

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität

18. Sitzung
4. Januar 2023

Beginn: 9.04 Uhr
Schluss: 12.11 Uhr
Vorsitz: Kristian Ronneburg (LINKE)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 2 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0022](#)
Stand der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) Mobil
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0110](#)
Stand der Erarbeitung des
Mobilitätssicherungskonzeptes für Menschen mit
Behinderung
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) Mobil

Hierzu: Anhörung

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Ich darf sehr herzlich unsere Gäste, unsere Anzuhörenden, begrüßen, die jetzt viel Geduld mitgebracht und unsere Aktuelle Viertelstunde, die natürlich immer ein bisschen länger dauert als eine Viertelstunde, geduldig abgewartet haben. Vielen Dank, dass Sie an unserer Anhörung teilnehmen und der Einladung gefolgt sind! Auch Ihnen auf diesem Wege noch mal alles Gute für das neue Jahr, viel Gesundheit und viel Erfolg! Ich begrüße jetzt noch einmal namentlich als Anzuhörende Gerlinde Bendzuck, sie ist Vorstandsvorsitzende der Landesvereinigung Selbsthilfe Berlin e. V. Frau Bendzuck ist uns online zugeschaltet. Ich hoffe, Sie können uns gut verstehen. – Der Daumen geht hoch. Super! – Dann begrüße ich, ebenfalls online zugeschaltet, Frieder Kurbjeweit. Herr Kurbjeweit ist wissenschaftlicher Mitarbeiter des Berlin-Projekts der Monitoringstelle UN-Behindertenrechtskonvention am Deutschen Institut für Menschenrechte e. V. Des Weiteren begrüße ich Frau Christine Braunert-Rümenapf, Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen bei der Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales, die wir ebenfalls zu diesem Tagesordnungspunkt eingeladen haben und die direkt hier vor Ort an unserer Sitzung teilnimmt. Herzlich willkommen im Ausschuss!

Sie als Anzuhörende sind darauf hingewiesen worden, dass diese Sitzung live auf der Webseite des Abgeordnetenhaus gestreamt und eine Aufzeichnung ebenfalls auf der Webseite aufzurufen sein wird. Darf ich hierzu feststellen, dass auch Sie mit dem Vorgehen, insbesondere mit den Liveübertragungen und den Bild- und Tonaufnahmen, einverstanden sind? – Ich sehe kollektives Nicken. Danke schön! Dann können wir so verfahren. – Ich gehe ebenso davon aus, dass die Anfertigung eines Wortprotokolls gewünscht wird. Das richtet sich an die Abgeordneten im Saal. – Auch hier stelle ich fest, dass es Zustimmung dazu gibt, dass wir wie üblich bei einer Anhörung so verfahren. Vielen Dank! – Jetzt gäbe es noch die Möglichkeit, den Besprechungsbedarf zu den Punkten 2 a und 2 b zu begründen. Das möchte Frau Hassepaß für die Koalition machen. – Bitte schön!

Oda Hassepaß (GRÜNE): Auch von mir allen hier und an den Monitoren Sitzenden und Zuhörenden alles Gute für das neue Jahr 2023! Ich freue mich sehr, dass wir heute diesen Besprechungspunkt haben, denn es steht fest: Eine moderne Stadt schützt die Schwächsten, und das sind Kinder, Seniorinnen und Senioren und Menschen mit Behinderung, denn sie leiden ganz besonders unter der autozentrierten Stadt, unter Lärm, Abgasen, Hitze und einer gefährlichen Infrastruktur. Selbstbestimmt mobil zu sein, ist für alle Menschen von zentraler Bedeutung, denn Mobilität ist eine Voraussetzung für Inklusion, Partizipation und gesellschaftliche Teilhabe. Wir haben Artikel 20 der UN-Behindertenrechtskonvention, der darauf abzielt, die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderung mit größtmöglicher Unabhängigkeit im Sinne von Selbstbestimmung sicherzustellen, und diese verpflichtet die Vertragsstaaten mit Blick darauf zu wirksamen Maßnahmen. Menschen mit Behinderung sollen zu einem selbstbestimmten Zeitpunkt in selbstbestimmter Art und Weise ohne fremde Hilfe und zu erschwinglichen Kosten mobil sein können. Das haben wir auch im Koalitionsvertrag beschlossen. Deshalb begrüße ich ganz herzlich hier – und freue mich, dass wir darüber nun beraten können – Frau Bendzuck, Frau Braunert-Rümenapf und Herrn Kurbjeweit. – Herzlichen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank für die Begründung! – Frau Senatorin hatte mir vorhin signalisiert, dass sie auf eine einleitende Stellungnahme verzichten würde. Das

heißt, wir würden so vorgehen, dass wir zunächst mit der Anhörung starten. Sie alle drei haben etwa fünf Minuten. Ich würde da aber großzügig sein. Ich darf vorher den technischen Hinweis geben, dass wir die Anhörung zu diesen beiden Punkten machen, also die beiden Tagesordnungspunkte sind ja verbunden. Das heißt, Sie können selber entscheiden, zu welchem Thema Sie schwerpunktmäßig berichten und eine Stellungnahme abgeben möchten. Danach kämen wir zum Bericht des Senats, dann zur Aussprache der Abgeordneten mit entsprechenden Fragen, und dann machen wir noch mal eine zweite Runde. Ich hoffe, das Verfahren ist so weit für alle klar. Wenn Sie noch Fragen haben sollten, zögern Sie nicht! Ansonsten würde ich jetzt in folgender Reihenfolge vorgehen: zunächst Frau Bendzuck, danach Herr Kurbjeweit sozusagen als externe Anzuhörende oder Anzuhörende, die nicht der Verwaltung angehören. Das Letztere trifft auf Frau Braunert-Rümenapf zu, die dann am Ende der ersten Runde das Wort hätte. Das wäre jetzt der Vorschlag für die Beratungsreihenfolge. Dann können wir jetzt gern starten. – Frau Bendzuck! Sie haben das Wort, und ich hoffe, dass alles technisch gut funktioniert. Bitte schön!

