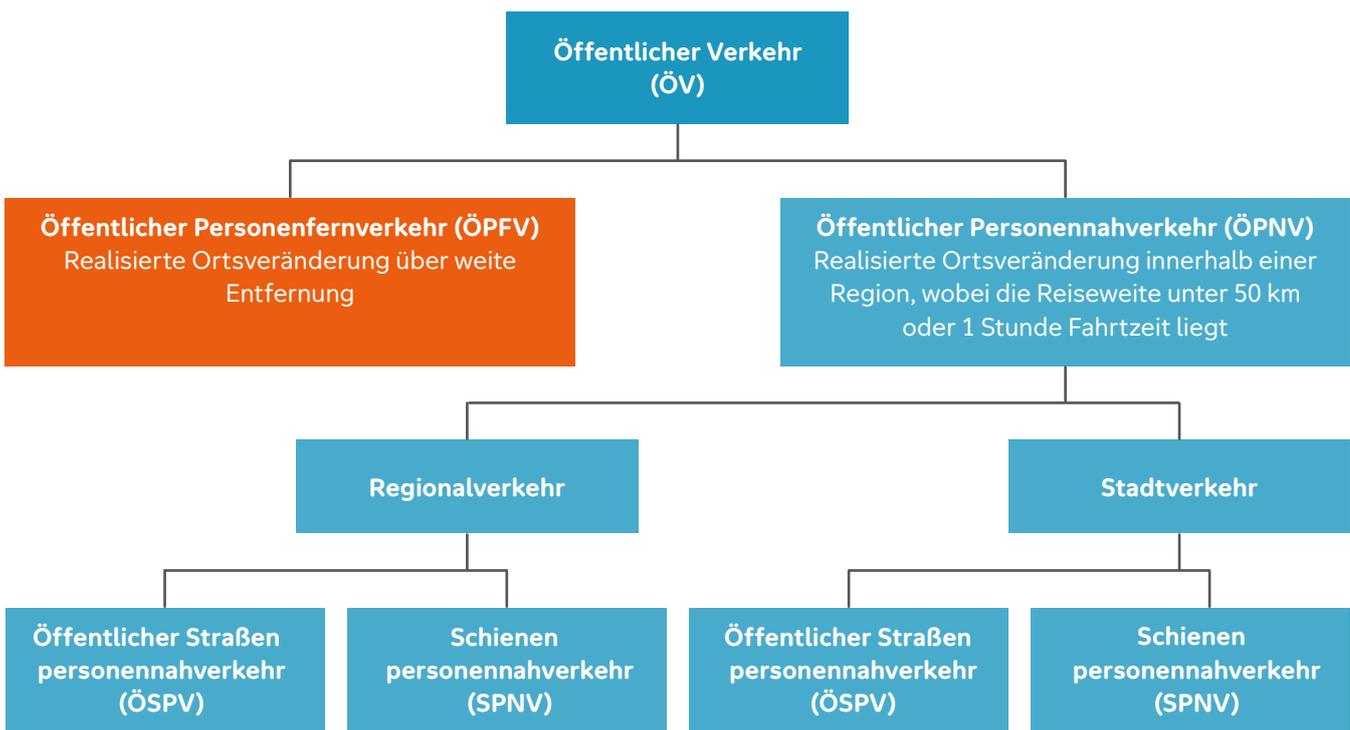
Damit der Öffentliche Verkehr diesen maßgeblichen Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung leisten kann, bedarf es eines entsprechenden politi-

schen und planerischen Gestaltungswillens. Schwedes (2021) plädiert in diesem Zusammenhang für ein Konzept der integrierten Verkehrsplanung, das normativ, politisch, fachlich und räumlich abgestimmt ist und verschiedenste gesellschaftliche Akteur*innen gleichberechtigt in die Planung miteinbezieht.

„Es gilt, eine Transformation von konkurrierenden Systemen zu kooperierenden Systemen zu gestalten. Dabei sind Staat und Wirtschaft zentrale Akteure und verkörpern unterschiedliche Interessen. Entscheidend für die zukünftigen Entwicklungen ist die Schaffung von förderlichen Rahmenbedingungen auf unterschiedlichen Ebenen und die notwendige Steuerung seitens der Politik. So gilt es, den Öffentlichen Verkehr im Sinne einer Öffentlichen Mobilität weiter zu denken. Essentiell ist die Sicherung der gesellschaftlichen Teilhabe für alle unter Berücksichtigung sozialer, ökologischer und ökonomischer Aspekte einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung.“

(Wolking 2021, Seite 112)

Abbildung 3: Struktur des Öffentlichen Verkehrs (Dziekan 2011, Seite 318)



3.4 Chancen, Risiken und Exklusionsgefahren

Vor allem der Bereich der **Digitalisierung** bietet vielfältige Chancen für Menschen mit Behinderung, und neue Technologien können entscheidend zu einer selbstständigeren Alltagsbewältigung beitragen. Folglich kann der Einzug von technologischen Hilfsmitteln auch zur Verbesserung und Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit Behinderung beitragen und somit zu einer selbstbestimmteren Lebensführung, mehr gesellschaftlicher Teilhabe und einer gestiegenen Lebensqualität führen. Allerdings mangelt es gegenwärtig noch an entsprechenden digitalen Kompetenzen bei User*innen und geschultem Fachpersonal in Einrichtungen der Behindertenhilfe sowie Schulen. Auch die hohen Kosten zur Umsetzung digitaler Teilhabe sowie die oftmals prekäre sozioökonomische Situation, insbesondere von Menschen mit geistiger oder psychischer Behinderung, können den Zugang erschweren und zu einer wachsenden Ungleichheit (Digitaler Graben) führen (Aktion Mensch 2020).

Gerade in Bezug auf die **neuen Mobilitätsdienstleistungen** konstatiert Wolking (2021) ein zentrales Problem in den widersprüchlichen Konzepten von Gemeinwohlorientierung und privatwirtschaftlichen Interessen wie Effizienz und Profitmaximierung, die dazu führen, dass bei wirtschaftlich handelnden Betreiber*innen die am Gemeinwohl orientierten Faktoren (wie Barrierefreiheit und allgemeine Verfügbarkeit) zugunsten wirtschaftlicher Interessen in den Hintergrund treten. Privatwirtschaftliche Unternehmen treiben die Entwicklung digitaler Angebote voran, bestimmen aber auch über deren Beschaffenheit und Reglementierungen. Dies führt folglich zu einem Ausschluss von Nutzer*inneninteressen, die sich oftmals der Reglementierung anpassen müssen (Aktion Mensch 2020).

Auch eine integrierte und ganzheitliche Planung der neuen Mobilitätsdienstleistungen, die sich in einem Bereich zwischen kollektivem Verkehr und Individualverkehr bewegen, erweist sich momentan noch als schwierig. Diese befinden sich häufig in der Testphase und sind somit räumlich und zeitlich nur begrenzt verfügbar (Wolking 2021). Aufgrund der mitt-

lerweile hohen Diversität an unterschiedlichen Angeboten kommt den Kommunen bei deren Umsetzung, Steuerung und Koordination sowie der Transformation des Verkehrssystems eine besondere Verantwortung zu. Ein umfassendes kommunales Mobilitätsmanagement könnte neue Angebote bündeln und kombinieren, wobei sich potenzielle Nutzer*innen auf einer multimodalen Informationsplattform einen Überblick verschaffen können (ebenda). Ziel muss es sein, „Mobilität besser zu organisieren und an die Bedürfnisse der Mobilitätsnutzer anzupassen“ (Pries und Roos 2020, Seite 13).

Neue Technologien, wie das autonome Fahren, Mobilitätsdienstleistungen und Sharing-Dienste, würden den Individualverkehr auch jenen Menschen verfügbar machen, die bisher von diesem ausgeschlossen waren. Mit der Digitalisierung gehen im besten Fall eine Flexibilisierung und Individualisierung von Angeboten einher, die einer bedarfsgerechten Gestaltung von Mobilität für Menschen mit Behinderung entgegenkommen können. Viele Innovationen und Entwicklungen im Bereich der Mobilität, wie etwa **Universal Design**,⁵ **integrierte Mobilitätskonzepte**, fördern eine individualisierte und inklusive Form von Mobilität, wenngleich das konkrete Inklusionspotenzial noch fraglich ist. Es fällt auf, dass die meisten innovativen Mobilitätskonzepte Menschen mit Behinderung nicht direkt berücksichtigen oder adressieren. So kündigte beispielsweise die Landesregierung NRW an, im Rahmen eines Bündnisses für Mobilität nachhaltige Mobilitätskonzepte zu entwickeln und NRW zu einer Modellregion für Mobilität zu machen; das Memorandum enthält jedoch keine Aussagen zur Berücksichtigung der Interessen und Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung (Kroworsch 2019). Auch die Verfügbarkeit von barrierefreien Mietwagen sowie Sharing-Angeboten ist gegenwärtig noch sehr überschaubar (Hermann 2013).

Die Förderung einer multimodalen Mobilität über verschiedene Verkehrsträger hinweg wird im Rahmen der Studie der Aktion Mensch zur digitalen Teilhabe auch als **Chance für Teilhabe** bewertet. So entstehen auf diese Weise „mehr Freiräume und weniger Zugangsbeschränkungen“, wodurch bestimmte Freizeitaktivitäten wahrscheinlicher werden könnten (Aktion Mensch 2020, Seite 45). Dies gelingt allerdings nur, wenn die

5 Eine detaillierte Erläuterung des Konzepts Universal Design beziehungsweise Design für alle findet sich in Abschnitt 4.2 Bedingungen für eine inklusive und barrierefreie Gestaltung von Mobilität.

entsprechenden digitalen technischen Voraussetzungen sowie Kompetenzen bei der Zielgruppe vorhanden sind. Durch digitale Kompetenztrainings für Menschen mit Behinderung sowie die konsequente Berücksichtigung der Bedarfe und Anforderungen von Menschen mit physischen und kognitiven Beeinträchtigungen an die Usability und inhaltliche Ausgestaltung von digitalen Mobilitätsdienstleistungen, einschließlich deren Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeiten, kann auch hier die Inklusion der Zielgruppe gelingen. Auch den physischen Anforderungen nach Barrierefreiheit im Öffentlichen Verkehr sowie den neuen Mobilitätsdienstleistungen muss konsequent Rechnung getragen werden; die Prinzipien des Universal Design könnten in diesem Zusammenhang als Richtschnur fungieren.⁶ Insofern ist für die Ausschöpfung der Potenziale einer multimodalen Mobilität die Entwicklung der hierfür erforderlichen Voraussetzungen bei Menschen mit Behinderung zentral, um soziale Ungleichheiten nicht zusätzlich zu verstärken und weitere Exklusionsgefahren zu schaffen.

⁶ Interessant ist in diesem Zusammenhang die Frage, inwiefern es möglich wäre, die Anbieter*innen privatwirtschaftlich verfasster Mobilitätsdienstleistungen rechtlich zur Umsetzung der Barrierefreiheit zu verpflichten. Eine ähnliche Verpflichtung besteht aktuell bereits für die Gestaltung neu errichteter Gaststätten (§4, Absatz 1, Nummer 2a GastG).

4. Rahmenbedingungen

4.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Der Mobilitätsanspruch von Menschen mit Behinderung ist eingebettet in einen komplexen Rechtsrahmen aus nationalen, europäischen und internationalen menschenrechtlichen Normen, die eine Diskriminierung verhindern sollen. Im folgenden Abschnitt werden die wichtigsten Gesetze und Verordnungen im Kontext von Mobilität und Teilhabe von Menschen mit Behinderung dargestellt.

Von zentraler Bedeutung als Bestandteil des UN-Menschenrechtssystems ist die **UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK)**, die die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte aus dem Jahr 1948 und die internationalen Pakte der Vereinten Nationen über bürgerliche und politische Rechte (International Covenant on Civil and Political Rights, ICCPR) sowie über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte (International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights, ICESCR) aus dem Jahr 1966 konkretisiert. Sie bestimmt den Grundsatz der von jeder Benachteiligung freien Teilhabe (Tolmein 2019) und „konkretisiert die allgemeinen Menschenrechte mit dem Blick auf die besondere Lebenssituation von Menschen mit Behinderung“ (Kroworsch 2019, Seite 11). Die Konvention trat am 26.03.2009 in Deutschland in Kraft. In internationalen Übereinkommen festgeschriebene Menschenrechte sind in Deutschland verfassungsrechtlich als Teil der nationalen Rechtsordnung zu betrachten und somit für alle staatlichen Organe verbindlich. Staatliche Entscheidungen, die die Rechte von Menschen mit Behinderung tangieren, müssen sowohl Grundgesetz- als auch UN-BRK-konform sein (ebenda; Tolmein 2019). Die aktive Gestaltung von Rechtsvorschriften und Konzepten zur Umsetzung der UN-BRK muss laut Artikel 4 Absatz 3 ausdrücklich unter Mitwirkung von Menschen mit Behinderung und den sie vertretenden Organisationen erfolgen (Vereinte Nationen 2017). Die Partizipation der Zielgruppe soll zum einen menschenrechtliche Anforderungen erfüllen, zum anderen die Qualität und Akzeptanz etwaiger Maßnahmen erhöhen (Kroworsch 2019). Vor allem zwei Regelungen der UN-BRK betreffen das

Recht von Menschen mit Behinderung auf selbstbestimmte und uneingeschränkte Mobilität:

Artikel 20 (Persönliche Mobilität) verpflichtet die Vertragsstaaten zur Sicherstellung flexibler und erschwinglicher persönlicher Mobilität, den Zugang zu unterstützenden Technologien und Mobilitätshilfen sowie die Schulung von Mobilitätskompetenzen (auch von Fachkräften) für Menschen mit Behinderung.

