



Positionspapier der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin

## **LEBENSQUALITÄT FÜR ALLE BERLINER\*INNEN - INKLUSIVE MOBILITÄT VERWIRKLICHEN**

### **I. Einleitung**

In unserer globalisierten Welt ist das schnelle Vorankommen von A nach B für die meisten von uns eine Selbstverständlichkeit, die in der Realität des Berliner Alltag oft nicht eingelöst werden kann. Sei es der sichere Schulweg für unsere Kinder, der morgendliche Gang mit dem Kinderwagen zum Kindergarten, der Transport von Lebensmitteln oder anderen Gütern mit dem Lastenrad, der Weg mit dem Fahrrad zur Arbeit oder der Besuch einer Hellersdorfer Senior\*innengruppe im Abgeordnetenhaus - alle Menschen sind auf eine barrierefreie und gut abgestimmte Mobilität angewiesen. Und doch ist sie nicht immer verwirklicht.

**In Berlin leben ca. 631.000 Menschen mit anerkannter Behinderung. Das ist fast jede\*r fünfte Berliner\*in.** Hohe Bordsteinkanten, Baustellen im Kreuzungsbereich oder erhöhte Zugänge zum öffentlichen Nahverkehr sind für viele eine Unannehmlichkeit, für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen stellen sie eine Barriere zur gesellschaftlichen Teilhabe dar. Wir wollen für Menschen mit Behinderungen Selbstständigkeit und Selbstbestimmtheit in allen Lebenssituationen sichern.

Inklusive Mobilität umfasst für Bündnis 90/Die Grünen ein zentrales Moment der gesellschaftlich garantierten Teilhabe. Sie bildet eine Grundlage für ein selbstbestimmtes Leben für Menschen mit Behinderungen. Diese Menschen können ihre verbrieften Menschenrechte nur dann wahrnehmen, wenn Wohnung, Bildungseinrichtung, Arbeitsplatz, Freund\*innen, Cafés und medizinische Einrichtungen für alle Menschen selbstbestimmt und ungehindert erreichbar sind.

### **Inklusive Mobilität – ein Menschenrecht**

Mobilität muss nach der UN-Behindertenrechtskonventionen (UN-BRK) **ohne fremde Hilfe** möglich sein und gilt nur dann als **barrierefrei und selbstbestimmt**. Die UN-BRK beinhaltet mehrere Regelungen, die das Recht von Menschen mit Behinderungen auf selbstbestimmte Mobilität absichern: Von der Sicherstellung persönlicher Mobilität über den Zugang zu Mobilitätshilfen und unterstützenden Technologien bis hin zu Schulungen in Mobilitätsfertigkeiten (Art. 20 UN-BRK). Deutschland hat sich als Vertragsstaat der UN-BRK zur Schaffung einer allseits zugänglichen Mobilitätsinfrastruktur verpflichtet (Art. 9 UN-BRK).

Als rot-rot-grüne Koalition in Berlin haben wir diese Verpflichtungen zeitnah umzusetzen und ein Gesamtkonzept zur Mobilitätssicherung für alle Menschen bis zum Ende dieser Legislatur zu erarbeiten. Dabei konnten wir in den letzten Jahren bereits Erfolge verbuchen. Mit dem **Mobilitätsgesetz und dem beschleunigten Umbau des öffentlichen Nahverkehrs** (inklusive des Modellprojekts BerlKönig), haben wir bereits Verbesserungen erreicht. Dennoch brauchen wir hier mehr Verzahnung der Angebote und eine Analyse der bestehenden Lücken und Probleme. Eine Reform des Sonderfahrdienstes, die geringe Anzahl an barrierefreien Taxis, der stockende Umbau der Licht-Signal-Anlagen (Ampeln) und die mangelhafte Digitalisierung der Angebote seien hier beispielhaft genannt.

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin möchte mit diesem Positionspapier Lösungsvorschläge in die notwendige Debatte zur inklusiven Mobilität einbringen und eine umfassende Durchsetzung der international verbrieften Rechte behinderter Menschen voranbringen.