Gerlinde Bendzuck (Landesvereinigung Selbsthilfe Berlin e. V.) [zugeschaltet]: Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Abgeordnete! Sehr geehrte Senatorin Jarasch! Sehr geehrte Frau Staatssekretärin Niedbal! Sehr geehrte Gäste! Danke für die Einladung! Ich stehe hier als Vertreterin des Landesbeirats für Menschen mit Behinderungen, da bin ich stellvertretende Vorsitzende, und auch als ehrenamtliche Vorsitzende der Landesvereinigung Selbsthilfe Berlin e. V. Das ist der Dachverband der Berliner gesundheitsbezogenen Selbsthilfeorganisationen – 65 Vereine, 65 000 Mitglieder. Fast alle Krankheiten, Behinderungen und pflegende Angehörige und so weiter sind vertreten. Wir sind auch Trägerin der Antidiskriminierungsberatung Alter, Behinderung und chronische Erkrankung. Im Leben jenseits der Selbsthilfe habe ich eine Marktforschungsagentur im Kulturbereich und bin auch Organisationsberaterin.

Ich gebe jetzt mal meine Präsentation frei und hoffe, dass das klappt. – Sieht man alles?

Anhörung

**Ausschuss für Mobilität des
Abgeordnetenhauses von Berlin**

04.01.2023

**Stand der Erarbeitung des Mobilitätssicherungskonzeptes für
Menschen mit Behinderungen**

Gerlinde Bendzuck



Antidiskriminierungsberatung
Alter, Behinderung,
Chronische Erkrankung



Landesvereinigung **Selbsthilfe** Berlin e.V.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Ja, man sieht alles! Ist das auch für die Abgeordneten hier gut zu erkennen? – Ja. Oder vielleicht können wir das Licht ein bisschen dimmen.

Gerlinde Bendzuck (Landesvereinigung Selbsthilfe Berlin e. V.) [zugeschaltet]: Mein Redebeitrag wird sich auf das Mobilitätssicherungskonzept beziehen.

Mobilitätsperspektiven im Berliner Koalitionsvertrag 2021-2025 für Menschen mit Behinderungen

Seite 33: Der Senat legt zeitnah ein **inklusives Mobilitätskonzept** vor. Für Menschen mit Behinderungen fördert die Koalition weiterhin ausreichend alternative Mobilitätsangebote wie Sonderfahrdienst und Begleitsdienste. Das Förderprogramm für Inklusionstaxis wird evaluiert und fortgesetzt.

Seite 61: Die „Alternative Barrierefreie Beförderung“ wird stufenweise stadtwweit ausgedehnt und in der Revision der Verkehrsverträge verstetigt. Die BVG als gesamtstädtischen Mobilitätsdienstleister soll im Jahr 2024 mit den Regieleistungen des Sonderfahrdienstes beauftragt werden. **Der Senat wird bis spätestens Ende des Jahres 2023 ein Gesamtkonzept für die Mobilitätssicherung von Menschen mit Behinderung erarbeiten.**



Im Haushalt 2023 sind 250.000 Euro eingestellt, eine externe Agentur soll mit der Erarbeitung beauftragt werden



Landesvereinigung **Selbsthilfe** Berlin e.V.

Die Koalitionsvereinbarung 2021 bis 2025 sieht vor, dass es ein inklusives Mobilitätskonzept geben wird. Im Haushalt 2023 sind 250 000 Euro eingestellt. An dieser Stelle möchte ich mich auch noch mal ausdrücklich bei den Abgeordneten bedanken, die dieses jetzt im Haushaltsgesetzgebungsverfahren ermöglicht haben. Eine externe Agentur soll mit der Erarbeitung beauftragt werden.

Roadmap Mobilitätssicherungskonzept - Zwischenstand

- U.a. Vorüberlegungen Sargon Lang, Bezirksbeauftragter für Menschen mit Behinderungen Spandau, mit der AG Verkehr bei SenUMVK
- Resolution des Landesbeirats, Mobilität braucht Daten, 2019
<file:///C:/Users/ikmf1/Downloads/resolution-mobilitaet.pdf>
- Gespräche des Landesbeirats/der LfB mit Senatorin Jarasch und Sts. Niedbal 2022
- Publikationen der Monitoringstelle
https://www.institut-fuer-menschenrechte.de/fileadmin/Redaktion/Publikationen/Weitere_Publikationen/Bericht_Selbstbestimmt_unterwegs_in_Berlin.pdf
- https://www.institut-fuer-menschenrechte.de/fileadmin/Redaktion/Publikationen/Position/Position_Mobilitaet_von_Menschen_mit_Behinderungen_in_Berlin_verbessern.pdf
- 12.12.2022 Runder Tisch Mobilitätssicherungskonzept bei SenUMVK
- **Geplant: Parallele Ausschreibung der Koordinierungsstelle im ersten Halbjahr 23 und der Vorbereitung der Vergabe der Ausschreibung für das Mobilitätssicherungskonzept im ersten Halbjahr 2023**
- **Geplant: Start des Konzeptverfahrens im 2. Halbjahr 2023**



Landesvereinigung **Selbsthilfe** Berlin e.V.