Artikel 9 (Zugänglichkeit) verpflichtet die Vertragsstaaten zur Schaffung einer barrierefreien öffentlichen Infrastruktur, um Menschen mit Behinderung „die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen“.

Gerade die Beschaffenheit der öffentlichen Infrastruktur entscheidet maßgeblich über die Art und den Umfang der selbstbestimmten Mobilität von Menschen mit Behinderung (Kroworsch 2019).

Auch die EU-Verordnung, in der Rechte und Pflichten von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr geregelt sind, befasst sich in Kapitel 5 (Artikel 19 bis 25) mit den Rechten von Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität.⁷ Die EU verlangt hierin eine Anpassung der bereitgestellten Dienstleistungen an die individuellen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung oder altersbedingten Einschränkungen beziehungsweise deren Unterstützung bei der Nutzung des Eisenbahnverkehrs.

Unter anderem werden von Bahnhofsbetreiber*innen und Eisenbahnunternehmen diskriminierungsfreie Zugangsregelungen für die Beförderung der Zielgruppe sowie der Einbezug von Vertretungsorganisationen bei der Planung und Umsetzung des Bahnverkehrs eingefordert. EU-Verordnungen dürfen weder aus deutscher noch aus europarechtlicher Sicht mit den Zielen der UN-BRK in Widerspruch geraten (Tolmein 2019). Verordnungen des Rates und der europäischen Kommission sind gemäß Artikel 288 Absatz 2 AEUV für alle Mitgliedstaaten verbindlich, besitzen unmittelbare Gültigkeit und verdrängen entgegenstehendes nationales Recht.

⁷ Vergleiche [https://soep-online.de/assets/files/Fahrgastrechte/die%20Verordnung%20\(EG\)%20Nr.%201371-2007.pdf](https://soep-online.de/assets/files/Fahrgastrechte/die%20Verordnung%20(EG)%20Nr.%201371-2007.pdf), Zugriff 01.10.21

Auf der nationalen Gesetzgebungsebene sind vor allem drei Gesetze besonders hervorzuheben. Zunächst trägt der **Gleichheitssatz nach Artikel 3 Absatz 1 des Grundgesetzes** „den Teilhabegedanken von vornherein in sich“ (Tolmein 2019). Tolmein merkt in diesem Zusammenhang zudem an, dass „die Grundrechte als objektive Grundsatznormen Ausstrahlungswirkung haben“ (ebenda). Das 2002 in Kraft getretene **Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)** des Bundes ist ebenfalls von besonderer Bedeutung. Auch diese Norm verpflichtet die Träger der öffentlichen Gewalt, auf eine gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe und eine selbstbestimmte Lebensführung von Menschen mit Behinderung hinzuwirken. In Abschnitt 2 §7 wird das Benachteiligungsverbot von Menschen mit Behinderung durch den Träger öffentlicher Gewalt konkretisiert (Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz 27.04.2002). Hierbei bezieht sich das Gesetz allerdings ausdrücklich nur auf die Träger der öffentlichen Gewalt und entfaltet keine unmittelbare Wirkung für privatwirtschaftlich verfasste Unternehmen (ebenda). Zuletzt wäre auf der nationalen Ebene der **§8 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)** zu nennen. In diesem werden die „von den Ländern benannten Behörden“, die für die Sicherstellung von Verkehrsleistungen für die Bevölkerung im Personennahverkehr zuständig sind, verpflichtet, im Nahverkehrsplan die Belange von „in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“⁸ (Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz 2021). Die Umsetzung liegt im Verantwortungsbereich der Länder. Aussagen zum Umsetzungsstand liegen derzeit nicht vor.

Probleme ergeben sich, wenn Einzelverordnungen Bundesgesetze unterlaufen. Ein prominentes Beispiel im Bereich der Mobilität stellt die **Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)** dar, die seit 1967 die Beschaffenheit von Fahrzeugen und Bahnanlagen im Sinne von Sicherheit und Ordnung reglementiert.

Ziel der Verordnung ist eine Realisierung „möglichst weitreichender Barrierefreiheit“. Damit relativiert die Verordnung aus Sicht von Tolmein §8 BGG, obwohl der Verordnungsgeber einen Träger öffentlicher Gewalt im Sinne von §1 Absatz 1a BGG darstellt, was mit den Verpflichtungen aus §1 Absatz 2 BGG nicht vereinbar ist (Tolmein 2019).

Der Gesetzgeber bietet Menschen mit Behinderung zudem verschiedene Unterstützungsleistungen und Hilfen zum Erhalt der eigenen Mobilität an. Nach **§33 SGB V** sind die Krankenkassen verpflichtet, ihren Versicherten geeignete Hilfsmittel, wie krankenspezifische behindertengerechte Fahrzeuge und Mobilitätshilfen (wie etwa Aufrichthilfen, Rollatoren, Lifter), zur Verfügung zu stellen. Die Versicherten sollen somit in die Lage versetzt werden, ihre elementaren Grundbedürfnisse weitgehend selbstständig auszuführen (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2021). Zudem haben Menschen mit Behinderung, die zum Erreichen ihres Ausbildungs- oder Arbeitsplatzes dauerhaft auf ein eigenes Kraftfahrzeug angewiesen sind, Anspruch auf Finanzierungshilfen zur Beschaffung eines geeigneten Fahrzeugs durch den Rehabilitationsträger. Die Hilfen beziehen sich sowohl auf eine behindertengerechte Ausstattung des Fahrzeugs als auch auf den Erwerb einer Fahrerlaubnis (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2021). Auch besteht laut **§83 Absatz 1 Nummer 1 SGB IX** Anspruch auf einen behindertengerechten Beförderungsdienst für Menschen, die aufgrund ihrer Behinderung nicht in der Lage sind, den öffentlichen Personenverkehr oder ein Taxi zu nutzen (ebenda).

Auch beim Angebot von privaten Dienstleistungen und Geschäften ist eine barrierefreie Nutzbarkeit der für Gäste zugänglichen Bereiche⁹ laut **§4 Absatz 1 des Gaststättengesetzes (GastG)** „zentrale Voraussetzung für die Betriebserlaubnis eines Gastgewerbes“ (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2021, Seite 350). Anhand einer Befragung der Aktion Mensch von Menschen mit Behinderung in den fünf deutschen Metropolen aus dem Jahr 2017 wurde

8 Die genannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Nach §62 Absatz 2 PBefG können die Länder unter den dort genannten Voraussetzungen einen späteren Termin festlegen und Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen“ (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2021, Seite 347).

9 „Von der Regelung ausgenommen sind Gebäude, für die vor dem 1. November 2002 eine Baugenehmigung für die erstmalige Errichtung, für einen wesentlichen Umbau oder eine wesentliche Erweiterung erteilt wurde oder (sollte eine Baugenehmigung nicht erforderlich sein) die vor dem 1. Mai 2002 fertiggestellt oder wesentlich umgebaut oder erweitert wurden“ (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2020, Seite 350).

allerdings deutlich, dass der Bereich Gastronomie und Szene in Bezug auf Barrierefreiheit durchweg schlecht abschneidet (ebenda).

Die Aktion Mensch (2021) kommt in ihrer Studie zu Handlungsansätzen für mehr Selbstbestimmung und Teilhabe zu dem Schluss, dass in Deutschland trotz umfangreicher gesetzlicher Verpflichtung und insbesondere der Unterzeichnung der UN-BRK eine „uneingeschränkte Mobilität für viele Menschen mit Schwerbehinderung nach wie vor nicht möglich“ ist. Auch Kroworsch konstatiert, dass bisherige Vorgaben und Instrumente gesamtstädtischer Verkehrsplanung nicht ausreichend sind, und sieht insbesondere weiteren Handlungsbedarf beim „strukturell noch kaum verankerten Konzept der angemessenen Vorkehrungen, die laut UN-BRK bei Bedarf zu treffen sind“ (Kroworsch 2019, Seite 32).

4.2 Bedingungen für eine inklusive und barrierefreie Gestaltung von Mobilität

Die **barrierefreie Gestaltung der Umwelt** ist insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine unverzichtbare Voraussetzung, wenn diese ihren Alltag selbstständig bewältigen möchten (Holz-Rau 2011). Die Möglichkeiten zum Abbau von Barrieren sind so vielfältig wie ihre verschiedenen Erscheinungsformen und können im Rahmen dieser Synthese nicht vollumfänglich dargestellt werden. Zudem stoßen Menschen mit physischen oder sensorischen Einschränkungen auf ganz andere – zumeist bauliche oder räumliche – Barrieren als Menschen mit einer geistigen, kognitiven oder psychischen Beeinträchtigung. Dennoch sollen einige vielversprechende Ansätze zur Gestaltung und Verwirklichung inklusiver und barrierefreier Mobilität dargestellt werden. Der Bereich des Öffentlichen Verkehrs nimmt auch in diesem Zusammenhang als nachhaltigere und allgemein zugängliche Mobilitätsform eine besondere Stellung ein.

Dziekan (2011) sieht einen „nutzerfreundlichen Öffentlichen Verkehr“ dann verwirklicht, wenn die Nutzungs- und die Systemperspektive einander entsprechen und hat dazu drei zentrale Faktoren herausgearbeitet (Dziekan 2008):

1. Sichtbarkeit der Strecke und der Station
2. Gerade Linienführung
3. Labelling (Markierung, Etikettierung, wiedererkennbare Bezeichnung)

Auch eine „konsistente und zuverlässige Information während der gesamten Reisekette“ ist ein zentraler Punkt in Bezug auf die Nutzungsfreundlichkeit des ÖV. Die Echtzeitinformation für die Fahrgäste gilt dabei als zukünftiges Entwicklungsfeld, wobei die hierfür erforderlichen Techniken und Technologien immer die Nutzer*innen in den Mittelpunkt stellen sollten. Auch das Fahrscheinsystem sollte verständlich und leistungsgerecht tarifiert sein, um einen nutzungsfreundlichen Fahrscheinerwerb zu gewährleisten. Aufgrund der zum Teil sehr komplexen Tarifsysteme der verschiedenen Verkehrsverbünde könnte ein E-Ticketing, das automatisch den günstigsten Tarif berechnet, eine probate Lösung darstellen (Dziekan 2011).

Den Eisenbahnverkehrsunternehmen als Anbieter*innen klimaverträglicher Beförderungsmittel und hier insbesondere der Deutschen Bahn als Betreiberin des größten Schienennetzes in Europa und wichtigster Anbieterin im innerdeutschen Personennah- und Fernverkehr kommt bei der Verwirklichung von Barrierefreiheit ebenfalls eine Schlüsselrolle zu. Aktuell betreibt die DB Station&Service AG bundesweit circa 5.700 Bahnhöfe, „von denen 78 Prozent insofern gestaltet sind, als die Bahnhöfe stufenlos vom öffentlichen Raum über Gehwege, höhengleiche Gleisübergänge, lange Rampen oder Aufzüge erreichbar sind“ (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2021, Seite 344). Knapp über die Hälfte der Bahnsteige hat eine Bahnsteighöhe, die „beim Einsatz passender Fahrzeuge einen niveaugleichen Einstieg ermöglicht“, dennoch wird die Angleichung der verbliebenen Bahnsteige nach Unternehmensangaben noch Jahrzehnte dauern (ebenda). Gegenwärtig sind 52,7 Prozent der Bahnsteige mit einem taktilen Leitsystem für blinde und sehbehinderte Menschen ausgestattet, zusätzlich gibt es auf „einigen Bahnhöfen“ Handlaufbeschriftung in Brailleschrift und Tafeln mit ertastbaren Lageplänen. Induktionsschleifen zur Sprachverstärkung von Durchsagen und Reiseinformationen für Menschen mit Hörbehinderung sind Bestandteil der neuen Generation der DB Information (Deutsche Bahn AG 2021). Laut Unternehmensangaben sind aktuell rund 70 Prozent der Züge im Personennahverkehr (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2021)

barrierefrei und im Personenfernverkehr alle Züge der Produktkategorien ICE und Intercity für Reisende mit Rollstuhl zugänglich (Deutsche Bahn AG 2021). Dennoch kommt Tolmein (2019) in seinem Gutachten zur Umsetzung der Barrierefreiheit im deutschen Bahnverkehr zu dem Ergebnis, dass die Situation von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Regional- und Fernverkehr noch immer unbefriedigend ist und diese entsprechend nicht als Lösung für die Mobilitätsprobleme von Menschen mit Behinderung wahrgenommen werden kann. Es mangelt zudem an

konkreten Daten, die eine Umsetzung der Barrierefreiheit überprüfbar machen, und einem konkreten Zeitpunkt, zu dem das Ziel vollständiger Barrierefreiheit erreicht werden soll. Außerdem werden aktuell nicht die gesetzlichen Zugänglichkeitsanforderungen erfüllt, wie sie in der internationalen und nationalen Gesetzgebung gefordert sind (siehe Abschnitt 4.1 in diesem Bericht). Darüber hinaus muss die Partizipation von Interessensvertretungen von Menschen mit Behinderung in Entscheidungsprozessen gestärkt werden (ebenda).