## **II. Inklusive Mobilität geht alle an**

### **Das Gesamtkonzept inklusive Mobilität**

Für die Durchsetzung der Inklusionsrechte brauchen wir ein Gesamtkonzept, das als Brücke zwischen den bestehenden Angeboten fungiert. Dafür müssen die bestehenden Angebote kontinuierlich analysiert, intelligent miteinander verzahnt und vorhandene Lücken geschlossen werden. Langfristige Lösungen brauchen Zeit zur Umsetzung. Ein Gesamtkonzept muss daher Raum für kreative Übergangslösungen bieten, denn oftmals sind es auch die „kleinen“ Lösungen, die zu praktikablen Ergebnissen führen. Die Corona-Pandemie hat uns die Unwägbarkeiten und Herausforderungen unserer Zeit erneut vor Augen geführt. Wir brauchen auch in der Mobilität ein atmendes Konzept, das sich an aktuelle Entwicklungen anpassen kann und gewappnet ist für den Krisenfall.

### **Eine Mobilitätsgarantie für alle**

Mobilität darf nicht abhängen vom Geldbeutel, den technischen Fertigkeiten oder körperlichen Beeinträchtigungen. Wir wollen daher ungebrochene und selbstbestimmte Mobilitätsketten über alle Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) hinweg. Damit erreichen wir eine Barrierefreiheit im Sinne der UN-BRK und kommen den staatlichen Schutzpflichten im vollen Umfang nach. Mit dem Gesamtkonzept "inklusive Mobilität" wollen wir nicht weniger erreichen als eine Mobilitätsgarantie innerhalb des ÖPNV für alle Menschen. Gegen den Ausfall von Aufzügen nutzt die beste App nichts, wenn der persönliche Kontakt fehlt, um gemeinsam die Barrieren zu überwinden. Besser vernetzte und flexible Angebote sind darüber hinaus krisenfester und können ihr Angebot schneller an zukünftige Pandemien oder andere Krisen anpassen.

### **Partizipation als Fahrkarte zum Erfolg**

Im Sinne der Selbstbestimmtheit der Betroffenen setzen wir uns für eine vollumfängliche Wahlfreiheit und Flexibilisierung der Angebote ein. Für uns ist klar – Inklusion fängt schon in der Planung an. Die Beteiligung der Betroffenenverbände im Rahmen des „Disability Mainstreamings“ als Expert\*innen ist für uns Grundvoraussetzung. Nur gemeinsam können wir die international verbrieften Rechte behinderter Menschen unter Einbeziehung der staatlichen wie zivilgesellschaftlichen Akteur\*innen umsetzen.

Schon heute erleben wir, wie Lösungen schneller durch die Zivilgesellschaft als durch die Verwaltung gefunden werden. Die mehrfach ausgezeichnete "Wheelmap" der Sozialhelden e.V. steht dabei Pate für das kreative Potential aus der Mitte unserer Gesellschaft.

### **UN-BRK- Monitoring Stelle nutzen - Tasks Force „Inklusive Mobilität“ einrichten**

Ein Gesamtkonzept braucht einen klaren Fahrplan. Unter wissenschaftlicher Begleitung des Deutschen Instituts für Menschenrechte (DIMR) und der dort bereits angesiedelten UN-BRK-Monitoring Stelle sollten Zwischenschritte definiert und die Einrichtung einer „Task Force“ „Inklusive Mobilität“ etabliert werden. Wichtige Schnittstellen zur Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales (SenIAS), zur Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) und zur Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (SenWEB) können so analysiert und ein Gesamtkonzept entwickelt werden.

Für die Umsetzung, Weiterentwicklung und Überwachung sollte eine Task Force bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) in Zusammenarbeit mit der SenIAS und mit den Interessenverbänden und Betroffenenorganisationen die Aussteuerung übernehmen. Die Verantwortung dafür liegt bei der SenUVK. Auch die Neufassung des Landesgleichberechtigungsgesetzes (LGBG) kann hier ein hilfreicher Ansatz sein.

### **III. Das Berliner Mobilitätsgesetz: für mehr Lebensqualität und Mobilität im öffentlichen Raum**

Die inklusive Verkehrswende, die alle Verkehrsteilnehmer\*innen mitdenkt - sie ist da. Manches läuft noch nicht perfekt und muss in den nächsten Jahren weiterhin an die realen Erfordernisse angepasst werden. Ein Zurück aber zur Stadt des Autos wird es mit uns nicht geben. Wir wollen, dass sich alle Menschen sicher und geschützt in der Stadt fortbewegen können. Die verletzlichsten und schwächsten Verkehrsteilnehmer\*innen brauchen daher unsere besondere Aufmerksamkeit. Berlin hat mit dem im Juli 2018 in Kraft getretenen Mobilitätsgesetz verkehrspolitisches, aber auch gesamtgesellschaftliches Neuland betreten. Bundesweit erstmalig haben wir dem Umweltverbund aus Bus, Bahn, Fahrrad- und Fußverkehr Vorrang vor dem Autoverkehr eingeräumt. Außerdem haben wir die Gewährleistung von Mobilität für alle Menschen gesetzlich festgeschrieben.