Zwischenstand zu Beginn: Es gibt umfangreiche Vorüberlegungen, unter anderem aus der AG Verkehr für Menschen mit Behinderung bei SenUMVK, zum Beispiel durch den Bezirksbehindertenbeauftragten Sargon Lang aus Spandau. Es gibt eine Resolution des Landesbeirats „Teilhabe braucht Daten“ von 2019. Es gab mittlerweile, weil auch SenUMVK erkannt hat, dass dieses Thema wichtig ist, Gespräche des Landesbeirats der Landesbehindertenbeauftragten mit Senatorin Jarasch und Staatssekretärin Niedbal im Jahr 2022. Es gibt Publikationen der Monitoringstelle, auf die Frieder Kurbjeweit nachher noch eingehen wird. Es fand am 12. Dezember 2022 ein Runder Tisch zum Mobilitätssicherungskonzept bei SenUMVK statt, bei dem ungefähr 25 Interessenvertretungen von Menschen mit Behinderungen und einige Dienstleisterinnen und Dienstleister anwesend waren. Stand der Planung ist, dass für dieses wichtige Mobilitätssicherungskonzept eine parallele Ausschreibung der Koordinierungsstelle zur Umsetzung der UN-BRK im ersten Halbjahr 2023 stattfindet und parallel im ersten Halbjahr 2023 die Vorbereitung der Vergabe der Ausschreibung für das Mobilitätssicherungskonzept starten wird. Der Start des Konzeptverfahrens Mobilitätssicherungskonzept – so habe ich es verstanden – ist für das zweite Halbjahr 2023 geplant. Diese Präsentation stelle ich Ihnen selbstverständlich auch zur Verfügung.

UN-Behindertenrechtskonvention

Artikel 20 Persönliche Mobilität

Die Vertragsstaaten treffen **wirksame Maßnahmen**, um für Menschen mit Behinderungen **persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen**, indem sie unter anderem

- a) **die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen in der Art und Weise und zum Zeitpunkt ihrer Wahl und zu erschwinglichen Kosten erleichtern;**
- b) **den Zugang von Menschen mit Behinderungen zu hochwertigen Mobilitätshilfen, Geräten, unterstützenden Technologien und menschlicher und tierischer Hilfe sowie Mittelspersonen erleichtern**, auch durch deren Bereitstellung zu erschwinglichen Kosten;
- c) Menschen mit Behinderungen und Fachkräften, die mit Menschen mit Behinderungen arbeiten, Schulungen in Mobilitätsfertigkeiten anbieten;
- d) Hersteller von Mobilitätshilfen, Geräten und unterstützenden Technologien ermutigen, alle Aspekte der Mobilität für Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen.



Landesvereinigung **Selbsthilfe** Berlin e.V.

Auf die UN-Behindertenrechtskonvention Artikel 20 und die hohe Bedeutung der persönlichen Mobilität von Menschen mit Behinderung hat Frau Hassepaß gerade schon verwiesen. Es gibt die Verpflichtung zu wirksamen Maßnahmen, um die persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen.

Mobilitätssicherungskonzept für Menschen mit Behinderungen: Warum?

- 630.000 Menschen mit Behinderungen leben in Berlin
- NVP 2023 sieht rund 35% der Berliner*innen in ihrer Mobilität beeinträchtigt
- Zielstellung barrierefreier ÖPNV bis 2022 gemäß PBeFG wurde bisher nicht erreicht
- Umfangreiche Gesetze und Planwerke wie LGBG, Mobilitätsgesetz, Nahverkehrsplan bilden noch nicht die Realität aller Fortbewegungsformen von der Wohnungstür bis zum Zielort ab.



Landesvereinigung **Selbsthilfe** Berlin e.V.

Warum brauchen wir jetzt dieses Mobilitätssicherungskonzept für Menschen mit Behinderung in Berlin? – Es betrifft ungefähr 600 000 Menschen mit Behinderungen. Der Nahverkehrsplan 2023 sieht ungefähr 35 Prozent der Berlinerinnen, ein Drittel, in ihrer Mobilität zumindest teilweise beeinträchtigt, sei es durch eine Behinderung, sei es durch eine chronische Erkrankung, sei es durch temporäre Einschränkungen wie eine Erkrankung, ein gebrochenes Bein und so weiter oder auch familiäre Umstände, ein Kinderwagen oder einfach auch Seniorinnen und Senioren und so weiter.

Wir wissen alle, dass die Zielstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 gemäß Personenbeförderungsgesetz bisher noch nicht erreicht wurde. Wir müssen konstatieren, dass bisher die umfangreichen Gesetze und Planwerke, die wir in Berlin und auf der Bundesebene schon haben, wie zum Beispiel in Berlin LGBG, Mobilitätsgesetz und Nahverkehrsplan, noch nicht die Realität aller Fortbewegungsformen von der Wohnungstür bis zum Zielort abbilden, wenn man intendiert, dass die Mobilität von Menschen mit Behinderungen und Beeinträchtigungen gleichberechtigt, spontan und auch in vollem Umfang in der gleichen Qualität und ohne fremde Unterstützung möglich ist.

Wenn ich zum Beispiel mal meine Realität nehme – ich bin seit 17 Jahren Rollstuhlnutzerin, lebe in Prenzlauer Berg –, dann habe ich ungefähr zwei Drittel der Mobilitätsqualität meiner Referenzgruppe – mein Mann ist ohne Behinderung und gleichaltrig – im Berliner Alltag. Ich bin privilegiert, weil ich einen Job habe, gut gebildet bin und mich im System gut auskenne. Man muss wirklich davon ausgehen, dass ein Großteil der Berlinerinnen und Berlinern mit Behinderungen im Moment weitaus weniger Mobilitätsqualität haben. Das soll sich ändern, und dafür brauchen wir das Mobilitätskonzept.