Abbildung 4: Die Prinzipien des Universal Design (Internationales Design Zentrum Berlin e.V. 2008, S. 123)

Die Prinzipien des Universal Design

Copyright © 1997 NC State University,
The Center for Universal Design

- 1 Breite Nutzbarkeit**
- 2 Flexibilität im Gebrauch**
- 3 Einfache und intuitive Handhabung**
- 4 Sensorische Wahrnehmbarkeit von Informationen**
- 5 Fehlertoleranz**
- 6 Geringer körperlicher Kraftaufwand**
- 7 Erreichbarkeit und Zugänglichkeit**

Gerade vor dem Hintergrund einer zunehmend überalterten Gesellschaft, in der auch der Anteil der Menschen mit Beeinträchtigung zunimmt, besitzen die Gestaltungsansätze des **Designs für alle**, auch **Universal Design** genannt, eine herausragende Bedeutung (Tolmein 2019; International Transport Forum 2009; FIA; Stöppler 2015; Schwedes 2021). Universal Design folgt der Grundannahme, dass ein Design, das die Bedürfnisse aller Menschen von vornherein berücksichtigt, positive Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und Empfinden aller Menschen hat (International Transport Forum 2009). Das Center for Universal Design der North Carolina State University beschreibt sieben Prinzipien, die Universal Design berücksichtigen sollte (Abbildung 4).

Die Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) sieht in der Anwendung der Prinzipien von Universal Design einen möglichen Weg für Automobilhersteller, inklusive Transportsysteme zu realisieren. Es ist aber auch notwendig, Universal Design im urbanen Kontext bei der Planung und Realisierung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Bürgersteigen, Kreuzungen sowie Verkehrssignalen und Markierungen zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist es wichtig, eine entsprechende Implementierung von barrierefreier Infrastruktur durch die entsprechende Gesetzgebung zu unterstützen, um eine allgemeine Verbesserung des Mobilitätsökosystems zu erreichen (FIA). Auch die UN-BRK beschreibt „universelles Design“ als „Design von Produkten, Umfeldern, Programmen und Dienstleistungen in der Weise, dass sie von allen Menschen möglichst weitgehend ohne eine Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. ‚Universelles Design‘ schließt Hilfsmittel für bestimmte Gruppen von Menschen mit Behinderung, soweit sie benötigt werden, nicht aus“ (Vereinte Nationen 2017, Seite 8). Fian und Hauger (2021) kritisieren allerdings, dass Universal Design nicht in ausreichendem Maße die spezifischen Mobilitätsanforderungen und Bedarfe an Barrierefreiheit von verschiedenen Individuen sowie spezifischen Verantwortlichkeiten zentraler Akteur*innen berücksichtigt. Die Kompetenzen aus Politik, Privatwirtschaft, Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Interessenvertretungen sind notwendig, um ein inklusives Mobilitätssystem zu gestalten (ebenda).

Stöppler (2015) sieht in der Verbesserung der Barrierefreiheit nicht nur Vorteile für die Teilhabe von Menschen mit Behinderung, sondern konstatiert eine Verbesserung der Lebensqualität aller Menschen. Wenn es um die Realisierung von Barrierefreiheit für Menschen mit geistiger oder Lernbehinderung geht, unterteilt die Autorin die geeigneten Maßnahmen in die Bereiche (1) Leichte Sprache, (2) Bildsprache, (3) Bedienbarkeit, (4) Orientierungssysteme. Insbesondere im Kontext des Öffentlichen Verkehrs benötigen Menschen mit geistiger Behinderung klare Zeichensysteme (Bildzeichen, Symbole und Farben) und einfache Schriftzüge (Markowetz und Wolf 2020). Von einem barrierearmen Informationssystem profitieren letztlich nicht nur Menschen mit geistiger Behinderung, sondern auch die älteren Menschen in der Gesellschaft (International Transport Forum 2009).

Insbesondere in den Bereichen, wo Barrieren nicht (zeitnah) durch bauliche beziehungsweise technische Maßnahmen beseitigt werden können, ist eine **Schulung und Förderung von Mobilitätskompetenzen** von entscheidender Bedeutung (Stöppler 2015; Mackett 2015). Gezielte Mobilitätstrainings, vor allem für Menschen mit geistiger Behinderung, sind etablierte Maßnahmen zur Förderung von Mobilität und der Erfahrung von Selbstwirksamkeit für die Betroffenen (Mackett 2015). Ein Travel Awareness Training, bei dem Menschen mit einer kognitiven Beeinträchtigung unter Begleitung eines*einer Mobilitätstrainer*in die einzelnen Schritte zur Nutzung des Öffentlichen Verkehrs erklärt und Bewältigungsstrategien zum Umgang mit etwaigen Problemen (beispielsweise Verspätungen oder Ausfälle) vermittelt bekommen, kann das Selbstvertrauen der Betroffenen stärken und zu einer erhöhten Autonomie beitragen (International Transport Forum 2009). Zudem muss die Zielgruppe umfänglich über ihre Rechte aufgeklärt werden und welche Möglichkeiten beziehungsweise Ansprüche auf Assistenzleistungen im Kontext des Öffentlichen Verkehrs bestehen.¹⁰ Auch Schulungsangebote, die sich direkt an das Personal des Öffentlichen Verkehrs richten, können entscheidend zu einer Förderung der Mobilität von Menschen mit Behinderung beitragen. So können Assistenztrainings Personal gezielt für die Unterstützungsbedarfe der Zielgruppe sensibilisieren. Dafür muss das Personal beispielsweise in die Lage versetzt werden, Menschen mit geistiger Behin-

10 Exemplarisch sei an dieser Stelle auf die Hilfeleistungen für mobilitätseingeschränkte Reisende der Deutschen Bahn verwiesen (vergleiche Deutsche Bahn AG 2021).

derung zu erkennen und zu unterstützen (International Transport Forum 2009; Mackett 2015).

Nicht zuletzt erscheint es vor allem wichtig, ein allgemeines gesellschaftliches Bewusstsein für Barrieren im Bereich Mobilität zu schaffen. Barrieren müssen erkannt und Barrierefreiheit muss mitgedacht werden (Markowetz und Wolf 2020). Daubitz (2021) plädiert entschieden dafür, Mobilitätspolitik als Teilhabepolitik zu begreifen und nicht nur aus dem technischen Blickwinkel der Verkehrsplanung zu behandeln. Dafür ist eine kommunikative Ebene notwendig, die nicht nur Teilhabemöglichkeiten suggeriert, sondern tatsächlich offen ist für innovative Ideen aus der Zivilgesellschaft. In diesem Zusammenhang gilt es, die normativen Ansprüche unterschiedlicher Interessen- und Akteur*innengruppen in einem kooperativen und transparenten Planungsprozess zu berücksichtigen (Wolking 2021). Für eine erfolgreiche Verkehrswende im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung nach Schwedes und Rammert (2021) ist es essenziell, den Einfluss subjektiver Empfindungen auf das Mobilitätsverhalten miteinzubeziehen, gesellschaftliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen und Beweggründe für das individuelle Mobilitätsverhalten zu verstehen.

5. Perspektive der Menschen mit Behinderung

In der Forschung wird bei geringer Mobilität, die verschiedene Ursachen haben kann, wie geringes Einkommen oder auch körperliche oder kognitive Einschränkungen, von **Mobilitätsarmut** gesprochen. Mobilitätsarmut bezeichnet eine Einschränkung des individuellen Möglichkeitsraumes für Ortsveränderungen, deren Folge soziale Exklusion sein kann (Schwedes und andere 2018, Seite 79). Es wird darauf hingewiesen, dass nicht nur räumliche Begrenzungen oder die Verkehrsmittelverfügbarkeit die Mobilität beeinflussen, sondern auch die **geistige Mobilität**, sein Leben zu planen und zu organisieren. Langwierige Barrieren für die Nutzung von Mobilitätsangeboten führen dazu, dass mögliche Ortsveränderungen von vornherein ausgeschlossen und nicht mehr geplant werden. Hieraus kann sich mittel- und langfristige eine geringere gesellschaftliche Teilhabe entwickeln.

Aspekte wie die individuellen Fähigkeiten, Möglichkeiten und Einstellungen zur Mobilität werden in einer **teilhabeorientierten Mobilitätsplanung** aufgegriffen. Gemeinsam mit schwer erreichbaren Bevölkerungsgruppen werden hierbei im Rahmen einer aufsuchenden Arbeit angemessene Mobilitätsstrategien erarbeitet (Daubitz 2021, Seite 91). Es wird hierfür als notwendig erachtet, schwer erreichbare Personengruppen in die Lage zu versetzen, Ursachen für mobilitätsbezogene Probleme im Alltag zu benennen und daraufhin angemessene, lebensweltorientierte Lösungen zu entwickeln. Sogenannte Mobilitätsbeauftragte ermitteln zusammen mit Sozialarbeiter*innen und Quartiersmanager*innen die Bedarfe der schwer erreichbaren Bevölkerungsgruppen. Ziel ist es letztlich, die sozialstrukturell unausgewogene Beteiligung in der Mobilitätspolitik zu beseitigen. Mobilität und Exklusion beziehungsweise Inklusion werden in den letzten Jahren stärker zusammengedacht. So hilft die Teilhabe an Arbeit, Bildung, sozialen Freizeitaktivitäten, dem Leben Bedeutung und Zuversicht zu verleihen (Mackett 2015). Nach Angaben von Daubitz (2021) setzt daher eine steigende Anzahl von Projekten auf die Entwicklung individueller Mobilitätsfähigkeiten, mithilfe von Sozialberatung, Kompetenztrainings oder auch Netzwerkarbeit.

Die **Mobilitätserfahrung** bezeichnet „den inneren Prozess der persönlichen Wahrnehmung des individuellen Möglichkeitsraums für Ortsveränderungen“ (Schwedes und andere 2018, Seite 11). Es sind nicht immer nur negative Erfahrungen, die Personen von der Nutzung von Verkehrsmitteln wie Bus oder Bahn abhalten. Häufig sind es vielmehr Befürchtungen oder Vorstellungen von Hindernissen, die die Menschen abschrecken.

„Even if they do not constitute usability problems in the ‚actual‘ environment, but rather in the participants‘ minds, the environmental pressure was thought of as being too high, so the idea itself was a hindrance for them.“

(Rosenkvist und andere 2009, Seite 75)

Bei dieser erweiterten Betrachtung von Mobilität werden auch die **subjektiven Wahrnehmungen von Möglichkeitsräumen** in die Mobilitätsforschung aufgenommen, und der eingeschränkte Blick wird auf die Zugänge zu Verkehrsmitteln erweitert (Daubitz 2021). So werden beispielsweise auch die Fähigkeiten und das eigene Zutrauen, Fahrten mit dem ÖV zu planen, als wichtige Voraussetzung für Mobilität verstanden. Mittlerweile hat sich in der Mobilitätsforschung daher ein **multidimensionales Verständnis** von Mobilität durchgesetzt.

„Teilhabe im Bereich der Mobilität ist mehrdimensional und hat die Felder der Verkehrsinfrastruktur, der räumlichen Organisation, die tatsächlichen Aktivitäten, die soziokulturellen Verhältnisse und die subjektiven Wahrnehmungen im Blick.“

(Daubitz 2021, Seite 81)

Kroworsch (2019, Seite 29) führt aus, dass es aktuell an landesweiten Daten zu mobilitätseingeschränkten Menschen, deren Mobilitätsverhalten oder zu Barrieren im öffentlichen Raum fehlt. Vereinzelt würden Kommunen (wie etwa Minden oder Essen) solche Daten sammeln und barrierefreie Innenstadtpläne herausgeben, in denen barrierefreie Überquerungsstellen, PKW-Stellplätze, WCs, Neigungen und Rampen in der Innenstadt abgebildet werden. Zu dem gleichen Schluss kommt auch die Teilhabeberichterstattung des

Bundes, wonach die Informationen fehlen, wie Menschen mit Beeinträchtigung Barrieren im öffentlichen Raum wahrnehmen. Zuvorderst würden strukturelle Dateien zur Barrierefreiheit bestimmter Einrichtungen oder Dienste wiedergegeben (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2021).

Im Folgenden werden Studienergebnisse zusammengetragen, die Rückschlüsse auf die Barrieren, das Nutzungsverhalten und die Mobilitätserfahrungen im weiteren Sinne zulassen.

5.1 Barrieren, Nutzungsverhalten und Mobilitätserfahrungen

Nachfolgend werden die Herausforderungen und Barrieren von Menschen mit verschiedenen Arten von Einschränkungen im Zusammenhang mit Mobilität wiedergegeben. Dabei wird insbesondere auf die detaillierte Darstellung von möglichen Barrieren im Handbuch für Fachkräfte zur Förderung von Mobilitätskompetenzen Bezug genommen (Stöppler 2015).