Die Erweiterung des Mobilitätsgesetzes um den Fußverkehrsteil stärkt und konkretisiert Maßnahmen und Vorgaben für den Fußverkehr. Damit gewinnen Barrierefreiheit und inklusive Mobilität an Bedeutung und Wertschätzung für den Berliner Stadtverkehr. Im laufendem Doppelhaushalt ist für den Fußverkehr und die Barrierefreiheit in 2021 eine Summe von 14,85 Mio. Euro eingestellt. Nimmt man noch die 6 Mio. Euro dazu, die den Bezirken aus dem ehemaligen Sonderprogramm Straßensanierung für die Gehwegsanierung zur Verfügung stehen, können pro Berliner\*in 5,63 Euro für den Fußverkehr ausgegeben werden. Damit haben wir die vom Fuß e.V. geforderte Summe fast verdoppelt. Diese Mittel müssen auch in den kommenden Haushalten verstetigt werden. Auch muss weiteres Personal zur Verfügung stehen, denn die nachträgliche barrierefreie Ertüchtigung der Fußverkehrsinfrastruktur ist sehr komplex und kleinteilig. **Sie ist eine kontinuierliche Aufgabe aller Bezirke und wird noch viele Jahre in Anspruch nehmen.**

## **Sicherheit für alle: Barrierefreiheit fängt bei den Füßen an**

Die meisten Wege der Berliner\*innen werden zu Fuß zurückgelegt, mehr als mit dem Auto oder sonst einem anderen Verkehrsmittel. Ob jung, alt oder eingeschränkt mobil: die Einrichtung von Mittelinseln und einsehbaren Kreuzungen, sowie Markierungen von Fußgänger\*innenüberwegen wie sie durch das Zebrastreifenprogramm durchgeführt werden, kommen allen Verkehrsteilnehmer\*innen zu Gute. Für Menschen mit Behinderungen darf das Queren von Straßen oder Kreuzungen nicht gefährlich oder gar unmöglich sein. Auch für sie ist die Nutzung auf übliche Weise, ohne besondere Erschwernis, ohne Gefährdungen und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zu gewährleisten. Erst dann ist Barrierefreiheit im Fußverkehr umgesetzt. Von den 2100 Ampeln haben inzwischen 1400 akustische und / oder taktile Signalgeber bzw. Elemente.

Blinde und sehbehinderte Menschen brauchen diese Signale um sicher ihren Weg zurücklegen zu können. In Berlin wird inzwischen, abweichend vom technischen Regelwerk, eine geringere Gehgeschwindigkeit bei der Bemessung der Grünphasen für Fußgänger\*innen zugrunde gelegt. Im Fußverkehrsteil des Mobilitätsgesetzes ist festgelegt, dass bis 2030 alle Ampeln mindestens mit Blindenakustik und Vibrationstastern ausgerüstet werden. Künftig soll im Regelfall das Queren der Fahrbahn an Kreuzungen komfortabel in einem Zuge möglich sein, auch bei Vorhandensein einer Mittelinsel. Bei der Neuanlage von Straßenquerungen werden sogenannte Doppelquerungen als Borde eingesetzt um den spezifischen Bedürfnissen einerseits von Rollstuhlfahrer\*innen (Absenkung ohne Kante) und andererseits blinden und sehbehinderten Menschen (Absenkung mit kleiner/tastbarer Kante) gerecht zu werden. Hiermit kommen wir ein ganzes Stück weiter hin zu einer Stadt, die ihren Fußgänger\*innen „keine Steine in den Weg“ legt.

## **Lebensraum Stadt für alle**

Ob Lastenrad, Kinderwagen, Rollstuhl oder Fahrrad: Wir wollen, dass sich alle Menschen in der Stadt im öffentlichen Raum als ihrem Lebensraum wohl fühlen können und ohne Barrieren von A nach B kommen. Den öffentlichen Raum in seiner Aufenthaltsqualität aufzuwerten u.a. durch (nichtkommerzielle) Sitzgelegenheiten ist daher ebenfalls im Fußverkehrsteil des Mobilitätsgesetzes verankert.