Mobilitätssicherungskonzept für Menschen mit Behinderungen: Tasks

- Bessere Vernetzung zwischen Angeboten und Dienstleistungen schaffen
- (wenige) neue Angebote und Dienstleistungen etablieren
- Regelungslücken identifizieren und schließen

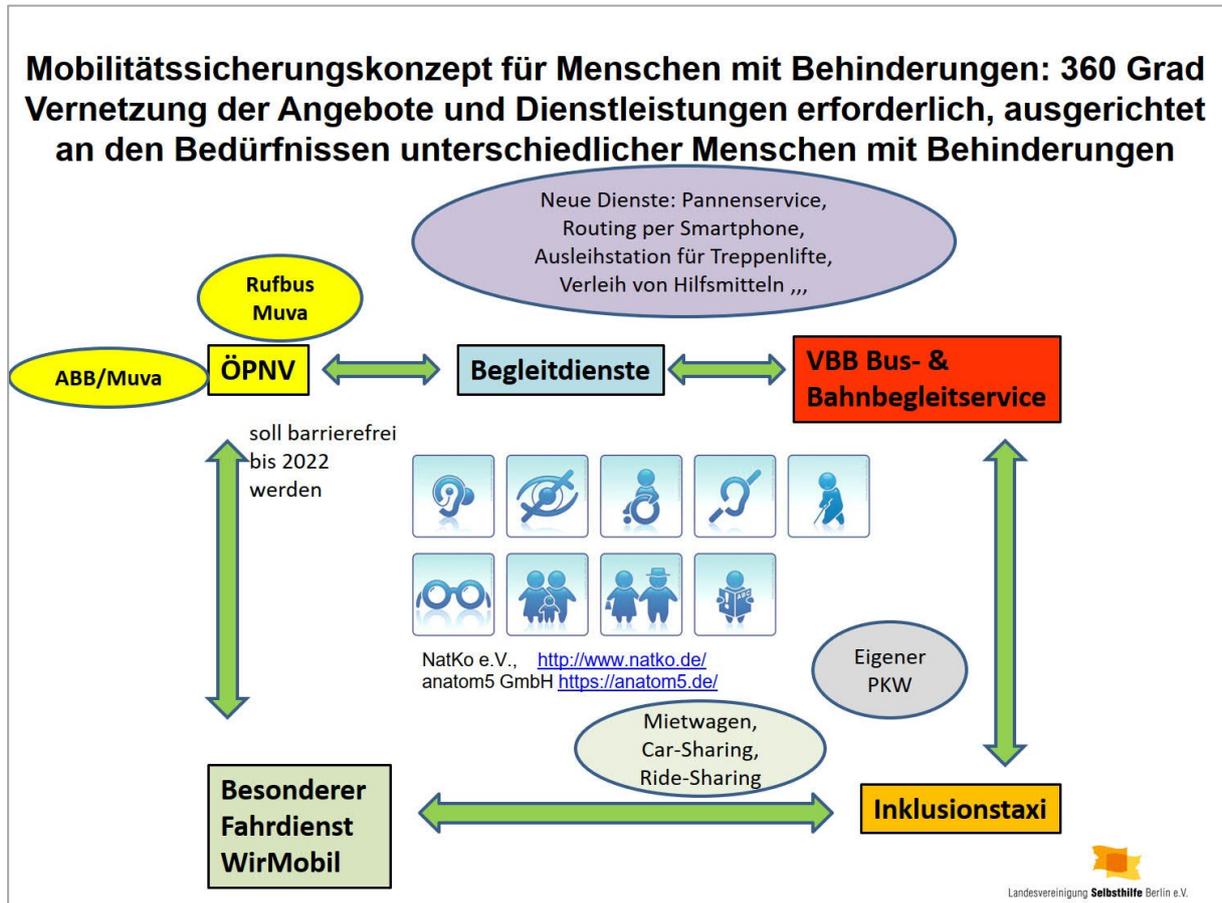


Quelle: pixabay


Landesvereinigung **Selbsthilfe** Berlin e.V.

Was soll es leisten? – Eine bessere Vernetzung zwischen Angeboten und Dienstleistungen. Wahrscheinlich brauchen wir eher wenige neue Angebote und Dienstleistungen. Vor allen Dingen müssen Regelungslücken identifiziert und geschlossen werden.

Ich habe Ihnen hier mal ein Chart zu den verschiedenen Mobilitätsdiensten und Services gemacht, die wir haben.



Das ist Ihnen bekannt: ÖPNV mit den jetzt neuen Angeboten Rufbus und ABB, die verschiedenen Begleitdienste, Bus- und Bahnbegleitservice, Inklusionstaxi, der besondere Fahrdienst, nicht zu vergessen sind der eigene Pkw und die ganzen Mietwagen-, Carsharing- und Ride-sharingangebote. Das Ganze soll Geltung für sämtliche Arten von Behinderungen und Beeinträchtigungen entfalten. Wir reden auch über neue Dienste, die wir vielleicht brauchen, wie einen Pannenservice für E-Rollstühle, ein Routing per Smartphone, eine Ausleihstation für Treppenlifte – ich bin im Moment zum Beispiel seit November eigentlich in meiner Berliner Öffentlicher-Wohnungsbau-Wohnung gefangen, weil der Aufzug kaputt ist – oder auch ein Verleih von Hilfsmitteln. Warum nicht Sharingstationen für E-Bikes, die man auch mit Rollstühlen nutzen kann? So etwas gibt es alles.

Mobilitätssicherungskonzept für Menschen mit Behinderungen: Vernetzung erwünscht aus Betroffenen- wie Gesetzgebendenperspektive



Wichtige Qualitätskriterien an selbstbestimmte Mobilität aus einer diversen Nutzer*innenperspektive u.a.

- Wahlfreiheit
- einfache und bruchfreie Verknüpfbarkeit
- Spontane Nutzung
- Zugänglichkeit
- Auffindbarkeit
- Möglichkeit der digitalen wie analogen Nutzbarkeit für die Endkund*Innen
- Verlässliche Verfügbarkeit
- Finanzierbarkeit

Quelle: pixabay, Gerd Altmann


Landesvereinigung **Selbsthilfe** Berlin e.V.