Bei Menschen mit Lernbehinderungen oder einer kognitiven Beeinträchtigung ist die selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr aufgrund der Beeinträchtigungen in mobilitätsspezifischen Kompetenzen mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden. Für Menschen mit kognitiven Einschränkungen bestehen im Bereich der Mobilität komplexe Herausforderungen, die zu einer Reduktion von Mobilität bei dieser Gruppe führen können. Es können Schwierigkeiten in den folgenden für Mobilität wichtigen Bereichen bestehen: Lesen, relevante Informationen identifizieren und interpretieren, Verstehen abstrakter Konzepte, Problemlösung, Orientierung, Entscheidungen treffen, Umgang mit Zeitnot et cetera. Solche Kompetenzen sind notwendig, um sicher und erfolgreich mobil zu sein (Blais und El-Generdy 2015; Mackett 2015). Nach Markowetz und Wolf (2020, Seite 16) sind Menschen mit geistiger Behinderung häufig in ihrer Mobilität eingeschränkt und greifen mehr auf organisierte Fahrdienste zurück. Sie erführen dadurch eine geringere Selbstständigkeit und Teilhabe. Auch Tillmann (2015) zeigt auf, dass das Sondersystem des individuellen Fahrdienstes von vielen Menschen mit Behinderung als stigmatisierend empfunden wird. Im Rahmen des Forschungsprojektes „MogLi – Mobilität auf ganzer Linie“ sind 90 mögliche Barrieren im ÖPNV

für Menschen mit geistiger Behinderung bezeichnet und in einem „Barrierenkatalog“ festgehalten worden (ebenda, Seite 54).

Menschen mit psychischen Einschränkungen haben häufig das Problem, überhaupt als Menschen mit Einschränkungen erkannt und akzeptiert zu werden.

„People with mental health difficulties are entitled to take advantage of the Passenger Assistance scheme (ATOC, undated) when travelling by rail, but many did not realise that they could request it. However, there were examples of people in the survey who had requested it, finding themselves being ignored by the staff member because the person requiring assistance did not look disabled.“
(Mackett 2015)

Bei Menschen mit motorischen Behinderungen, beispielsweise bei Menschen mit Gehbehinderungen, kann es zu Problemen beim schnellen Ausweichen von Gefahren, beim Begehen von Treppen und Bordsteinen und beim Überqueren von schnell befahrenen Straßen kommen. Bei Rollstuhlfahrer*innen stellen Stufen, Bordsteine und Treppen, längere Straßensteigungen und hoch angebrachte Bedienelemente Schwierigkeiten dar. Greifbehinderungen können zu Problemen beim Bedienen von Automaten, Ampelanlagen, Türöffnungs- und Haltewunschtaasten sowie Haltegriffen führen. Weiterhin können Erkrankungen der Organe oder ähnliches zu eingeschränkter körperlicher Belastbarkeit und damit zu beeinträchtigter Mobilität führen.

Menschen mit Sehbehinderungen haben Schwierigkeiten bei der Wahrnehmung von Personen und Gegenständen. Bei schlechter Sicht oder Dämmerung sind selbst Personen mit geringfügigen Beeinträchtigungen schon sehr stark eingeschränkt. Blinde Menschen oder Menschen mit hochgradiger Sehbehinderung sind darauf angewiesen, sich die Informationen aus der Umwelt, die von sehenden Personen visuell aufgenommen werden, teilweise beziehungsweise ganz über andere Wahrnehmungssysteme anzueignen, insbesondere über Gehör und Tastsinn. Wichtig ist hier insbesondere die Förderung der Orientierung und Mobilität (wie Lernen, geradeaus zu gehen oder Hindernissen auszuweichen).

Für **Menschen mit Höreinschränkungen** ergeben sich im Rahmen der Teilnahme am Verkehr Herausforderungen bei der Wahrnehmung von akustischen Signalen, eingeschränkte kommunikative Möglichkeiten, motorische Beeinträchtigungen und Gleichgewichtsstörungen, die als Folge der Hörschädigung auftreten können, wenn das Vestibularsystem betroffen ist.

Basierend auf den **Anhörungen der Behindertenverbände** im Rahmen der Mentoring-Stelle der UN-Behindertenrechtskonvention profitieren Menschen mit Behinderung zwar auf der einen Seite vom aktuell stattfindenden barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Bahnhöfen für Busse, Stadt- und Straßenbahnen und dem Schienenverkehr. Auf der anderen Seite wird jedoch insbesondere in Ballungszentren mit hohem Fahrgastaufkommen eine **deutliche Beschleunigung der Abläufe** wahrgenommen, was zu kürzeren Türöffnungszeiten oder Aufenthalt an den Haltestellen führt. Dies bereitet insbesondere Rollstuhlfahrer*innen sowie blinden und stark sehbehinderten Menschen Probleme. Zudem ist die Mitnahme von Hilfsmitteln in Bussen und Bahnen teils nicht erlaubt. Weiterhin berichten Menschen mit Behinderung, dass an Bahnsteigen von kleineren Bahnhöfen aktuelle Mitteilungen nicht immer nach dem Zwei-Sinne-Prinzip gemacht würden (Kroworsch 2019). Basierend auf der Studie der Aktion Mensch (2021, Seite 6) sind die Barrieren immer noch in größerem Maße räumlicher Art. Nach dem Barriereindex 2017 der Aktion Mensch beurteilen nur 45 Prozent der befragten Menschen mit Beeinträchtigung den ÖPNV an ihrem jeweiligen Wohnort als uneingeschränkt zugänglich, 55 Prozent teilen diese Einschätzung nicht (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2021).

Im Folgenden werden die Voraussetzungen und Kompetenzen für eine **digitale Teilhabe** betrachtet, da digitalen Kompetenzen bei vielen innovativen Mobilitätskompetenzen eine enorme Bedeutung zukommen. Im Rahmen der Studie der Aktion Mensch zur digitalen Teilhabe wurden die verschiedenen Aspekte von digitaler Teilhabe näher beleuchtet (Aktion Mensch 2020).

Um von digitalen Möglichkeiten zu profitieren, muss zunächst überhaupt der **Zugang zu ihnen** bestehen. Darüber hinaus können digitale Technologien **Teilhabe ermöglichen**, da hierdurch alternative Zugangsmöglichkeiten zu gesellschaftlichen Bereichen geschaffen werden, die sonst unter Umständen verschlossen

bleiben würden. Zudem wird darauf verwiesen, dass Menschen mit Behinderung auch **an digitalen Technologien** (wie Online-Welten, Social Media) **teilhaben** und diese Welten mitgestalten können.

Ausgehend von den Ergebnissen der **Befragungen** im Rahmen der Studie der Aktion Mensch nutzen **mobilitätseingeschränkte Menschen** mit Behinderung neben allen gängigen digitalen Geräten und Anwendungen auch einige auf ihre Beeinträchtigung zugeschnittene digitale Technologien (beispielsweise barrierefrei umgebaute Autos, speziell steuerbare Rollstühle, digitale Lichtsteuerung sowie Voice Control beziehungsweise Spracheingabe für Texte). Auch elektronische „Guides“ (sei es Google Maps, Wheelmap, Deutsche Bahn- oder andere Apps) mit Informationen zu Barrierefreiheit von Gebäuden, Einrichtungen und Verkehrsmitteln kommen demnach verstärkt zum Einsatz. Demgegenüber werden Smart-Home-Systeme – ähnlich wie in der Gesamtbevölkerung – nur von den digital Affinen verwendet.

Menschen mit chronisch psychischer Erkrankung verfügen über keine speziell auf sie zugeschnittenen Anwendungen oder Geräte. Bei der Nutzung digitaler Technologien scheinen sie, einen Schwerpunkt auf digitale Kommunikationstechnologien zu legen. So fällt es Menschen mit psychischer Erkrankung oft leichter, Kontakt über Smartphone und ähnlichem zu halten, als direkte Begegnungen zu suchen. Auch die schnelle Erreichbarkeit von Therapeut*innen und Betreuer*innen ist vielen wichtig. Google Maps und GPS-gesteuerte Apps werden zur Orientierung in unvertrauten Umgebungen verwendet. Insgesamt entsprechen Nutzungsverhalten und Geräteausstattung weitgehend den Gewohnheiten nicht erkrankter Menschen mit gleicher lebensweltlicher Orientierung.

Auch **Menschen mit Lernbehinderung** verwenden in größerem Umfang digitale Technologien. Bei den befragten Menschen mit Lernbehinderung bedingt etwas stärker als in den anderen Gruppen von Menschen mit Behinderung der Grad der Behinderung die Bandbreite der Nutzungsmöglichkeiten digitaler Geräte und Anwendungen. Bei leichten Einschränkungen sind keine nennenswerten Unterschiede zur Gesamtbevölkerung hinsichtlich Ausstattung mit und Nutzung von digitalen Technologien zu verzeichnen. Vor allem Smartphone und Smart-TV sind weit verbreitet, manchmal auch PC oder Laptop. WhatsApp, digitale / Smartphone-Kamera, YouTube, Computer-

spiele, Netflix und Navigations-Apps werden von vielen im Alltag selbstverständlich genutzt, auch wenn die betreuenden Personen zum Schutz der Befragten manche Funktionen inaktivieren beziehungsweise einschränken. Bei Messengerdiensten wird meist die Audiofunktion präferiert; das Schreiben fällt vielen Menschen mit Lernbehinderung schwer.

In Studien zu Reiseerfordernissen für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung ergab eine Gruppendiskussionen mit **Personen mit psychischen Einschränkungen**, dass Veränderungen in den Reiserouten und nicht hilfsbereites Verhalten seitens der Busfahrer*innen sowie der anderen Passagiere als Barrieren empfunden werden. Als konkrete Unterstützung wünschen sich Betroffene beispielsweise Toiletten an Bord und kontinuierliche Informationsmöglichkeiten zur Reise, was ein Gefühl von Sicherheit vermittelt (Mackett 2015). Mackett präsentiert weiterhin Ergebnisse aus seiner Studie zu **Reiseerfahrungen von Menschen mit kognitiven Einschränkungen und Lernbehinderung**, wonach mehrere betroffene Menschen den Bus als das einzige Transportmittel beschrieben, das sie nach einer Schulung alleine nutzen können. Allerdings fühlten sie sich durch die Busfahrer*innen nur unzureichend unterstützt, und auch die übrigen Passagiere wurden teils als einschüchternd erlebt. Tillmann (2015) stellt im Rahmen von problemzentrierten Interviews fest, dass die Zeit mit Freunden während der Busfahrt für Menschen mit geistiger Behinderung sehr bedeutsam ist und einen eigenen Wert neben der Beförderung hat. So schlussfolgert er, dass der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) für Menschen mit geistiger Behinderung ein wichtiges Teilhabeinstrument darstellt, das barrierefreier sein sollte und wofür ein spezielles Training angeboten werden sollte.

Basierend auf Ergebnissen der Alzheimer Gesellschaft fasst Mackett (2015) die Aussagen einer **Befragung von Menschen mit Demenz** zusammen. Danach lagen die größten Barrieren für die Betroffenen in einem Mangel an Selbstvertrauen (69 Prozent), der Angst vor Gefühlen der Verwirrung (68 Prozent) oder der Möglichkeit „verloren zu gehen“ (60 Prozent). Auch Schwierigkeiten in der Nutzung der Mobilitätsangebote wurden erwartet. Es wird als wichtig bewertet, dass die Wege klar geregelt sind (beispielsweise nur ein Ausgang) und die Reisebegleiter*innen beziehungsweise Angestellten freundlich und zuvorkommend reagieren.

Ausgehend von einer Befragung in Schweden zur Zugänglichkeit des öffentlichen Transportsystems für Menschen mit kognitiven Einschränkungen kamen die Forscher*innen zu dem Schluss, dass die Schlüsselfaktoren in der **Art und Rezeption von Information sowie Präsenz und Handlungen** anderer Menschen liegen. Diese Faktoren entscheiden darüber, ob die Situation als barrierefrei wahrgenommen wird. Auch Rosenkvist und andere (2009, Seite 76) stellen fest, dass die Anwesenheit von freundlich gesinnten Personen bei der Nutzung im Bereich des öffentlichen Transports von Menschen mit Behinderung als sehr unterstützend erfahren wurde. Es zeigte sich zudem, dass persönliche Interaktionen effektiver als technische Lösungen waren.

Auch in weiteren Studien wird der **human contact** als wichtige Unterstützung für Menschen mit verschiedenen Einschränkungen herausgearbeitet (Mackett 2015). So haben die Handlungen der verschiedenen Akteur*innen wie Busfahrer*innen, Schaffner*innen, Ticketverkäufer*innen, Reisebegleiter*innen sowie die übrigen Passagiere einen maßgeblichen Einfluss darauf, inwieweit sich Menschen mit Behinderung in der jeweiligen Situation gut orientieren können und mit unerwarteten Ereignissen (wie etwa Reiseplanänderungen) zurechtkommen. Eine stärkere Sensibilisierung des Umfelds für die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung im Zusammenhang mit Mobilität erscheint daher besonders geeignet, die Mobilität der betroffenen Menschen zu fördern.