Für viele Menschen ist es zur Bewältigung ihrer Wege ebenso wichtig, dass ausreichend öffentliche Toiletten zur Verfügung stehen. Dies hat die SenUVK mit dem neuen Toilettenkonzept umgesetzt. Das Angebot an öffentlichen Toiletten baut sie noch weiter aus.

## **Eine barrierefreie Mobilitätsgarantie im ÖPNV**

Der aktuelle Nahverkehrsplan definiert Rahmenvorgaben für die Barrierefreiheit des Berliner ÖPNV-Angebotes. Dabei geht es um die baulichen Anlagen, Fahrzeuge, Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen im ÖPNV. Bei der Konzipierung und Beschaffung von neuen Fahrzeugen werden die entsprechenden Verbände regelmäßig einbezogen um die Barrierefreiheit der Fahrzeuge zu optimieren.

Von derzeit 173 U-Bahnhöfen sind bereits 133 barrierefrei, davon sind 125 über Aufzüge und 8 über Rampen erreichbar. Auch von den 136 Berliner Bahnhöfen der S-Bahn sind 128 barrierefrei erschlossen. Das ist ein Meilenstein der Teilhabe für Menschen mit Behinderungen. **Für den barrierefreien Umbau der Bahnhöfe und Straßenbahnhaltestellen werden im aktuellen Doppelhaushalt 2020/21 gut 70 Mio. Euro bereitge-**

**stellt. Angestrebt wird eine vollständige barrierefreie Zugänglichkeit der Bahnhöfe bis 2022.** Dieses Ziel wird allerdings nicht überall erreichbar sein. Besonderer Anstrengungen bedarf es bei den Straßenbahn- und vor allem Bushaltestellen. Hinzu kommt, dass Aufzüge (oder Fahrtreppen) auch einmal defekt sind und der barrierefreie Zugang dann nicht mehr gegeben ist.

**Das Projekt „Wheelmap“<sup>1</sup>** zeigt, wie es trotzdem gehen kann: Übersichtskarten per App, die schnell darstellen, ob der Reiseweg z.B. rollstuhlfähig ist, sind technisch kein Problem. Sie leben allerdings von der Mitwirkung der Stadtgesellschaft. Das Mobilitätsgesetz schreibt eine Mobilitätsgarantie im ÖPNV für den Fall vor, dass die Barrierefreiheit noch nicht erfüllt ist bzw. für den Havariefall. Deshalb wird die BVG ab diesem Jahr mit dem Aufbau einer „Alternativen Barrierefreien Beförderung“ (ABB) für diese Fälle beginnen. Hier könnte auch das Berliner Taxigewerbe mit den „Inklusionstaxis“ partizipieren. Allerdings reichen die vorhandenen Inklusionstaxis zur Zeit noch nicht aus. Das seit 2018 bestehende Förderprogramm zum Umbau zu Inklusionstaxis soll hier Abhilfe schaffen.

### **On-Demand Service**

Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist die wohnortnahe Beförderung besonders wichtig. Neue On-Demand-Verkehrsangebote, wie der durch die SenUVK und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) geplante **„Rufbus 2.0“**, können neue Chancen für die barrierefreie Mobilität bieten. Das novellierte Personenbeförderungsgesetz gibt den Kommunen unter bestimmten Bedingungen die Möglichkeit, Vorgaben zur Barrierefreiheit bei Mietwagen und gebündeltem Bedarfsverkehr vorzugeben. Berlin wird davon selbstverständlich Gebrauch machen.

Derzeit ist durch die SenUVK und die BVG die Erprobung eines modernen Rufbusssystems, in vom ÖPNV unterversorgten Gebieten, als Teil und Ergänzung des ÖPNV-Angebots vorgesehen. Auch hier wird auf die Barrierefreiheit ein großes Augenmerk gelegt. Darüber hinaus besteht für bestimmte Gruppen von Mobilitätseingeschränkten ein weiterer Bedarf, denn sie benötigen Unterstützung bereits in bzw. aus ihrer Wohnung heraus und können den ÖPNV deshalb nicht nutzen. Der **Sonderfahrdienst** ist hier die richtige Antwort: **Allerdings bedarf die jetzige Form des Sonderfahrdienstes ein überarbeitetes Konzept, damit die Nutzer\*innen deutlich spontaner und flexibler als heute mobil sein können.** Hier liegt die Federführung bei der SenIAS. Die bereits erwähnte Arbeitsgruppe „Barrierefrei“ kann hier ein wichtiger Transmissionsriemen sein, um für die Betroffenen zeitnah gute Lösungen zu finden.