Was für eine Art von Qualität wollen wir in diesem Mobilitätssicherungskonzept erreichen? – Sie sehen hier ein zweifach geschachteltes Puzzle, das nahtlos ineinandergreift, mit vielen bunten Bestandteilen. Wir streben an, eine diverse Nutzerinnen- und Nutzerperspektive umzusetzen, die unter anderem eine Wahlfreiheit der Verkehrsmittel beinhaltet, wie sie nichtbeeinträchtigte Menschen auch haben. Außerdem streben wir eine ganz einfache und brauchbare Verknüpfbarkeit der verschiedenen Verkehrsmittel, die spontane Nutzung und die unumschränkte Zugänglichkeit aller Angebote, an, gern oder auch verpflichtend nach dem Zwei-Sinne-Prinzip, damit eine Rückfallebene gegeben ist. Wir wollen die selbstverständliche Auffindbarkeit aller Angebote und ihrer barrierefreien Informationsketten und die Möglichkeit der digitalen wie auch der analogen Nutzbarkeit für die Endkundinnen und -kunden. Das betrifft insbesondere die Informationsketten, weil wir wissen, dass viele Menschen mit schweren Behinderungen oder manche ältere Kundinnen und Kunden zum Beispiel auf analoge Informationen weiterhin angewiesen sein werden. Wir reden über eine verlässliche Verfügbarkeit all dieser Angebote und Dienstleistungen und natürlich eine selbstverständliche Finanzierbarkeit.

Mobilitätsgarantie auch für Menschen mit Behinderungen in Berlin – Anforderungen an ein Mobilitätskonzept, u.a. ...

- nahtlose barrierefreie Mobilitätsketten von der Wohnung bis zum Zielort,
 - einen barrierefreien Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV),
 - bessere Abstimmung, Flexibilisierung und Weiterentwicklung von Mobilitätshilfen (z. B. WirMobil, Mobilitätshilfedienste, VBB-Begleitservice, Taxikonto),
 - barrierefreie Leit- und Orientierungssysteme in öffentlichen Straßen und Grünflächen sowie in öffentlichen Gebäuden,
 - angemessene Vorkehrungen beim Ausfall von Verkehrsmitteln und – infrastruktur im ÖPNV, angemessene Vorkehrungen bei Baustellen
 - Angemessene Halte- und Parkbedingungen (wo hält das WirMobil bei protected Bike Lanes? Kann wirklich immer in „geschützte Räume“ gefahren werden?) und angemessene Fahrbedingungen in der gesamten Stadt für Individualverkehr, Fahrdienste und ÖPNV
 - Sicherheit, Orientierung, Selbstbestimmung, Spontanität
 - **Disability mainstreaming in den laufenden Gesetzgebungs- und Verordnungsverfahren und Projekten, auch damit Menschen mit Behinderungen in gleichem Maße von der Mobilitätswende profitieren (anstatt – z.B. Thema E-Scooter – die Last der Folgen tragen)**
- ... konsequent partizipativ entwickelt, natürlich!**



Landesvereinigung **Selbsthilfe** Berlin e.V.

Credits to: Sargon Lang, Beauftragter für Menschen mit Behinderung in Spandau

Was sind vertiefte Anforderungen? – Wir wünschen uns nahtlose, barrierefreie Mobilitätsketten von der Wohnung bis zum Zielort, einen barrierefreien öffentlichen Personennahverkehr, eine bessere Abstimmung, die Flexibilisierung und Weiterentwicklung von sämtlichen Mobilitätshilfen, wie zum Beispiel WirMobil, Mobilitätshilfediensten, VBB-Begleitservice, Taxikonto. Wir wünschen uns ein barrierefreies Leit- und Orientierungssystem in öffentlichen Straßen und Grünflächen sowie in öffentlichen Gebäuden. Da ist natürlich die vollständige Abdeckung gemeint. Wir brauchen angemessene Vorkehrungen beim Ausfall von Verkehrsmitteln und der Infrastruktur im ÖPNV und angemessene Vorkehrungen zum Beispiel auch bei Baustellen. Wir brauchen angemessene Halte- und Parkbedingungen, zum Beispiel Antworten auf Fragen, wie: Wo hält das WirMobil, der Sonderfahrdienst, bei Protected Bike Lanes? Kann wirklich immer in die geschützten Räume gefahren werden? Es gibt zum Beispiel diese neuen autofreien Kieze, wie den Graefe-Kiez. Wir brauchen auch angemessene Fahrbedingungen in der gesamten Stadt für Menschen mit Behinderungen in Bezug auf den Individualverkehr – kann man in diese neuen Viertel einfahren? –, die Fahrdienste und den ÖPNV. Wenn wir jetzt zum Beispiel von diesen besonderen autofreien Kiezen reden, dann muss das auch vorab und nicht erst mit monatelangen Wartezeiten auf irgendeine Sondergenehmigung geregelt sein.

Wir brauchen Sicherheit, Orientierung, Selbstbestimmung und auch Spontanität als Qualitäten in einer 360-Grad-Orientierung. Das Ganze läuft auf ein Disability Mainstreaming in den laufenden Gesetzgebungs- und Verordnungsverfahren und auch Projekten hinaus, damit Men-

schen mit Behinderungen in gleichem Maße von einer Mobilitätswende und ihren Chancen profitieren können, anstatt dass sie, wie zum Beispiel beim Thema E-Scooter, die überall herumliegen, die Last der Folgen zu tragen haben. Das Ganze brauchen wir in einer konsequent partizipativ entwickelten Qualität.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Frau Bendzuck, ich unterbreche Sie nur ungern. Wir sind schon sehr großzügig. Wir sind jetzt schon fast bei zehn Minuten angekommen.

Gerlinde Bendzuck (Landesvereinigung Berliner Selbsthilfe e. V., Vorstandsvorsitzende) [zugeschaltet]: Alles gut! Ja, okay!

**Mögliche Methode Konzepterarbeitung:
Personas für Mobilitätsprofile – 3 Beispiele**

Maria, 55 Jahre, lebt in einer Einrichtung im Westen Berlins und ist in einer Werkstatt in Mitte beschäftigt. Maria hat Lernschwierigkeiten, kann ohne Beschwerden 300 m gehen. ÖPNV kann sie selbstständig nutzen, wenn sie die Wege kennt. Maria fährt 1x die Woche mit Bus und S-Bahn zur Theatergruppe in den Nachbarbezirk. Für Maria nutzt ein Smartphone und Social Media.