„The conclusion from the interviews and survey was that human contact was the most important way of helping a person with cognitive impairments, with the most important source of information being the driver announcing the next stop. Having staff available was also very useful for defusing inappropriate solutions. Technology was not rated as a useful substitute for human contact.“
(Mackett 2015, Seite 9)

5.2 Förderung der Mobilität

Bei vielen Projekten zur Förderung der Mobilität stehen die **Selbstermächtigung und Selbstbefähigung** der Menschen mit Behinderung im Vordergrund (Daubitz 2021). Im Rahmen der Selbstermächtigung sollen Menschen in einer eher machtlosen Situation dabei unterstützt werden, Kontrolle über ihr Leben zu gewinnen, indem sie eigene Stärken im Austausch mit anderen erkennen und sich gegenseitig ermutigen, ihr eigenes Leben und ihre soziale Umwelt zu gestalten (Stöppler 2015). Den Prinzipien der Selbstbestimmung und des Empowerments liegt nach Stöppler ein Bild eines mündigen Menschen zugrunde, der autonom und rational handeln kann. Diese Eigenschaften würden Menschen mit Behinderung, vor allem Menschen mit geistiger Behinderung und schwerstbehinderten Menschen, oftmals abgesprochen. Mit Selbstbestimmung ist weiterhin gemeint, dass allen Menschen unabhängig vom Grad der Behinderung und dem erreichbaren Grad an Autonomie die gleichen Lebensperspektiven und Auswahlmöglichkeiten im alltäglichen Leben zur Verfügung stehen sollen wie Menschen ohne Behinderung. Selbstbestimmung meint nach Stöppler nicht, ein Leben vollkommen selbstständig ohne fremde Hilfe zu führen, sondern Entscheidungen hinsichtlich subjektiver Lebensziele zu treffen und / oder zu entscheiden, wie mögliche Hilfen dazu aussehen könnten (ebenda).

Bei der Förderung von Mobilität kommt **Mobilitätstrainings** eine zentrale Rolle zu. So gelten vor allem die folgenden Bereiche als wichtige mobilitätsspezifische Kompetenzen: visuelle Wahrnehmung, auditive Wahrnehmung, Aufmerksamkeit, Reaktion, Gedächtnis, Motorik, Kommunikation, soziale Kompetenzen, Kognition und Interaktion (ebenda). Im Rahmen der Mobilitätstrainings geht es darum, alle verkehrsspezifischen Kompetenzen zu fördern, um Menschen mit Behinderung auf die Teilnahme am Straßenverkehr – entsprechend ihrer jeweiligen zukünftigen Rolle der Verkehrsbeteiligung, etwa als Fußgänger*in – vorzubereiten (ebenda). Dabei erscheint es wichtig, dass die Inhalte möglichst konkret erfahren und nicht abstrakt vermittelt werden. Vereinzelt werden spielerische Formen für das Erlernen von Mobilitätskompetenzen erprobt, beispielsweise im Rahmen von interaktiven Reisetraing-Spielen. Auf diesem Weg memorieren Menschen mit Behinderung Routen, was ihnen zu größerer Selbstständigkeit bei späteren Fahrten verhilft (International Transport Forum 2009, Seite 19).

In Mobilitätsprojekten wurde zudem eine stärkere Hinwendung zu einem handlungsorientierten und aktiven Lernen für Menschen mit geistiger Behinderung als wichtig erachtet, das praktische Momente persönlicher Mobilität im Schonraum sowie die Teilnahme am Straßenverkehr in Begleitung von Assistenz beinhalten sollte (Markowetz und Wolf 2020).

Studien zeigen, dass sich ein Investment in Mobilitätstrainings, die Menschen mit Behinderung zur Nutzung des ÖPNVs befähigt, lohnt. Die Einsparungen von Kosten spezieller Fahrdienste überwiegen die Ausgaben für die Mobilitätstrainings (McCausland und andere 2020). Für den Bereich der Nutzung von Mobilitätstrainings fehlt es jedoch an Daten zur Inanspruchnahme, zu Chancen und Bedarfen in diesem Feld (Markowetz und Wolf 2020).

5.3 Zufriedenheit / Wünsche und Bedarfe

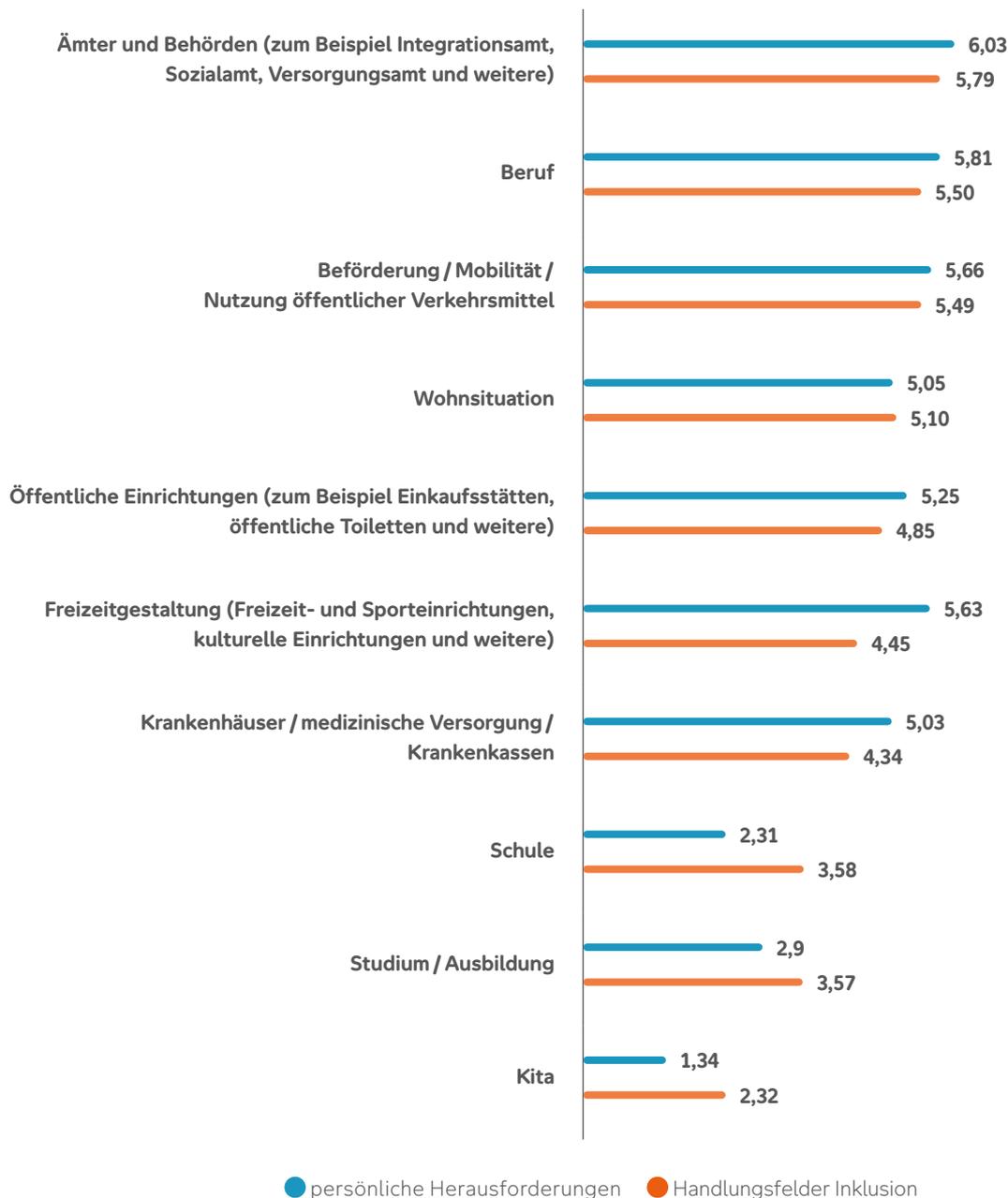
Studien belegen die hohe Bedeutung des Zugangs und der Nutzung von Öffentlichem Verkehr für die Zufriedenheit von Menschen mit Behinderung. So steigert sich das Wohlbefinden mit der Möglichkeit, mobil zu sein und so gesellschaftlich teilzuhaben. Der Zugang zu Öffentlichem Verkehr hat möglicherweise sogar einen stärkeren Einfluss auf das Wohlbefinden als die Höhe des Einkommens (Blais und El-Geneidy 2015).

Die Zufriedenheit von Menschen mit Behinderung mit den Zugangs- und Nutzungsmöglichkeiten ist allerdings noch nicht hoch ausgeprägt. Eine Studie der Aktion Mensch zu zentralen Herausforderungen im Alltag für Menschen mit Schwerbehinderung (2021, Seite 6) zeigt (Abbildung 5), dass eine der zentralen Herausforderungen für Menschen mit Schwerbehinderung das Angebot an Fortbewegungsmitteln beziehungsweise die generelle Thematik der Mobilität ist (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2021). So wünschen sich Menschen mit Schwerbehinderung, sich uneingeschränkt frei bewegen zu können. Schwierigkeiten stellen insbesondere die mangelnde Barrierefreiheit, bürokratische Prozesse, fehlende staatliche Kostenübernahmen und mangelnde Informationen dar.

Abbildung 5: Bereiche des Lebens mit den größten Schwierigkeiten (Aktion Mensch 2021, Seite 47)

Frage: In welchen Bereichen des Lebens haben Sie persönlich in den letzten fünf Jahren die größten Schwierigkeiten / Herausforderungen in Bezug auf das Thema Schwerbehinderung erfahren? Bitte bringen Sie die Bereiche in eine Rangfolge.

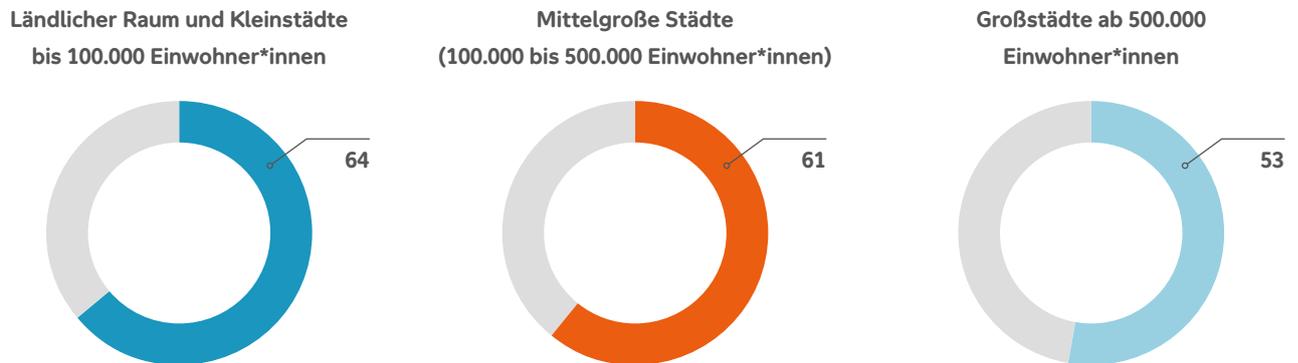
Frage: In welchen Bereichen des Lebens sollte Ihrer Meinung nach in den nächsten fünf Jahren etwas unternommen werden, um das Thema Inklusion voranzutreiben? Bitte bringen Sie die Bereiche in eine Rangfolge.



Darstellung in Prozent | Die Werte entsprechen den von zehn subtrahierten Mittelwerten der addierten Rangzahlen aller Befragten pro Lebensbereich. Basis: Alle Befragten (n=1.001)

Abbildung 6: Verbesserungsbedarf Mobilität nach Stadt / Land (Aktion Mensch 2021, Seite 29)

Frage: Wo wünschen Sie sich aufgrund Ihrer persönlichen Situation / Ihrer persönlichen Erfahrung mehr Unterstützung für Menschen mit Schwerbehinderung beziehungsweise wo sehen Sie dringenden Verbesserungsbedarf?



Darstellung in Prozent | Basis: Befragte, die „Beförderung / Mobilität / Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel“ in die obersten vier Ränge gewählt haben (n=567)

Dabei sind die Einschränkungen für Menschen mit Schwerbehinderung in Großstädten geringer als in kleineren Städten. Die Befragten in Großstädten (ab 500.000 Einwohner*innen) fühlen sich mobiler und haben seltener Probleme, uneingeschränkt mobil zu sein, als Befragte aus kleineren Städten. Dennoch bemängeln 53 Prozent der Großstädter*innen eine fehlende uneingeschränkte Mobilität – unter Befragten aus kleineren Städten bis 100.000 Einwohner*innen sind es 64 Prozent (Aktion Mensch 2021; Abbildung 6).

Zentrales Ergebnis der Studie ist, dass sich Menschen mit Schwerbehinderung im Bereich der Mobilität vor allem ein besseres Verständnis für ihre Beeinträchtigungen wünschen. 56 Prozent der Befragten sehen hier Verbesserungsbedarf. Auch der generelle Umgang mit körperlichen Behinderungen betrachten rund 50 Prozent als optimierungsbedürftig. Viele Befragte geben an, mit ihren Mitreisenden in den vergangenen fünf Jahren schlechte Erfahrungen gemacht zu haben. So haben 37 Prozent der Befragten bereits ausgrenzendes Verhalten erleben müssen. Statt dieses Verhaltens wünschen sich 40 Prozent der Befragten unterwegs mehr Unterstützung durch ihre Mitmenschen (Aktion Mensch 2021; Abbildung 7).

Die befragten Personen mit Schwerbehinderung, die das Thema Mobilität unter ihre vier größten He-

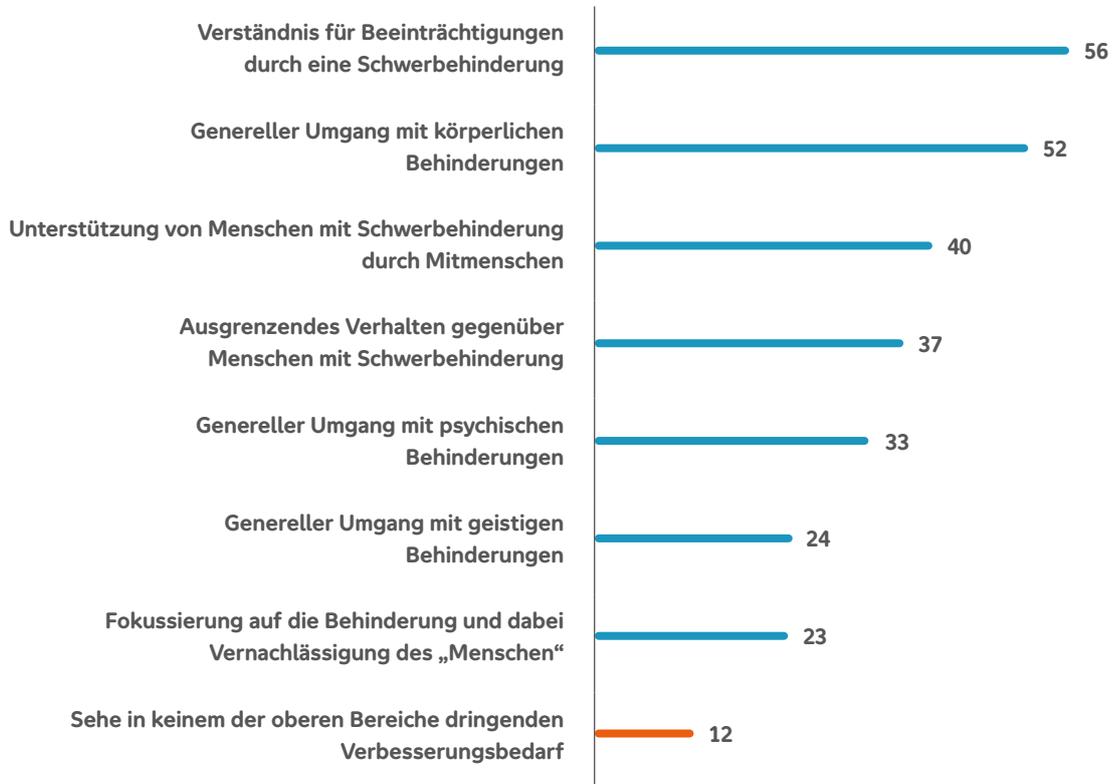
erausforderungen gewählt haben (58 Prozent), sehen Verbesserungsbedarf bei der uneingeschränkten Mobilität. In dem Zusammenhang sind nicht nur fehlende Maßnahmen zur baulichen beziehungsweise räumlichen Barrierefreiheit im Öffentlichen Verkehr ein Problem (48 Prozent), sondern auch die fehlende finanzielle Unterstützung zur Umsetzung der eigenen Mobilität (49 Prozent) und fehlende Informationen zu Ansprüchen und Rechten (43 Prozent; Abbildung 8).

Menschen mit Schwerbehinderung wünschen sich vor allem **mehr Verständnis und Unterstützung in der Gesellschaft**. Zentrales Ergebnis der Studie der Aktion Mensch ist, dass das fehlende Verständnis für die Beeinträchtigungen und die mangelnde Unterstützungsbereitschaft seitens der Mitmenschen das größte Hindernis darstellt (Aktion Mensch 2021).

Die **Entlastung von Mobilitätswängen** durch die Möglichkeiten des Arbeitens von zu Hause wird zwar prinzipiell geschätzt, stellt bei den Befragten der Studie der Aktion Mensch zur digitalen Teilhabe jedoch ein untergeordnetes Thema dar. Stattdessen wünschen viele eher eine Erhöhung der Mobilität und eine bessere Ausstattung ihres Arbeitsplatzes, um ihrer Arbeit nachgehen zu können. Für manche bedeutet Arbeit insbesondere auch direkten Sozialkontakt und die Chance, aus den eigenen vier Wänden „herauszukommen“ (Aktion Mensch 2020).

Abbildung 7: Konkrete Verbesserungsbedarfe aus Sicht von Menschen mit Schwerbehinderung (Aktion Mensch 2021, Seite 30)

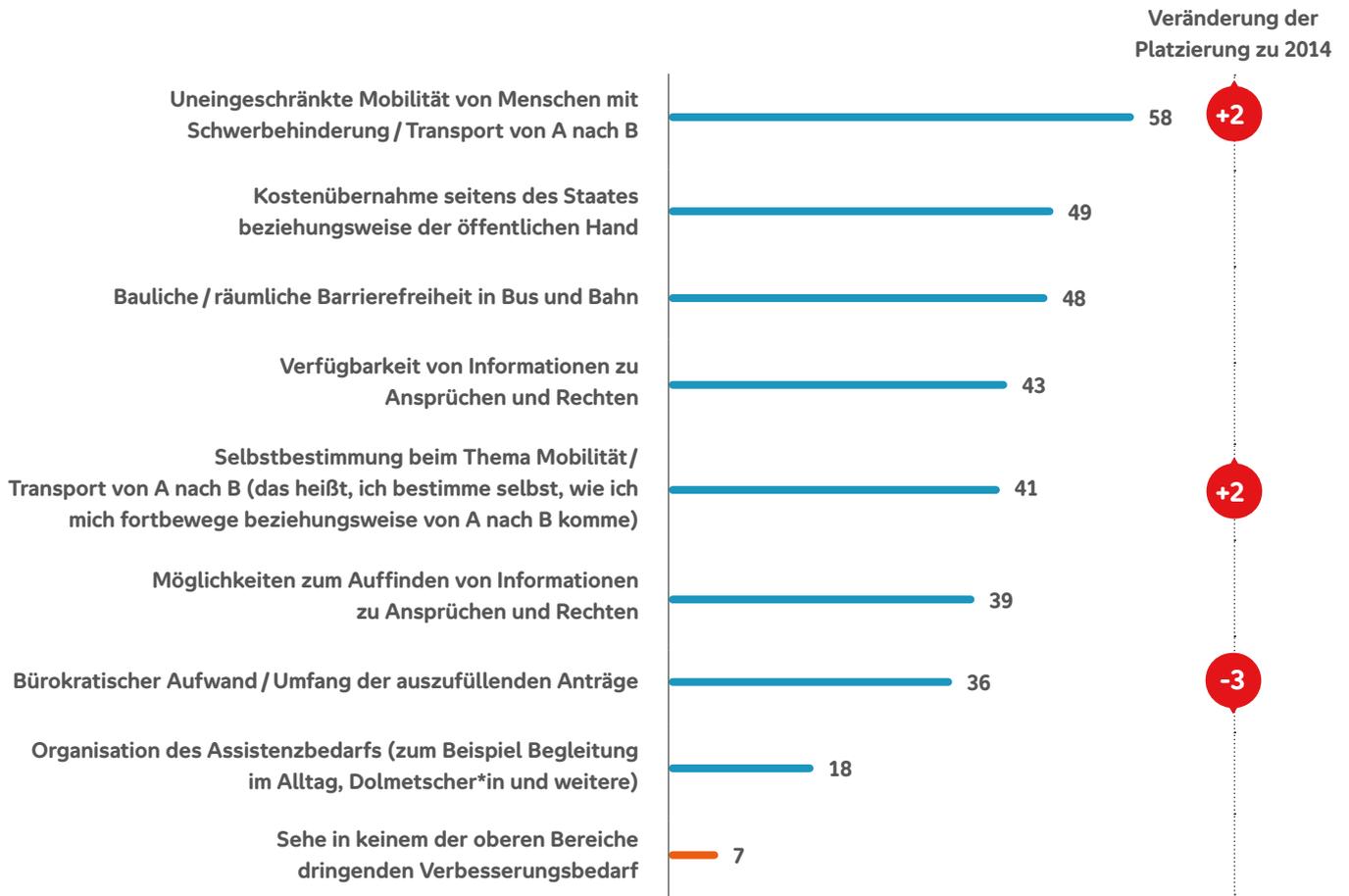
Frage: Wo wünschen Sie sich aufgrund Ihrer persönlichen Situation / Ihrer persönlichen Erfahrung mehr Unterstützung für Menschen mit Schwerbehinderung beziehungsweise wo sehen Sie dringenden Verbesserungsbedarf?



Darstellung in Prozent | Basis: Befragte, die „Beförderung / Mobilität / Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel“ in die obersten vier Ränge gewählt haben (n=567)

Abbildung 8: Zentrale Verbesserungsbedarfe für Menschen mit Schwerbehinderung im Zusammenhang mit Mobilität (Aktion Mensch 2021, Seite 28)

Frage: Wo wünschen Sie sich aufgrund Ihrer persönlichen Situation / Ihrer persönlichen Erfahrung mehr Unterstützung für Menschen mit Schwerbehinderung beziehungsweise wo sehen Sie dringenden Verbesserungsbedarf?



Darstellung in Prozent | Basis: Befragte, die „Beförderung / Mobilität / Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel“ in die obersten vier Ränge gewählt haben (n=567)

Die Veränderungen der Platzierung im Vergleich zu 2014 ergeben sich aus der Häufigkeit der Auswahl der Aussagen. Nur Veränderungen von mindestens 2 Plätzen (+2 / -2) sind ausgewiesen.

6. Impulse und Good Practice

Im Rahmen der Literaturrecherche zu dieser Forschungssynthese wurden die Autor*innen auch aufmerksam auf Angebote – vorrangig aus dem Bereich Mobility as a Service – sowie Teilhabe- und Beteiligungsverfahren, die Bedarfe und Kompetenzen von Menschen mit Behinderung berücksichtigen beziehungsweise die Bedarfe von Menschen mit Behinderung in das Zentrum ihrer Bemühungen stellen und folglich einen Beitrag zur Inklusion und zur Selbstwirksamkeit der Zielgruppe leisten. Diese sollen in den folgenden beiden Abschnitten, aufgeteilt nach Mobilitätskonzepten und Beteiligungsverfahren, exemplarisch dargestellt werden.

6.1 Impulse und Good Practice inklusiver Mobilitätskonzepte

Das Anmelden von Hilfeleistungen für mobilitätseingeschränkte Personen im Zusammenhang mit Bahnreisen wird von vielen Nutzer*innen immer noch als unnötig kompliziert und umständlich empfunden. Die Entwickler*innen der **HaSe-App**¹¹ haben es sich zum Ziel gesetzt, diesen Vorgang deutlich einfacher und zeitsparender zu gestalten. Nutzer*innen müssen hierzu zunächst ein Profil erstellen, das alle notwendigen Informationen zu etwaigen Einschränkungen, benutzten Hilfsmitteln und bevorzugten Treffpunkten enthält. Diese Informationen werden dann von der App bei der folgenden Verbindungssuche berücksichtigt, sodass die geeigneten Verbindungen gefiltert und die benötigte Hilfeleistung angefragt werden kann. Nutzer*innen haben zudem die Möglichkeit, ihre gekauften Bahn-Tickets in die HaSe-App zu importieren, Verbindungen zu speichern und Status-Updates zu ihren gebuchten Hilfeleistungen zu erhalten.

Mit der **BerlKönig-App**¹² betreiben die Berliner Verkehrsbetriebe und ViaVan aktuell einen digitalen

Ridesharing-Service, der auch rollstuhlgerechte Fahrzeuge im Angebot hat. Nutzer*innen können Fahrten über eine App buchen, Start und Ziel der Reise definieren und gegebenenfalls ein rollstuhlgerechtes Fahrzeug anfordern. Die App berechnet automatisch den Fahrpreis. Der BerlKönig kommt dann „in wenigen Minuten“ und bündelt gegebenenfalls zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens sowie der CO₂- und Feinstaubbelastung die Fahrtrouten mehrerer Fahrgäste. Das Projekt ermöglicht somit mobilitätseingeschränkten Personen eine relativ flexible und nachhaltige Mobilität. Allerdings ist das Angebot aktuell noch auf das Gebiet des östlichen S-Bahnringes in Berlin beschränkt und kostet 2 Euro pro Kilometer.

Mit **wheelmap.org**¹³ bietet der Verein Sozialheld*innen e. V. eine Karte an, auf der Nutzer*innen Orte auf ihre physische Barrierefreiheit überprüfen und somit in ihre Tagesplanung integrieren können. Hierfür nutzt die Karte die Geodaten der OpenStreetMap. Nutzer*innen haben zudem die Möglichkeit, Orte im Hinblick auf ihre physische Barrierefreiheit zu bewerten und mit einer weltweiten Community zu teilen. Das Angebot ist mittlerweile in 33 Sprachen weltweit verfügbar und lebt vom Engagement der Community. Diese überprüft beispielsweise in sogenannten Mapping-Aktionen Orte auf ihre Rollstuhlgerechtigkeit. Das Projekt bietet somit der Zielgruppe eine unmittelbare Möglichkeit zur Partizipation und leistet einen Beitrag zur Selbstwirksamkeit der Betroffenen. Allerdings beschränkt sich das Angebot aktuell auf die physische Barrierefreiheit und lässt keine Rückschlüsse auf eine etwaige Barrierefreiheit für Menschen mit sensorischen oder kognitiven Einschränkungen zu.

Der Micro-Mobilitätsanbieter **Lime**, der vor allem für sein E-Roller-Angebot bekannt ist, hat im August ein neues Projekt im New Yorker Stadtteil East Bronx gestartet. Im Rahmen dieses Projektes wurden 1.000 neue E-Scooter bereitgestellt, die einen fairen,

11 <https://hase.app/>

12 <https://www.berlkoenig.de/>

13 <https://sozialhelden.de/wheelmap/>

nachhaltigen und barrierearmen Zugang zum Angebot von Lime bieten. So gibt es deutlich vergünstigte Tarife für Bezieher*innen öffentlicher Transferleistungen, Entsperr- und Bezahlmöglichkeiten für Nutzer*innen ohne Smartphones beziehungsweise Bankkonten, Mobilitätstrainings zum Umgang mit dem Angebot für interessierte Bewohner*innen im entsprechenden Quartier sowie barrierearme Fahrzeuge für Menschen mit Behinderung. Das Programm wurde in Abstimmung mit Interessenverbänden von Menschen mit Behinderung sowie der Kommunalpolitik partizipativ erarbeitet (Lime 2021).

Die **Stiftung Rückhalt** bietet in Kooperation mit weiteren Partnern ein Car Sharing-Angebot¹⁴ für Familien an, in denen Menschen mit Behinderung leben, die sich aber den Umbau beziehungsweise die Anschaffung eines behindertengerechten Fahrzeugs nicht leisten können. Der Verleih der Fahrzeuge ist kostenlos, nur die Benzinkosten müssen von den Nutzer*innen getragen werden. Damit ermöglicht das Projekt Menschen mit Behinderung in sozial prekären Situationen sowie ihren Familien die Möglichkeit gesellschaftlicher Teilhabe sowie einer selbstbestimmteren Lebensführung.

6.2 Impulse und Good Practice-Beteiligungsverfahren

Auf europäischer Ebene wurden Leitlinien für die Entwicklung von nachhaltigen urbanen Mobilitätskonzepten vereinbart. Der **Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)** ist als strategisches Planungsverfahren zu verstehen, das auf der bestehenden Planungspraxis aufbaut und dabei Integrations-, Beteiligungs- und Evaluierungsprinzipien berücksichtigt (Rupprecht und andere 2019). Die Leitlinien helfen, die Mobilitätsplanung als kooperativen und partizipativen Prozess mit Bürger*innen anzulegen und umzusetzen. So werden der Einbezug und die Rückkopplung der Aktivitäten mit Bürger*innen über die Planung, Durchführung und Auswertung des Konzepts kontinuierlich vorgenommen, etwa indem Bürger*innen zur Beteiligung motiviert, relevante Probleme der Bürger*innen identifiziert und gemeinsam Zukunftsszenarien entwickelt

werden, Feedback zu strategischen Prioritäten eingeholt wird, Verfahren zur Überprüfung des Mobilitätsplans vereinbart und gemeinsam Lessons Learned abgeleitet werden.

Zwar ist die Beteiligung im SUMP-Prozess im Grundsatz verankert, im Rahmen der Leitlinien wird jedoch nicht gesondert auf die Wichtigkeit und die damit verbundenen Herausforderungen des **Einbezugs von schwer erreichbaren Bürger*innen** eingegangen. Es besteht generell die Gefahr, dass sich an solchen Beteiligungsprozessen vorrangig bereits engagierte und deutungsmächtige Personen und Gruppen beteiligen, während Personengruppen mit geringerem kulturellen, ökonomischen und symbolischen Kapital weniger bis gar nicht partizipieren (Bourdieu 2015).¹⁵ Solche Exklusionsrisiken könnten noch stärker bei der partizipativen Entwicklung von Mobilitätskonzepten reflektiert werden. So schlussfolgert auch Daubitz (2021, Seite 91), dass es Ziel sein sollte, „die sozialstrukturell unausgewogene Beteiligung im Bereich der Mobilitätspolitik zu beseitigen“ und auch marginalisierte Gruppen wie Migrant*innen, Einkommensarme, Kinder und Jugendliche, Alleinerziehende, körperlich oder psychisch eingeschränkten Personen wie auch ältere Menschen stärker einzubeziehen.

Die auf europäischer Ebene entwickelten Leitlinien (SUMP) orientieren auch die Erstellung **kommunaler Mobilitätskonzepte**. Hier wird ebenfalls darauf hingewiesen, dass die Beteiligung bereits in der Ausschreibung erläutert werden sollte und nicht nur als Information, sondern „mindestens als aktive Diskussion und Bewertung von Vorschlägen vorzusehen“ ist (Frehn und andere 2021, Seite 6).

Im Vordergrund der meisten **Beteiligungsprozesse im Rahmen der kommunalen Mobilitätsplanung** steht ein möglichst breiter Einbezug unterschiedlichster Bevölkerungsgruppen, über beispielsweise Online-Informationen, Auftaktveranstaltungen, Online-Umfragen, virtuelle Infomesen zu Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie öffentliche Präsenzveranstaltungen (siehe Mobilitätskonzept in Marburg, Frehn und andere 2021, Seite 40). In den kommunalen Mobilitätskonzepten werden teilweise **einzelne Gruppen** besonders einbezogen und beteiligt. So hat etwa die

14 <https://www.stiftung-rueckhalt.de/carsharing/>

15 Der „Kapitalbegriff“ geht auf Pierre Bourdieu zurück und bezeichnet Ressourcen beziehungsweise Einflussmöglichkeiten von Menschen auf Basis von Geld, Prestige, sozialer Anerkennung oder erworbener Bildung.

Stadt Oberhausen bei der Beteiligung einen Schwerpunkt auf Kinder und Jugendliche gelegt und diese im Rahmen von Workshops an der Entwicklung von Maßnahmen beteiligt. Bislang ist die Perspektive von Menschen mit Behinderung im Rahmen von kommunalen Mobilitätskonzepten weniger prioritär erhoben und berücksichtigt worden. In diesem Bereich könnten zukünftig in **Pilotprojekten** Strategien für die partizipative Entwicklung von inklusiven kommunalen Mobilitätskonzepten unter Beteiligung von Menschen mit Behinderung erprobt werden. Dazu kommt, dass Beteiligung nicht voraussetzungslos ist. Oft müssen Menschen erst für eine Beteiligung **empowert** werden. Weiterhin ist es zentral, Beteiligungsmethoden zu wählen, die Menschen mit Behinderung gut erreichen und die möglichst barrierefrei sind (beispielsweise durch die Verwendung von Einfacher Sprache). Es existieren vielfältige **Methoden**, wie Befragungen, persönliche Zukunftsplanungen, Online-Plattformen, Sozialraumbegehungen oder Stadtteilkonferenzen, die jedoch speziell auf die zu erreichende Zielgruppe zugeschnitten sein und bei deren Planung bereits Vertreter*innen der Zielgruppe einbezogen werden sollten (Fewer-Graumann und andere 2016). Neben direkten Beteiligungsverfahren ist auch die verbindliche Einbindung von legitimierten Selbstvertretungsbeziehungsweise Interessenvertretungsorganen in städtische Planungsprozesse wichtig. Das Thema der Partizipation von Menschen mit Behinderung wurde auch bereits in der Forschungssynthese Wohnen (2021), die Univation für die Aktion Mensch erstellt hat, bearbeitet. Eine Erkenntnis war auch dort, dass bislang wenige Daten zur Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung bei der Planung von Angeboten und Diensten im Bereich der Versorgung und Teilhabe vorliegen (Kroworsch 2019). Gleiches gilt für die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung im Rahmen der Mobilitätsplanung.

7. Empfehlungen für Akteur*innen aus den Bereichen öffentlicher und privater Mobilitätsangebote

Die Forschungssynthese hat gezeigt, dass neben einer barrierefreien strukturellen Gestaltung der Umwelt vor allem eine gesamtgesellschaftliche Sensibilisierung für die Bedarfe von Menschen mit Behinderung im Bereich Mobilität entscheidend ist. So bestimmen Busfahrer*innen, Passant*innen, Passagier*innen und Reisebegleiter*innen in hohem Maße darüber, ob die Teilhabe im Bereich der Mobilität gelingt und sich Menschen mit Behinderung zutrauen, ihre Mobilität zu steigern. Daher erscheinen **Aufklärungskampagnen** (im Sinne von „Achten Sie auf Mitmenschen, die Unterstützung brauchen könnten“) sowie **Sensibilisierungs- und Schulungsmaßnahmen** von Mitarbeitenden im Bereich des öffentlichen Transports weiterhin gewinnbringend, um die Mobilität von Menschen mit Behinderung zu fördern.

Weiterhin könnte eine **Intensivierung der Mobilitätstrainings** von Menschen mit Behinderung den Grad gesellschaftlicher Teilhabe erhöhen und die Selbstwirksamkeit der Zielgruppe stärken. So fehlt es bislang in Einrichtungen und Institutionen, insbesondere für Menschen mit geistiger Behinderung, an Konzepten für die Förderung der eigenständigen Mobilität (Markowetz und Wolf 2020).

Ein weiterer Ansatzpunkt zur Erhöhung der Mobilität stellt der Aufbau von **multimodaler Mobilität** dar, die den gesamten Weg unter Nutzung verschiedener Verkehrsmittel in den Blick nimmt. Zum einen müssen hier Barrierefreiheit und Usability von Apps und Webseiten verbessert, zum anderen die digitalen Kompetenzen zur Nutzung solcher Apps vermittelt werden. Auch in diesem Bereich könnten Mobilitätsanbieter*innen gezielt ansetzen.

Zukünftig sollten auch privatwirtschaftliche **Mobilitätsanbieter*innen** (beispielsweise **Car Sharing, Mietwagen**) ihre Angebote barrierefreier ausrichten beziehungsweise konzipieren. Private Anbieter*innen sind entscheidende Treiber von innovativen Mobilitätskonzepten, die in Zukunft eine immer wichtigere Rolle im Bereich Mobilität spielen werden. Durch die Berücksichtigung von Menschen mit Behinderung bei der Planung von Angeboten erschließen private Anbieter*innen nicht zuletzt auch eine neue Kund*innengruppe.

Es ist weiterhin deutlich geworden, dass die Bedarfe von Menschen mit Behinderung in kommunalen Mobilitätskonzepten selten berücksichtigt werden. Selbiges gilt für den Einbezug der Zielgruppe und / oder ihrer Interessenvertretungen bei der Planung und Umsetzung solcher Konzepte. Beispielgebend für eine stärkere Berücksichtigung von Menschen mit Behinderung in kommunalen Mobilitätskonzepten könnte es daher sein, **Modellvorhaben im Bereich einer inklusiven kommunalen Mobilitätsplanung** mit Schwerpunkt auf Menschen mit Behinderung zu schaffen. Kommunen sollten in ihren Mobilitätskonzepten eine Beteiligung von Menschen mit Behinderung vorsehen und dafür geeignete Beteiligungsformen im gesamten Prozess erproben.

8. Literaturverzeichnis

Agora Verkehrswende (Herausgeber) (2017): Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende.

Aktion Mensch (2020): Digitale Teilhabe von Menschen mit Behinderung. Bonn.

Aktion Mensch (2021): Zentrale Herausforderungen im Alltag aus Sicht von Menschen mit Schwerbehinderung. Studie zu Handlungsansätzen für mehr Selbstbestimmung und Teilhabe. ipsos.

Ammoser, Hendrik; Hoppe, Mirko (2006): Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften. Definitionen und Erläuterungen zu Begriffen des Transport- und Nachrichtenwesens. Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“.

Blais, Daniel; El-Geneidy, Ahmed M. (2015): Better Living Through Mobility: The relationship between access to transportation, wellbeing and type of disability. 93rd Transportation Research Board Annual Meeting.

Bourdieu, Pierre (2015): Die verborgenen Mechanismen der Macht. Durchgesehene Neuauflage der Erstauflage 1992. Herausgegeben von Margareta Steinrücke. Hamburg: VSA Verlag (Schriften zu Politik & Kultur).

Budde, Wolfgang; Früchtel, Frank; Hinte, Wolfgang (2007): Sozialraumorientierung: Wege zu einer veränderten Praxis. Springer.

Bundesgesetz (01.09.2021): § 2 SGB IX. Online verfügbar unter https://www.gesetze-im-internet.de/sgb_9_2018/__.html, zuletzt geprüft am 01.09.2021.

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (27.04.2002): Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG), vom 02.06.2021. Online verfügbar unter <https://www.gesetze-im-internet.de/bgg/BGG.pdf>, zuletzt geprüft am 31.08.2021.

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2021): PBefG – Personenbeförderungsgesetz. Online verfügbar unter <https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/BJNR002410961.html>, zuletzt aktualisiert am 31.08.2021, zuletzt geprüft am 31.08.2021.

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2020): Rehabilitation und Teilhabe. Herausgegeben vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales.

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2021): Teilhabebericht der Bundesregierung über die Lebenslagen von Menschen mit Beeinträchtigungen. Unterrichtung der Bundesregierung. Deutscher Bundestag (Drucksache 19/27890).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2020): Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Online verfügbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030.html>, zuletzt aktualisiert am 23.09.2021, zuletzt geprüft am 23.09.2021.

Bundesregierung (2021): Klimaschonender Verkehr. Online verfügbar unter <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschonender-verkehr-1794672>, zuletzt aktualisiert am 22.09.2021, zuletzt geprüft am 22.09.2021.

Canzler, Weert (2013): Verkehr und Mobilität. In: Steffen Mau und Nadine M. Schöneck-Voß (Herausgeber): Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands. 3. grundlegend überarbeitete Auflage. Wiesbaden: Springer VS, Seite 922–935.

Daubitz, Stephan (2011): Mobilität und Armut – Die soziale Frage im Verkehr. In: Oliver Schwedes (Herausgeber): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften (Perspektiven der Gesellschaft), Seite 181–193.