Das Pilotprojekt „Fahrgastinformation“, das alle eintreffen Omnibusse und Straßenbahnen beim Öffnen der ersten Eingangstür mit akustischen Signalen ohne Zutun der Fahrgäste ausstattet, wollen wir für alle Berliner Busse und Straßenbahnen ausweiten. Für Berlin ist der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) zentral. Schon jetzt hat der VBB den Bus & Bahn-Begleitservice für geh- oder seheingeschränkte Fahrgäste, der aus dem Haushalt der SenUVK zum Teil bereits finanziert wird.

Der Erledigungsservice des VBB sei hier exemplarisch genannt, der in Zeiten der Pandemie für eine gelungene Krisenbewältigung steht. Mitarbeiter\*innen des Begleitservices des VBB kümmern sich nun auch um kleinere Erledigungen und sorgen so für einen größeren Schutz vulnerabler Gruppen. Allerdings buchen aktuell ältere Menschen diesen Service meistens per Telefon. Wichtig ist es also passgenaue Lösungen für alle Menschen zu finden, barrierefrei mithilfe verschiedener Technologien.

---

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

## **IV. Digitalisierung als Chance: Digital ist besser? Den Faktor Mensch nicht vergessen**

Berlin muss digitaler werden! Die Corona-Pandemie hat uns diese Notwendigkeit mit aller Härte vor Augen geführt. Allerdings darf die Frage des Zugangs zu digitalen Angeboten nicht entscheidend dafür sein, ob Mobilität in Anspruch genommen werden kann oder nicht. Wir wissen zum Beispiel aus den Befragungen des VBB, dass der Begleitservice zu fast 99 Prozent per Telefon gebucht wird. Wir brauchen daher auch weiterhin analoge Zugänge zu den Angeboten. Einen digital divide, also eine digitale Spaltung der Gesellschaft, dürfen wir auch in Fragen der Mobilität nicht zulassen. Barrierefreiheit zeigt sich bereits in der Buchung der Angebote.

Die Erfahrungen des Begleitservices haben darüber hinaus klar aufgezeigt, wie wichtig der menschliche Kontakt bei Fragen von Mobilität ist. Persönliche Ansprachen müssen daher auch in Zukunft möglich sein. Den Faktor Mensch wollen wir auch bei den öffentlichen Mobilitätsanbieter\*innen fördern. Mit sogenannten Awareness Trainings sollen Mitarbeitende in den Berliner Bussen und Bahnen mit den Bedürfnissen von mobilitätseingeschränkten Menschen vertraut gemacht werden.

Für die inklusive Mobilität liegen in der Digitalisierung vielfältige Chancen. Smarte, also technologiegestützte Angebote ermöglichen es, Mobilität an unsere inklusiven Anforderungen in ihren unterschiedlichen Facetten anzupassen. Daten zu Mobilitätsangeboten, verknüpft mit Echtzeitdaten zum jeweiligen Status von Aufzügen und Rolltreppen ermöglichen beispielsweise eine gezielte und passgenaue Inanspruchnahme verschiedener Verkehrsmittel in zeitlicher Abfolge. Wichtig ist, dass die Entwicklung der SmartCity Inklusion von Beginn an mitdenkt.

### **Unnötige Wege vermeiden**

Digitalisierung kann auch dazu beitragen, heutige Mobilitätsbedarfe zu reduzieren. Digitale Möglichkeiten und Angebote machen eine physische Anwesenheit vor Ort nicht mehr in jedem Fall erforderlich, ermöglichen aber die selbstverständliche Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Je mehr Dienstleistungen des Landes Berlin online barrierefrei abzuwickeln sind, desto mehr unnötige Wege lassen sich vermeiden.