Marias Wünsche:

- **mehr spontane Fahrten, z.B. mit dem WirMobil oder dem Inklusionstaxi, damit sie zu Theateraufführungen gehen kann. Aber Maria kann sich die Eigenbeteiligung beim Taxikonto nicht leisten.**
- **Leichter verständliche Infos, wenn die S-Bahn ausfällt oder sich verspätet oder ein Ersatzverkehr eingerichtet wird**

Grigor, 40 Jahre, lebt mit seiner Familie in einem Eigenheim in Pankow und ist als Architekt in Tiergarten selbstständig. Grigor nutzt aufgrund einer Querschnittslähmung einen manuellen Rollstuhl. Er ist beruflich und privat viel in Berlin und im Bundesgebiet unterwegs und nutzt dafür ÖPNV, Taxi wenn möglich, und den eigenen PKW.

Grigors Wünsche:

- **Spontan und verlässlich am Hauptbahnhof in ein Inklusionstaxi einsteigen zu können, wenn er abends von einer Dienstreise zurück kommt**
- **Barrierefreie Ladesäulen für seinen E-PKW**

Hilde, 75 Jahre, lebt in einem Seniorenwohnheim im Süden Berlins. Sie ist schwerhörig, hat altersbedingt Orientierungsschwierigkeiten und fühlt sich unsicher, insbesondere bei Dunkelheit. Hilde nutzt zur Kommunikation das Telefon und hat keinen Zugang zum Internet. Hilde nutzt 1x wöchentlich den Bus- und Bahnbegleitservice, um sich im Bezirk mit ihren Kegelschwestern zu treffen und lässt sich 1x monatlich vom bezirklichen Begleitservice zum Friseur begleiten.

Hildes Wünsche:

- **tagsüber aus dem Haus in der unmittelbaren Nachbarschaft einkaufen gehen zu können, ohne über Scooter zu fallen.**
- **Die Ampel neben dem Seniorenheim sicher mit ausreichend langer Grünphase überqueren zu können**
- **Den neu angelegten Radweg ebenfalls sicher überqueren zu können**

Landesvereinigung  Selbsthilfe Berlin e.V.

Das sind Personas, die Sie kennen. So könnte man vorgehen, das zu entwickeln. Natürlich braucht man eine umfangreiche Datenqualität und Datenerhebungen für dieses Thema, umfangreiche Beteiligungsprozesse, die aufzusetzen sind, mit sehr vielen Senatsverwaltungen.

Mobilitätskonzept für Menschen mit Behinderungen – Partizipation und Schnittstellen, Beispiele

Senatsverwaltungen: SenUMVK,
SenIAS, SenWiEnBe, SenSBW,
SenWGPG, SenInnDS, SenJustVA,
SenFin Hausleitungen,
Fachabteilungen, LaGeSo ...
Vertretungen Bezirke

Beauftragte Landesbeauftragte für
Menschen mit Behinderungen in
Berlin, Bezirksbeauftragte

Consulting
Monitoringstelle
...

Dienstleistende
Verkehr
BVG
S-Bahn
Mobilitätsdienste
VBB Bus- und Bahn
Begleitservice
Fahrdienste
Taxivertretende
Sharinganbieter
...

Parlament
Mobilitätsexpert*
innen der
Fraktionen bzw.
im Ausschuss

Interessenvertretungen:
Vertreter*innen Landesbeirat MMB,
AG Verkehr Menschen mit
Behinderungen, Fahrgastbeirat,
Runder Tisch Mobilitätskonzept,
Seniorenbeirat, Verbändeexpert*
Innen der Interessenvertretung der
Menschen mit Behinderungen, ...



Landesvereinigung **Selbsthilfe** Berlin e.V.

Zum Beispiel sehen Sie hier auch SenGWPG – Krankentransporte sind ein Thema –, SenInnDS – Digitalisierung –, SenJustVA – Diskriminierungsschutz –, die gesamte Dienstleistungskette natürlich, die verschiedenen Interessenvertretungen, das Consulting wie die Monitoringstelle und Sie als Parlamentarierinnen und Parlamentarier in dem Prozess.

Gute Beteiligungspraxis der Menschen mit Behinderungen beim Mobilitätssicherungskonzept

- Alle relevanten Gremien berücksichtigen
- Barrierefreies Beteiligungsverfahren (z.B. Dolmetschungen, barrierefreie Videokonferenzen)
- Bei höherem Zeitaufwand Aufwandsentschädigungen
- Frühzeitige Beteiligung, ausreichend Zeit für Stellungnahmen
- Mehrstufiges Beteiligungsverfahren (Mitwirkung Leistungsbeschreibung, z.B. Themenforen, Expert*inneninterviews, Verbändeanhörung zum Konzeptentwurf, Vorstellung Landesbeirat, geeignetes Format zur Einbindung in die Priorisierung der identifizierten Maßnahmen, Abschlussbeteiligung, ...)
- Qualifizierte Rückmeldungen seitens der Verwaltung



Landesvereinigung **Selbsthilfe** Berlin e.V.

Alle relevanten Gremien sollen berücksichtigt werden. Eine intensive, inklusive Beteiligungsqualität in einem mehrstufigen Beteiligungsverfahren ist sehr wichtig und natürlich auch eine qualifizierte Rückmeldung seitens der Verwaltung.