Daubitz, Stephan (2021): Teilhabe und Öffentliche Mobilität. Die Rolle der Politik. In: Oliver Schwedes (Herausgeber): Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, Seite 77–104.

Deutsche Bahn AG (2021): Das 4. Programm zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG.

Dziekan, Katrin (2008): Ease-of-use in public transportation. A user perspective on information and orientation aspects. Zugleich: Stockholm, Universitäts-Dissertation, 2008. Stockholm: Royal Institute of Technology (Doctoral Thesis in Traffic and Transport Planning, Infrastructure and Planning, 08-001).

Dziekan, Katrin (2011): Öffentlicher Verkehr. In: Oliver Schwedes (Herausgeber): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften (Perspektiven der Gesellschaft), Seite 317–340.

Dziekan, Katrin; Schlag, Bernhard; Jünger, I. (2004): Barrieren der Bahnnutzung – Mobilitätshemmnisse und Mobilitätsbedürfnisse. In: Bernhard Schlag (Herausgeber): Verkehrspsychologie. Mobilität – Sicherheit – Fahrerassistenz. Lengerich: Pabst Science Publishers, Seite 63–81.

Dziekan, Katrin; Zistel, Meinhard (2018): Öffentlicher Verkehr. In: Oliver Schwedes (Herausgeber): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. 2. Auflage. Wiesbaden: Springer VS (Lehrbuch), Seite 347–372.

Fewer-Graumann, Susanne; Rodekohl, Bianca; Dieckmann, Friedrich; Rohleder, Christiane; Schäper, Sabine (2016): Inklusive Sozialplanung für Menschen mit und ohne Behinderung im Alter: Regionalbericht Münster-Hiltrup. Forschungsprojekt SoPHiA. Unter Mitarbeit von Monika Walbröl, Janine Fleckenstein und Antonia Thimm. Münster. Online verfügbar unter https://katho-nrw.de/fileadmin/media/foschung_transfer/forschungsinstitute/Institut_fuer_Teilhabeforschung/Abgeschlossene_Forschungsprojekte/SoPHiA/Projekt_SoPHiA_Regionalbericht_Muenster-Hiltrup.pdf, zuletzt geprüft am 20.12.2021.

FIA: Accessibility. A Changing Paradigm Towards „Mobility For All“. Advocacy Paper. Online verfügbar unter <https://www.fia.com/file/54300/download?token=3wDIGKUT>, zuletzt geprüft am 20.12.2021.

Fian, Tabea; Hauger, Georg (2021): Composing a Conceptual Framework for an Inclusive Mobility System. In: IOP Conference Series: Materials Science and Engineering 960, Seite 32089. DOI: 10.1088/1757-899X/960/3/032089.

Foucault, Michel; Konersmann, Ralf (2017): Die Ordnung des Diskurses. Erweiterte Ausgabe, 14. Auflage. Frankfurt am Main: FISCHER Taschenbuch (Fischer Wissenschaft, 10083).

Frehn, Michael; Driesfeld, Jan; Othengrafen, Meike (2021): Kommunale Mobilitätskonzepte. Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Herausgegeben vom Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Planersocietät Dr.-Ing. Michael Frehn, Steinberg und Partner, Dortmund. Online verfügbar unter <https://www.vde-verlag.de/lbs/002010303537400.html>.

Hermann, Timo (2013): Behindertengerechte Mietwagen, Carsharing – gibt es so etwas? Online verfügbar unter <https://mobilista.eu/170/behindertengerechte-mietwagen-carsharing-gibt-es-so-etwas/>, zuletzt aktualisiert am 28.09.2021, zuletzt geprüft am 29.09.2021.

Hinte, Wolfgang (2008): Sozialraumorientierung. Ein Fachkonzept für Soziale Arbeit. In: Deutsche Heilpädagogische Gesellschaft (Herausgeber): Sozialraumorientierung in der Behindertenhilfe, Bonn/ Jülich, Seite 15–22.

Holz-Rau, Christian (2011): Verkehr und Verkehrswissenschaft. Verkehrspolitische Herausforderungen aus Sicht der Verkehrswissenschaft. In: Oliver Schwedes (Herausgeber): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften (Perspektiven der Gesellschaft), Seite 115–139.

International Transport Forum (2009): Cognitive Impairment, Mental Health and Transport. Design with Everyone in Mind. Paris: OECD Publishing.

Internationales Design Zentrum Berlin e.V. (2008): Universal Design. Unsere Zukunft gestalten – Designing our Future. Online verfügbar unter https://www.idz.de/dokumente/Universal_Design_Publikation.pdf, zuletzt geprüft am 20.11.2021.

Kessl, Fabian; Otto, Hans-Uwe; Ziegler, Holger (2002): Einschließen oder aufmachen? Der Raum, sein Kapital und deren Nutzer. In: Marlo Riege und Herbert Schubert (Herausgeber): Sozialraumanalyse. Grundlagen – Methoden – Praxis. Opladen: Leske + Budrich, Seite 177–190.

Kindhäuser, Anna (2001): Bedingungen und Faktoren nachhaltiger Verkehrspolitik: drei kommunale Fallstudien. Berlin.

Kroworsch, Susann (2019): Menschen mit Behinderungen in Nordrhein-Westfalen: Zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in den Bereichen Wohnen, Mobilität, Bildung und Arbeit. Unter Mitarbeit von Menschenrechte, Deutsches Institut für Menschenrechte. Berlin (978-3-946499-42-8). Online verfügbar unter <https://www.ssoar.info/ssoar/handle/document/61504>.

Lime (2021): Lime Launches 1,000 Shared Scooters in NYC with Focus on Safety, Equity, and Accessibility. Online verfügbar unter <https://www.li.me/second-street/lime-launches-1000-shared-scooters-in-nyc>, zuletzt aktualisiert am 27.09.2021, zuletzt geprüft am 29.09.2021.

Linden, Erik; Wittmer, Andreas (2018): Zukunft Mobilität. Gigatrend Digitalisierung und Megatrends der Mobilität. St. Gallen: Center for Aviation Competence (CFAC-HSG). Online verfügbar unter <https://www.alexandria.unisg.ch/253291/>.

Löw, Martina (2010): Stadt- und Raumsoziologie. In: Georg Kneer und Markus Schroer (Herausgeber): Handbuch spezielle Soziologien. 1. Auflage. Wiesbaden: VS-Verlag, Seite 605–622.

Mackett, Roger (2015): Cognitive Impairments, Mental Health and Travel. Center For Transport Studies, University College London.

Markowetz, Reinhard; Wolf, Markus (2020): Förderung eigenständiger Mobilität von Erwachsenen mit geistiger Behinderung. Bremen: Fachverlag NW (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen – Mensch und Sicherheit (M), Heft M 294).

McCausland, Darren; Stancliffe, Roger J.; McCallion, Philip; McCarron, Mary (2020): Longitudinal use and factors associated with public transport and other travel options for older people with an intellectual disability in Ireland. In: Journal of applied research in intellectual disabilities: JARID 33 (3), Seite 442–456. DOI: 10.1111/jar.12686.

Pries, Ludger; Roos, Michael (2020): Integrierte Mobilität im Ruhrgebiet. Konzeptstudie. Unter Mitarbeit von Florian Lewalder, Maximilian Dirks, Valerie Donath, Kai-David Klärner und Katharina Leikard. Ruhr-Universität Bochum. Online verfügbar unter http://www.sowi.rub.de/mam/content/sozomm/149-book_manuscript-742-1-10-20200702.pdf.

Rosenkvist, Jenny; Risser, Ralf; Iwarsson, Susanne; Wendel, Kerstin; Ståhl, Agneta (2009): The Challenge of Using Public Transport: Descriptions by People with Cognitive Functional Limitations. In: Journal of Transport and Land Use 2 (1), Seite 65–88. Online verfügbar unter <http://jtl.org>.

Rupprecht, Siegfried; Brand, Lasse; Böhler-Baedeker, Susanne; Brunner, Lisa Marie (2019): Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. 2. Auflage. Herausgegeben von Rupprecht Consult.

Schmoll, Carsten; Tiemann, Jens; Welzel, Christian (2014): Digitale Mobilität. Dynamik im öffentlichen Raum. Herausgegeben vom Fraunhofer-Institut für offene Kommunikationssysteme Fokus.

Schwedes, Oliver (2021): Integration und Öffentliche Mobilität: Die Rolle der Planung. In: Oliver Schwedes (Herausgeber): Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. Wiesbaden: Springer Fachmedien, Seite 53–77.

Schwedes, Oliver; Daubitz, Stephan; Rammert, Alexander; Sternkopf, Benjamin; Hoor, Maximilian (2018): Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung. Discussion Paper. 2. Auflage. Technische Universität Berlin.

Schwedes, Oliver; Rammert, Alexander (2021): Was ist Integrierte Verkehrsplanung? Hintergründe und Perspektiven einer am Menschen orientierten Planung. Technische Universität Berlin. Online verfügbar unter https://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP15_SchwedesRammert.pdf.

Schwedes, Oliver; Ringwald, Roman (2021): Daseinsvorsorge und Öffentliche Mobilität: Die Rolle des Gewährleistungsstaats. In: Oliver Schwedes (Herausgeber): Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. Wiesbaden: Springer Fachmedien, Seite 22–55.

Spark Labs; Spark Works (Herausgeber) (2020): The Future Of Mobility. Imagining how Roland, Nathalie, Mark and Maya will get around in 2040. Spark; Labs at ETH Zürich; Baloise Group. Zürich.

Statistisches Bundesamt (2020): 7,9 Millionen schwerbehinderte Menschen leben in Deutschland. Pressemitteilung Nummer 230 vom 24. Juni 2020. Statistisches Bundesamt. Online verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/06/PD20_230_227.html, zuletzt aktualisiert am 24.06.2020, zuletzt geprüft am 02.09.2021.

Stöppler, Reinhilde (2015): Menschen mit (Mobilitäts-) Behinderung. Handbuch für Fachkräfte zur Förderung der Mobilitätskompetenzen von Menschen mit Behinderungen. In: Schriftenreihe Verkehrssicherheit (18).

Tillmann, Vera (2015): Teilhabe am Verkehrssystem. Wiesbaden: Springer Fachmedien.

Tolmein, Oliver (2019): EU-Fahrgastrechte und die Beförderungssituation von Menschen mit Behinderungen im deutschen Bahnverkehr. Gutachten erstattet für die Schlichtungsstelle nach dem Behindertengleichstellungsgesetz. Herausgegeben von der Schlichtungsstelle BGG. Bundesministerium für Arbeit und Soziales. Berlin.

Trescher, Hendrik; Hauck, Teresa (2020): Inklusion im kommunalen Raum. Bielefeld: transcript Verlag.

Umweltbundesamt (2021): Emissionen des Verkehrs. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#pkw-fahren-heute-klima-und-umweltvertraglicher>, zuletzt aktualisiert am 22.09.2021, zuletzt geprüft am 22.09.2021.

Vereinte Nationen (2017): Die UN-Behindertenrechtskonvention. Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Herausgegeben von dem Beauftragten der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen. Online verfügbar unter https://www.behindertenbeauftragte.de/SharedDocs/Publikationen/UN_Konvention_deutsch.pdf?__blob=publicationFile&v=2.

Vester, Frederic (1990): Ausfahrt Zukunft. Strategien für den Verkehr von morgen. Eine Systemuntersuchung. 2. korrigierte Auflage. München: Heyne.

Wittmer, Andreas; Linden, Erik (2017): Zukunft Mobilität: Gigatrend Digitalisierung. Universität San Gallen. Online verfügbar unter https://cfac.unisg.ch/-/media/dateien/instituteundcenters/cfac/mobilitt-2040_gigatrend-digitalisierung_a5_final.pdf.

Wolking, Christina (2021): Öffentliche Mobilität und neue Mobilitätsdienstleistungen – Rahmenbedingungen und Gestaltungsperspektiven. In: Oliver Schwedes (Herausgeber): Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. Wiesbaden: Springer Fachmedien, Seite 105–139.

Zukunft Mobilität (2016): Digitalisierung des Verkehrs. Online verfügbar unter <http://www.zukunft-mobilitaet.ch/themen/digitalisierung-des-verkehrs>, zuletzt aktualisiert am 21.09.2021, zuletzt geprüft am 21.09.2021.

Impressum

Auftraggeberin:

Aktion Mensch e.V.
Verantwortlich: Christina Marx
Redaktion: Stefan Sandner, Nadja Ullrich
www.aktion-mensch.de

Durchführendes Institut:

Univation – Institut für Evaluation
Dr. Beywl & Associates GmbH
Hohenstaufenring 63
50674 Köln
Tel.: 0221 4248071
www.univation.org

Dr. Susanne Mäder
Rico Schnathorst

Information zu den Inhalten / Ergebnissen:
info@univation.org

Lektorat:

Daniela Kumor-Böhning

Layout und Satz:

Nicole Schmitz
www.subgrafix.de

© Copyright:

Aktion Mensch e.V., Bonn, und Univation – Institut für Evaluation, Köln 2021



Unser Eval-Wiki erklärt Ihnen die Fachbegriffe der Evaluation: www.eval-wiki.org



Mehr Informationen
erhalten Sie unter
aktion-mensch.de



Stand: Dezember 2021

Aktion Mensch e.V.
Heinemannstr. 36
53175 Bonn
Telefon: 0228 2092-0
info@aktion-mensch.de