### **Öffentliche Daten in den richtigen Formaten bereitstellen**

Die Berliner Verwaltung stellt schon heute viele Daten beispielsweise über das Datenportal bereit – und es werden immer mehr. Dafür sorgt die neue Open-Data-Rechtsverordnung aber auch das kommende Transparenzgesetz. Für eine Nutzung für inklusive Mobilität ist darauf zu achten, dass Standards eingehalten werden oder, wo diese fehlen, welche geschaffen werden. Auch bei der Nutzung von Open-Source-Lizenzen soll darauf geachtet werden, dass diese breit nutzbar werden. Eine Nutzung in Open Streetmap ist dabei nur ein Beispiel, das mitgedacht werden muss.

### **Datenschutz sicherstellen - die BVG zur Vorreiterin machen**

Die Chancen der Digitalisierung für inklusive Mobilität erfordern ein Vertrauen in den Einsatz von Daten. Hier ist die öffentliche Hand, aber auch das Berliner Landesunternehmen BVG besonders in der Verantwortung vorbildlich zu handeln. Hier muss deutlich werden, welchen Vorteil ein öffentliches Mobilitätsunternehmen, wie die BVG, im Vergleich zu Google und Uber hat. Nur wenn das Vertrauen in digitale Hilfsmittel besteht, wird es gelingen, dass möglichst viele Menschen davon profitieren.

## **Mobile Serviceanwendung barrierefrei entwickeln**

Durch die steigende Anzahl der Smartphone-Nutzer\*innen, aber auch durch die anwachsende Anzahl von älteren Menschen in Deutschland, wird eine barrierefreie Gestaltung von Apps immer wichtiger. Für künftige mobile Anwendungen sollte die öffentliche Verwaltung bei Ausschreibungen die Einhaltung entsprechender Standards wie BITV und WCAG zur Voraussetzung machen.

## **Die Berliner Servicehotline 115 zur Inklusionshotline entwickeln**

Mit der Berliner Servicehotline hat Berlin eine tolle Voraussetzung telefonischen Service anzubieten, und damit einem Teil des inklusiven Anspruchs gerecht werden. Die Mitarbeiter\*innen und Serviceangebote wollen wir unter dem Gesichtspunkt der Inklusion fortbilden bzw. weiterentwickeln.

## **V. Barrierefrei Planen – Bauen – Wohnen in ganz Berlin**

Eines der größten Hindernisse für Inklusion sind bauliche Barrieren. Ohne den praktischen Zugang zu Kulturinstitutionen, ohne die freie Auswahl des Wohnorts und die freie Bewegung im öffentlichen Raum ist Teilhabe nicht möglich. Das Ziel muss also Barrierefreiheit im Neubau und im Bestand sein. Für den Neubau gibt die Berliner Bauordnung bisher das Ziel von 50 Prozent barrierefreien Wohnungen an. In der nächsten Stufe wollen wir diese Quote ab 2025 auf zwei Drittel, und langfristig auf 100 Prozent anheben. Das Ergebnis muss dann nicht nur einzelne Gruppen bedienen oder speziell auf eine Gruppe optimiert sein. Stattdessen braucht es ein Design-for-all und damit Verbesserungen der Lebensumstände für alle. Damit steigern wir auch die Akzeptanz von Barrierefreiheit.

Die Herausforderungen im Neubau liegen vor allem im Verfahren. Der Planungsprozess muss verändert und Abwägungen müssen getroffen werden. Den Planenden muss beispielsweise immer bewusst sein, dass Höhenunterschiede nicht mehr mit Stufen überwunden werden können. Barrierefreiheit bedeutet außerdem einen zusätzlichen Flächenbedarf in Wohnungen, so dass die Mietkosten steigen können, ohne Mehrkomfort für Menschen ohne entsprechende Bedürfnisse zu bieten. Barrierefreie Bäder stehen u.U. im Widerspruch zu dem für Familien wichtigen Wannabad.

Ein weiteres Problem in der Umsetzung liegt außerdem darin, dass die Anforderungen in verschiedenen Berliner Bezirken unterschiedlich ausgelegt werden. Obwohl die Vorschriften eigentlich allen Beteiligten klar sein müssten, werden sie teilweise nicht oder nicht professionell umgesetzt. Deshalb sind Sachverständige für Barrierefreiheit nötig, die die Umsetzung prüfen und auch beratend tätig sein können. Barrierefreiheit ist immer noch nicht Standard im Bau. Es wird von den Architekt\*innen nicht nur Überzeugungsarbeit bei den Bauherr\*innen erwartet, sondern auch die Kreativität, individuelle Lösungen für einzelne Gebäude zu entwickeln.

### **Barrierefreiheit im Bestand**

Herausforderungen im Altbau sind die Umbauten, die Zeit und Geld kosten und teilweise schwer umzusetzen sind. Ein Beispiel ist der Einbau eines Aufzugs, der häufig nicht außen an das Treppenhaus angebaut werden kann. Denn nach außen gelegen ist der Zwischenabsatz der Treppe, so dass kein Zugang zur Woh-

nung gewährleistet ist. Auch hier ist von den Beteiligten Kreativität gefragt, die mit architektonischen Lösungen Barrierefreiheit schafft.

Im Bestand sind bauliche Lösungen wegen der größeren Umbauten also oft nicht schnell herzustellen. Ohne das Ziel aus den Augen zu verlieren, ist es sinnvoll, Zwischenlösungen zu finden, die eine Verbesserung des Ist-Zustands erreichen bis durch die Baumaßnahmen dann eine endgültige Lösung gefunden werden kann. "Barrierefreiheit light" als Zwischenschritt ist besser als eine lange Blockade bis zum Erreichen des Optimums.

### **Ein Inklusionsausweis für öffentliche Gebäudeinformationen**

Nach dem Vorbild des Energieausweises wollen wir einen digitalen Standard etablieren, in dem öffentliche Einrichtungen aber auch städtische Wohnungsbaugesellschaften die baulichen Gegebenheiten bzgl. Inklusion bereitstellen können. Beispielsweise wird es Wohnungsinteressent\*innen damit möglich, vorher zu bewerten, ob eine Wohnung den eigenen Bedürfnissen gerecht wird. Die Einschätzung, wie barrierefrei ein Gebäude ist, soll damit objektiviert werden. **Hier ist die SenSW gefordert entsprechende Rechtsvorgaben zu schaffen.**

### **Barrierefreiheit im Denkmalschutz**

Herausforderungen bei Gehwegen und Straßen sind Kopfsteinpflaster und sehr hohe Bordsteinkanten, die traditionell das Straßenbild Berlins bestimmen. Als Zwischenlösung ist es sinnvoll, digitale Instrumente zu nutzen, beispielsweise durch eine Kooperation mit Kartenanbieter\*innen für Wegekennzeichnung in Apps. Bei anstehenden Baumaßnahmen muss die bauliche Situation dann angepasst werden. Die Planenden müssen aber auch darauf achten, dass die Situation nicht noch verschlechtert wird. So werden immer wieder Rampen bei Gehwegsanierungen rückgebaut.

In denkmalgeschützten Gebäuden benötigen Maßnahmen zur Barrierefreiheit häufig große Umbauten und Umstrukturierungen des Gebäudes, die dem ungestörten Erhalt des Gebäudes widersprechen. Als Lösung ist auch hier ein Umdenken erforderlich. Barrierefreiheit und Denkmalschutz dürfen nicht mehr als widerstreitende Interessen gesehen werden, sondern als unabhängige, nebeneinanderstehende und gleichwertige öffentliche Ziele und Interessen. In den Berliner Verwaltungen ist diese Zielsetzung angekommen und wird bearbeitet. Beispiele von Barrierefreiheit und Denkmalschutz auf Augenhöhe finden wir in Berlin in einigen öffentlichen Gebäuden wie z.B. in der Staatsoper „Unter den Linden“.

Das Bekenntnis zur Inklusion bedingt ein Verlassen der ausgetretenen Pfade in der Architektur, im Bau und in den Verwaltungen. In vielen Fällen ist im Neubau Barrierefreiheit nicht deutlich teurer, wenn sie von vornherein geplant wird. Im Bestand mag das Erreichen der Ziele schwieriger sein, aber nicht unmöglich.

*Danksagung: Dieses Papier wurde in einem partizipativen Prozess mit einem abschließenden digitalen Fachtag zur inklusiven Mobilität erarbeitet. Wir danken daher allen am Prozess beteiligten Akteur\*innen, Vereinen und Betroffenenverbänden. Die breite Beteiligung der Betroffenenverbände als Expert\*innen ist für uns unabdingbar für einen gelingenden Prozess hin zu einer umfassenden inklusiven Mobilität.*