Mobilitätskonzept für Menschen mit Behinderungen: Umsetzung (Auswahl)

- Task Force Mobilitätskonzept bei SenUMVK etablieren, Schnittstellen und Beteiligungspartner*innen identifizieren,
- Leistungsbeschreibung erarbeiten (mit Beteiligung, u.a. Konzept von Sargon Lang kann als Grundlage genutzt werden)
- Koordinierungsstelle Umsetzung UN-BRK besetzen und in das Projekt einbinden
- Agentur mit der Erstellung des Mobilitätskonzepts beauftragen
- Systematisch die Anforderungen an Wechselwirkungen und Zusammenwirken sowie Regelungslücken bei den einzelnen Verkehrsanbietern, Dienstleistern identifizieren
- Nötige umfangreiche Datenerhebungen vorantreiben (vgl. Resolution des Landesbeirats <https://www.berlin.de/lb/beh-beirat/sitzungen/4-amtsperiode/resolution-mobilitaet.pdf>)
- Insgesamt schlankes Gesamtkonzept, Priorisierung von Maßnahmen gemeinsam durch Interessenvertretungen und SenUMVK
- Umsetzungsstrategien mit Timelines und Aufgaben festlegen
- Relevanz und Kontrolle etablieren: u.a. Mobilitätskonzept für Menschen mit Behinderungen 2024/2025 gesetzlich verankern
- Haushaltsmittel ab 2024 für die Umsetzung bereitstellen
- LADG (Landes-Antidiskriminierungsgesetz) und LGBG auf Wirkungspotenzial für die Umsetzung überprüfen
- Bundesgesetzliche Regelungen (Novelle Barrierefreiheitsstärkungsgesetz, BGG, AGG, Ratifizierung der 5. Antidiskriminierungsrichtlinie „„“) von Berlin aus mit voran treiben

Nichts über uns ohne uns – Menschen mit Behinderungen auf allen Ebenen konsequent und von Anfang an einbinden



Landesvereinigung **Selbsthilfe** Berlin e.V.

Das ist auch die letzte Folie. Wie könnte man das aufsetzen? – Eine Taskforce bei SenUMVK mit Schnittstellen und Beteiligungspartnerinnen und -partnern etablieren, eine Leistungsbeschreibung, bitte partizipativ, erarbeiten, die Koordinierungsstelle Umsetzung der UN-BRK-Stelle besetzen und in das Projekt einbinden. Die Agentur mit dem Mobilitätskonzept beauftragen. Eine umfangreiche Analyse fahren, am Anfang systematisch Wechselwirkungen und Zusammenwirkungen sowie Regelungslücken klären. Die Datenerhebung vorantreiben. Es sollte ein eher schlankes Gesamtkonzept mit einer Priorisierung von Maßnahmen gemeinsam mit sämtlichen Interessenvertretungen und SenUMVK sein. Das kann man nicht einer Agentur überlassen. Dann das übliche Verfahren: Umsetzungsstrategien, Timelines und Aufgaben festlegen. Unbedingt die Relevanz und Kontrolle etablieren. Das bedeutet unter anderem, dass dieses Mobilitätskonzept für Menschen mit Behinderungen auch gesetzlich in 2024/2025 verankert wird, dass Sie dafür die Haushaltsmittel ab 2024 zur Umsetzung bereitstellen, dass man LADG und LGBG daraufhin überprüft, wie man die Umsetzung tatsächlich gesetzlich festschreiben, auch sanktionieren kann und auch die bundesgesetzlichen Regelungen, wie zum Beispiel die Novellierung des Barrierefreiheitsstärkungsgesetzes, BGG und AGG von Berlin aus mit vorantreiben kann.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Frau Bendzuck, ich muss jetzt langsam eingreifen.

Gerlinde Bendzuck (Landesvereinigung Berliner Selbsthilfe e. V.) [zugeschaltet]: Vielen Dank! Das war es!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Sie haben auch noch mal die Gelegenheit, in der nächsten Runde auf Fragen einzugehen und weitere Punkte zu setzen. Danke schön, Frau Bendzuck, für den Aufschlag! – Wir übergeben jetzt das Wort an Herrn Kurbjeweit, bitte schön!

Frieder Kurbjeweit (Deutsches Institut für Menschenrechte e. V.) [zugeschaltet]: Bin ich zu verstehen?

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Ja! Sagen Sie noch mal einen Satz!

Frieder Kurbjeweit (Deutsches Institut für Menschenrechte e. V.) [zugeschaltet]: Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Das ist schon mal gut. Ich habe es verstanden.

Frieder Kurbjeweit (Deutsches Institut für Menschenrechte e. V.) [zugeschaltet]: Alles klar! Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender! Sehr geehrte Senatorin! Sehr geehrte Abgeordnete! Vielen Dank für die Einladung und auch für die schon erfolgten Einführungen in das Thema! Wir sind als Monitoringstelle seit 2012 mit der Überwachung und Begleitung der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in Berlin beauftragt. 2018 hat die Monitoringstelle zum Recht auf Mobilität nach Artikel 20 UN-BRK einen umfassenden Bericht vorgelegt. Der wird aktuell aktualisiert und in Kürze dann noch mal erneut erscheinen. Die Einsetzung dieser Anhörung begrüßen wir sehr, und wir erkennen an, dass sich die Landesregierung nach langen Verzögerungen dem Thema Mobilitätssicherungskonzept für Menschen mit Behinderungen zugewandt und das Thema auch sachlogisch richtig im Verkehrsressort angesiedelt hat. Nach Artikel 20 UN-BRK haben Menschen mit Behinderungen das Recht, selbstbestimmt und gleichberechtigt mit anderen mobil zu sein. Nach Ansicht der Monitoringstelle ist das Mobilitätssicherungskonzept hier als Schlüssel für die Umsetzung dieses Rechts unbedingt erforderlich.

Berlin hat mit dem Mobilitätsgesetz und dem LGBG – das ist das Landesgleichberechtigungsgesetz – schon zwei gute rechtliche Grundlagen für die Umsetzung der Konvention gelegt. Die Ausgangslage ist eigentlich gut. Wir stehen jetzt hier noch vor Umsetzungsproblemen. Auch hier hat Berlin eigentlich sehr viele gute Dienste und Angebote, auf die man aufbauen und die man verknüpfen kann. In einem partizipativen Verfahren haben wir im letzten Jahr die Mobilitätssituation von Menschen mit Behinderungen untersucht. Neben der etwas ernüchternden Erkenntnis, dass über die Mobilität von Menschen mit Behinderungen immer noch viel zu wenig bekannt ist – da hat sich seit 2018 leider nicht viel getan –, können wir feststellen, dass sich der Ausbauzustand der Infrastruktur eigentlich kontinuierlich verbessert. Gleichzeitig zeigt aber der Blick beispielsweise auf den ÖPNV, dass aktuelle Ausbauziele nicht mehr realistisch sind und Probleme bei der Umsetzung bestehen. Es gab entsprechende Anfragen aus Ihrem Kreis dazu, beispielsweise bezüglich der Vorläufe bei der Planung des Umbaus von U-Bahn-Haltestellen.

Die Mobilität von Menschen mit Behinderungen ist ein komplexes Thema. Wir haben darauf hingewiesen, dass es fünf Dinge braucht, die ein Konzept leisten müsste. – Dazu gehe ich jetzt nicht in die Tiefe, beantworte aber gleich gern alle Fragen, die dazu noch offen sind. – Das ist – erstens – eine verbindliche Perspektive für den weiteren Ausbau der Infrastruktur: Bis wann will Berlin eigentlich mit dem Ausbau der Infrastruktur fertig sein? – zweitens –

eine bessere Verknüpfung der Sachen, die schon da sind, also der bestehenden Angebote und Dienste. Drittens braucht es eine Flankierung der Maßnahmen durch digitale Daten und eine Nutzung der Digitalisierung für die Mobilität von Menschen mit Behinderungen, wie mobil sind Menschen mit Behinderungen? Wie kann das verbessert werden? Viertens brauchen wir landesweite Regelungen für angemessene Vorkehrungen. Das Recht auf Mobilität ist in der Konvention zweigeteilt. Zum einen muss der Staat sicherstellen, dass er barrierefrei die Infrastruktur ausbaut, zum anderen müssen wir aber auch Lösungen für akute, situativ auftretende Einzelfälle haben – Stichwort kaputter Aufzug. Dafür müssen Lösungen bereitgestellt werden, was in diesem Fall dann passiert. Fünftens braucht es eine Perspektive für die Partizipation von Menschen mit Behinderungen. Wie stellt man sicher, dass Menschen mit Behinderungen immer beteiligt sind, wenn ihre Belange mobilitätspolitisch berührt werden? Dazu verpflichtet die Konvention das Land natürlich ebenfalls. Da gibt es auch noch einen erheblichen Handlungsbedarf.

Ich hatte eben kurz die angemessenen Vorkehrungen angesprochen, zu denen das Land auch nach dem Mobilitätsgesetz verpflichtet ist. Weil absehbar ist, dass Berlin mittelfristig nicht vollständig barrierefrei wird, sind diese Vorkehrungen umso wichtiger. Ich will einmal ganz kurz anhand vom ÖPNV aufführen, was das Konzept hier eigentlich innerhalb der bestehenden, aber aktuell noch sehr zersplitterten Landschaft von Angeboten, leisten sollte. Wir haben nach § 26 Absatz 7 Mobilitätsgesetz die Verpflichtung zu individuellen Alternativangeboten zur Überwindung von Barrieren. Das Konzept sollte nicht nur beinhalten, wann diese Fahrdienste entsprechend der alternativen barrierefreien Beförderung – aktuell mit Muva auf der U 8 und der halben U 5 – ausgeweitet werden sollen, sondern vor allem, wie zum Beispiel der VBB-Begleitservice, der Sonderfahrdienst, Inklusionstaxis etc. gemeinsam sicherstellen können, dass alle Menschen gleichberechtigt an ihr Ziel kommen.

Was ist für die erfolgreiche Erstellung des Konzepts besonders wichtig? – Das sind unserer Einschätzung nach aktuell drei Dinge. Erstens ist ein zügiger Beginn und dann auch ein zügiger Abschluss des Verfahrens wichtig. Insbesondere die angemessenen Vorkehrungen sollten nicht etwas sein, was selber noch Jahre in der Konzeptionierung und Umsetzung braucht, sondern ausgleichen, was allgemein noch nicht funktioniert. Außerdem gibt es natürlich die Haushaltsmittel jetzt schon. Dafür vielen Dank! Die stehen bereit und sollten jetzt dieses Jahr unbedingt genutzt werden. Zweitens ist der Aufbau der Koordinierungsstelle Menschen mit Behinderungen nach § 18 Gleichberechtigungsgesetz wichtig. Das ist eine sehr gute Regelung im LGTG und könnte hier gut zur Umsetzung der Konvention beitragen. Es geht dabei darum, dass in jeder Verwaltung eine zentrale Stelle geschaffen wird, die für die Belange von Menschen mit Behinderungen koordinierend tätig ist. Die müsste dann auch die Erstellung des Konzepts maßgeblich begleiten und strukturieren. Drittens braucht es eine besondere Priorisierung der Partizipation von Menschen mit Behinderungen. Wir hatten im Dezember die Veranstaltung mit der Senatorin, den Runden Tisch. Die Planungen, die dort vorgestellt wurden, gehen sicherlich in eine richtige Richtung. Zu den Details darüber, wie man so etwas ausgestalten könnte, verweise ich noch mal auf unsere detailliertere Studie zur „Partizipation von Menschen mit Behinderungen in Berlin“ aus dem Jahr 2021 und danke Ihnen ganz herzlich für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Kurbjeweit, für Ihre Ausführungen! – Jetzt hätte dann Frau Braunert-Rümenapf das Wort, bitte schön!

Christine Braunert-Rümenapf (Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen): Vielen Dank, sehr geehrter Herr Vorsitzender! – