

**Antrag 168/I/2022****AG Selbst Aktiv Landesvorstand****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****Mobilität von Menschen mit Beeinträchtigungen in Berlin verbessern**

1 Laut Berliner Teilhabebericht 2019 lebten in Berlin Ende  
2 2018 ca. 630.000 Menschen mit Behinderungen (mit und  
3 ohne gültigen Schwerbehindertenausweis) – und ihre An-  
4 zahl wächst aufgrund des demografischen Wandels ste-  
5 tig. Der Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 geht bereits da-  
6 von aus, dass rund 35 Prozent der Menschen in ihrer Mobi-  
7 lität beeinträchtigt sind, wenn weitere Formen der Mobi-  
8 litätsbeeinträchtigung, beispielsweise alters-, krankheits-  
9 oder verletzungsbedingt, sowie Nutzergruppen mit tem-  
10 porären Einschränkungen, wie Schwangere oder Fahrgäs-  
11 te mit Kleinkindern, Kinderwagen oder großem Gepäck“  
12 hinzugezählt werden.

13

14 Trotz verstärkter Anstrengungen, die Mobilitätsinfra-  
15 struktur barrierefrei auszubauen, sind Berliner\*innen mit  
16 Behinderungen weiterhin mit zahlreichen Barrieren kon-  
17 frontiert. Berlin ist es in der vergangenen Legislatur nicht  
18 gelungen, den öffentlichen Personennahverkehr gemäß  
19 Personenbeförderungsgesetz bis zum 1.1.2022 vollständig  
20 barrierefrei zu gestalten. Hinzukommt, dass Menschen  
21 mit und ohne Beeinträchtigungen im Alltag oft mehrere  
22 Verkehrsmittel miteinander kombinieren, die nicht unbe-  
23 dingt Teil des Nahverkehrs sind.

24

25 Mobilität ist komplex und von vielen Faktoren abhängig,  
26 Für alle Berliner\*innen ist eine optimale Planung und Ge-  
27 staltung des öffentlichen Raums, des öffentlichen Ver-  
28 kehrs, des Individualverkehrs sowie besonderer Beförde-  
29 rungsdienste dringend erforderlich, um eine barrierefreie  
30 Reisekette von der Wohnungstür bis zum Zielort zu ermög-  
31 lichen. Eine Gesamtplanung, die die vorhandenen Ver-  
32 kehrsmittel barrierefrei aufeinander abstimmt, fehlt bis-  
33 lang in Berlin. Für diese Legislatur muss die Mobilitätssi-  
34 cherung von Menschen mit Behinderungen daher Priori-  
35 tät haben und bis spätestens 2023 vorliegen.

36

37 Mindestens die mit Mobilität befassten Mitglieder der  
38 Berliner SPD und insbesondere alle sozialdemokratischen  
39 Mandats- und Amtsträger\*innen werden dringendst auf-  
40 gefordert:

41

42 **1. Im Rahmen der gewollten Verkehrswende die Mobili-  
43 tätsinfrastruktur barrierefrei auszubauen.**

44 Selbstbestimmt mobil zu sein, ist auch für Menschen mit  
45 Behinderungen von zentraler Bedeutung. Mobilität ist ei-  
46 ne Voraussetzung für Inklusion, Partizipation und gesell-  
47 schaftliche Teilhabe. Es gilt zügig ein Gesamtkonzept für  
48 die Mobilitätssicherung von Menschen mit Behinderun-

49 gen zu entwickeln. Erstellt werden soll eine Roadmap  
50 für eine integrierte Planung zum barrierefreien Ausbau  
51 der Mobilitätsinfrastruktur (u.a. auch barrierefreier Aus-  
52 bau von Bürgersteigen, Fahrbahnen, Fahrradwegen, Park-  
53 raum, Halte-, Tank- und Ladestellen, etc.).

54

## 55 **2. Eine Strategie zur besseren Kompatibilität vorhandener** 56 **Verkehrsmittel zu erstellen.**

57 Ziel ist die Kompatibilität aller Fortbewegungsarten und  
58 Verkehrsmittel im Sinne barrierefreier Mobilitätsketten:  
59 u.a. Abstimmung von Fahrplänen und Umsteigezeiten mit  
60 besonderem Augenmerk auf die Außenbezirke, übersicht-  
61 liche Gestaltung der Beförderungs- und Begleitangebo-  
62 te für Menschen mit Behinderungen ohne lange Voraus-  
63 planungen und eingeschränkten Nutzungszeiten, etc.. Die  
64 Nahverkehrsangebote sind durch mindestens 250 Inklusi-  
65 onstaxis zu ergänzen.

66

## 67 **3. Die Digitalisierung von Anfang an mitzudenken.**

68 Geplant ist eine digitale Plattform, die „planungs-,  
69 buchungs- und auslastungsrelevante Daten“ aller Anbie-  
70 ter\*innen von Mobilitätsleistungen auch für Menschen  
71 mit Behinderungen öffentlich zur Verfügung stellt. Bei der  
72 Erstellung dieser digitalen Plattform ist digitale Barriere-  
73 freiheit von Anfang an mitzudenken und entsprechend  
74 zu gestalten. Der Teilhabebericht 2019 hatte hinsichtlich  
75 der Mobilität große Lücken. Es braucht aber eine solide  
76 Datenbasis. Befragungen dürfen sich nicht nur an bis-  
77 herige Nutzer\*innen von Sonderfahrdiensten richten,  
78 sondern müssen auch Berliner\*innen mit Behinderungen  
79 zu ihrer individuellen bedarfsgerechten Mobilität, u.a.  
80 auch hinsichtlich einer gebotenen Flexibilität, befragen.

81

## 82 **4. Lösungen im Einzelfall zu schaffen.**

83 Bis alle Mobilitätsketten in Berlin barrierefrei nutzbar sind  
84 müssen im Einzelfall angemessene Vorkehrungen bereit-  
85 stehen, um Mobilität zu gewährleisten, dieses auch für  
86 den Fall von Störungen oder Ausfällen, beispielsweise von  
87 Fahrstühlen oder Beförderungsdiensten. Alle Berliner\*in-  
88 nen haben das gleiche Recht auf Mobilität.

89

## 90 **5. Die Partizipation von Menschen mit Behinderungen in** 91 **verwaltungs- und politikübergreifenden Prozessen ernst** 92 **nehmen und zu sichern.**

93 Die Mobilität von Menschen mit Behinderungen ist in der  
94 Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung - insbesonde-  
95 re beim schnell fortschreitenden Ausbau von E-Mobilität  
96 und Sharing-Angeboten - konsequent einzubeziehen. Da-  
97 zu müssen Menschen mit Behinderungen, sowohl als Ein-  
98 zelpersonen als auch durch Selbstvertretungsorganisatio-  
99 nen, an allen sie betreffenden politischen Entscheidungs-  
100 prozessen von Anfang an beteiligt werden. Die aktive Be-  
101 teiligung der „Arbeitsgruppen Menschen mit Behinderun-

102 gen“ in allen Senatsverwaltungen sowie die Beiräte auf  
103 Landes- und Bezirksebene müssen frühzeitig und umfas-  
104 send partizipieren können.

105

106 Wir dürfen die mit der Verkehrswende ohnehin einher-  
107 gehenden Anstrengungen zur Veränderung des öffentli-  
108 chen Raumes nicht verstreichen lassen. Die Verkehrswen-  
109 de darf an den Menschen mit Behinderungen nicht vor-  
110 beugehen, weil beispielsweise Ladesäulen nicht barriere-  
111 frei anzufahren sind, Radwege zulasten des sicheren Fuß-  
112 verkehrs gehen oder Menschen mit Behinderungen nicht  
113 von der Digitalisierung der Mobilität profitieren.

114

115