



Deutsches Institut
für Menschenrechte

Monitoring-Stelle UN-Behindertenrechtskonvention

Selbstbestimmt unterwegs in Berlin?

Mobilität von Menschen mit
Behinderungen aus
menschenrechtlicher Perspektive
Fachgespräch am 26.06.2018

Gliederung

1. Entstehung und Hintergrund
2. Fragestellung und Vorgehen
3. Das Menschenrecht auf Mobilität
4. Ausgewählte Ergebnisse
5. Empfehlungen und Diskussion

1. Entstehung und Hintergrund

Projekt „Monitoring-Stelle Berlin“

- seit 2012 am Deutschen Institut für Menschenrechte
- finanziert von SenIAS
- Tätigkeitsschwerpunkte:
 - Normenprüfungen
 - Berichte zum Umsetzungsstand
- Anlass: Koalitionsvereinbarung / Richtlinien der Regierungspolitik von Dezember 2016:
 - Mobilitätsgesetz
 - Mobilitätskonzept

2. Fragestellung und Vorgehen

Fragestellung

Wie selbstbestimmt können Menschen mit Behinderungen in Berlin unterwegs sein und inwieweit sind die Vorgaben der UN-BRK umgesetzt?

Methodisches Vorgehen

1. Auswertung von Dokumenten und publizierten Daten
2. Schriftliche Abfragen bei zuständigen Stellen
3. Gespräche mit Expert_innen
4. Qualitative Interviews mit Berliner_innen mit Behinderungen

Eingrenzung Gegenstand

- Stand 31.12.2016
- Mobilität im öffentlichen Raum, das heißt ab der Haustür
- qualitative Interviews erlauben keine Repräsentativität

3. Das Menschenrecht auf Mobilität

Pakt über bürgerliche und politische Rechte

Recht auf Freizügigkeit (Artikel 12 Absatz 1)

„Jedermann, der sich rechtmäßig im Hoheitsgebiet eines Staates aufhält, hat das Recht, sich dort frei zu bewegen und seinen Wohnsitz frei zu wählen.“

UN-BRK

- verabschiedet 2006, in Deutschland seit 2009 in Kraft
- konkretisiert staatliche Verpflichtungen zur Erfüllung des Rechts auf Mobilität von Menschen mit Behinderungen
- Artikel 9 (Zugänglichkeit) und Artikel 20 (persönliche Mobilität) zentral:
 - Gewährleistung barrierefreier Infrastruktur
 - Diskriminierungsschutz
 - angemessene Vorkehrungen im Einzelfall
- Artikel 4 Absatz 3 (Partizipation)

4. Ausgewählte Ergebnisse

Zahl der mobilitätsbeeinträchtigten Berliner_innen

- etwa 10 Prozent bzw. 350.000 Personen
- Befragung „Mobilität in Deutschland“ (2008): 7,3 Prozent der Bevölkerung (ohne Menschen in Einrichtungen)
- Sonderfahrdienst: etwa 30.000 Berechtigte, etwa 21.000 Magnetkarteninhaber_innen
- Wertmarke ÖPNV: etwa 96.000 Personen
- Mobilitätshilfedienste: etwa 3.500 Klient_innen
- VBB-Begleitservice (2014): etwa 2.500 Kund_innen

Sondernutzung

„Also, es wird oft der Abstand [zur Gehbahn] nicht eingehalten, sodass man sich da nicht orientieren kann, sondern weiter rausgestellt. Und dann knallt man dagegen. Also ja, da habe ich eine spezielle Strecke auch, das ist wie ein Spießrutenlauf. Da werden dann kleine Tische rausgestellt. Also mal nicht die gastronomischen Betriebe, sondern Geschäfte eben, die dann noch was ausstellen. Ist mit Sicherheit nicht erlaubt, so einen Gartentisch da noch rauszustellen und so weiter. Aber ja, da knalle ich dann gerne gegen.“

Ampeln

„Aber an etlichen Ampeln ist ja kein akustisches Signal, sondern ein Vibrationssignal. Und an der Stelle, wenn ich da loslasse, bin ich dann allein, sozusagen auf gut Glück. Und da habe ich eine ganz bestimmte Kreuzung, die ich fast jeden Tag überquere. Also, so sehr ich mir auch Mühe gebe, jedes Mal treffe ich die nicht unbedingt. Dann bin ich manchmal auf der anderen Seite, aber laufe schräg über die Kreuzung.“

Ampeln

„Das Einzige, was wirklich blöd ist, ist wenn der Übergang relativ lang ist. Da sind die Ampelzeiten so kurz, dass man praktisch schon halb im Rot ist. [...] Es gibt halt [Übergänge], wenn man die Straße überqueren muss, da sind halt relativ breite Straßen, da schaff ich es teilweise gar nicht, beim ersten Mal drüber zu gehen. Weil man da nichts dazwischen hat. [...] Grade wenn da Abbieger sind, Seitenabbieger oder so, steht man schon mit einem Bein praktisch im Verkehrsunfall.“

Öffentlicher Raum

- ungefähr zwei Drittel der Strukturen barrierefrei, aber: schlechte Datenlage
- Ausführungsvorschriften zu § 7 Berliner Straßengesetz umstritten (AV Geh- und Radwege)
- viele bestehende Probleme im Alltag, z.B. Sondernutzung, zugeparkte Kreuzungen, fehlende Räumung im Winter
- hauptsächlich zuständig: Bezirke

Öffentlicher Verkehr

- § 8 Abs. 3: vollständige Barrierefreiheit bis 1.1.2022; Ziele für Berlin: 2020 (BVG), 2023 (S-Bahnhöfe)
- Haltestellen: U-Bahn und Straßenbahn zwei Drittel stufenlos & mit taktilem System; S-Bahn: über 90 Prozent
- Fahrzeuge: ein Drittel Niederflurfahrzeuge bei der U-Bahn; alle Busse; alle Straßenbahnlinien; Spaltüberbrückungsrampen an U- / S-Bahn und Bus
- Problembereiche:
 - Bushaltestellen (Bezirke zuständig)
 - Außenansagen bei Bussen und Straßenbahnen
 - Funktionsstörungen bei Aufzügen

Außenansagen

„Das ist [ein] Haupthindernis: zu erkennen, was gerade vor mir ist. Also einen Bus zu erkennen. Welcher Bus jetzt gerade ankommt und wohin fährt er. [...] Das ist ein absolutes Handicap. [...] Innerhalb des Busses ist es sehr gut gelöst. Da wird angesagt, welche Station kommt und so weiter. Aber wenn ich draußen stehe, dann komme ich nicht klar, wenn mir nicht ein anderer, also ein Passant, hilft. Das ist das eine. Das zweite ist, ich könnte ja genauso den Busfahrer fragen, aber ich stehe zu einem großen Prozentsatz immer an der falschen Stelle. Wenn ich an dem Schild stehe, BVG-Schild, dann ist der Bus nicht selten, also zu 50 Prozent, an anderer Stelle. [...] Also eine Katastrophe im Grunde.“

Aufzüge

„Da war ich noch in der Reha und musst halt immer in die Stadt zum Arzt und ich bin teilweise mit den Öffentlichen gefahren. Und da war dann wirklich am Potsdamer Platz sechs Wochen lang der Aufzug kaputt. Das ist aber der einzige, den es gibt. Und dann musste ich immer jemanden finden erstmal, der mir den Rollator über die Elektrotreppen hinterherträgt. [...] Und mit dem Rollstuhl wäre ich gar nicht weitergekommen. Weil mit dem Rollstuhl kann ich auch keine elektrischen Treppen benutzen.“

Beförderungs- und Begleitsdienste

- Finanzierungsproblematik der Mobilitätshilfedienste und des VBB Bus & Bahnbegleitservice
- vier Kritikpunkte am Sonderfahrdienst:
 - nutzungsberechtigter Personenkreis
 - Eigenbeteiligung
 - Abrechnungsverfahren Taxikonto / SFD
 - Qualitätsprobleme

Sonderfahrdienst

„Ich wollte gar keine Berechtigung. Der ist total unzuverlässig, muss man Wochen vorher vorbestellen. Ich weiß doch nicht, was ich in einer Woche machen möchte.“

VBB Bus & Bahn-Begleitservice

„Und solch einen Begleitdienst, den fordere ich manchmal an, um dann also eine Richtung anzusteuern, die ich noch nicht gefahren bin eben. Da lasse ich mich dann begleiten. [...] Ich sage, ich brauche eine Hilfe. Und das geht ganz leicht eben. [...] Also es wird sehr großzügig gehandhabt von dieser Stelle. Und da rufe ich an und sage, ich brauche eine Hilfe für den Tag von bis und brauche den, um bis dahin zu fahren und wieder zurückgebracht zu werden und so weiter. Und es klappt sehr gut, ausgesprochen sehr gut.“

Zusammenfassung

- positive Entwicklung und viele Fortschritte
- bis 2020 / 2022 wird aber keine vollständige Barrierefreiheit erreicht
- grundsätzliche Probleme sind:
 - angemessene Vorkehrungen zu wenig beachtet
 - geteilte und unklare Zuständigkeiten
 - fehlende oder unzureichende Standards
 - fehlende Abstimmung der einzelnen Bereiche
 - fehlende Daten
 - fehlende Lösungen bei Störungen
 - fehlende Kontrolle privater Dienstleister
 - intransparente und unzureichende Partizipationsprozesse

5. Empfehlungen und Diskussion

Disability Mainstreaming

- stärkere Verankerung von Fragen der Mobilität im Sinne des Disability Mainstreamings innerhalb der gesamtstädtischen Verkehrsplanung
- Barrierefreiheit **und** angemessene Vorkehrungen in Überlegungen einbeziehen
- aktueller Prozess: Fußverkehr (Mobilitätsgesetz)

Gesamtkonzept zur Mobilitätssicherung

- Zuständigkeit für Gesamtkonzept innerhalb des Senats klären und zügig erarbeiten
- zentrale Frage: Wie können existierende Planwerke und Dienstleistungen weiterentwickelt werden, um barrierefreie Reiseketten zu ermöglichen?

Bezirke stärken

- Stärkung der Bezirke, so dass sie ihrer Verantwortung für die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum gerecht werden können
- Personal & Ressourcen insbesondere für Straßen- und Tiefbauämter und Ordnungsämter

Pressekonferenz am 28.03.2018



Dienstag, 26. Juni 2018

Foto von twitter / @Regine Guenther



Vielen Dank

Link zum Bericht

<https://www.institut-fuer-menschenrechte.de/publikationen/show/selbstbestimmt-unterwegs-in-berlin/>



**Deutsches Institut
für Menschenrechte**

**Monitoring-Stelle
UN-Behindertenrechtskonvention**

Dr. Meike Nieß
Wissenschaftliche Mitarbeiterin

Telefon: 030 259 359-442
niess@institut-fuer-menschenrechte.de

www.institut-fuer-menschenrechte.de
Twitter: @DIMR_Berlin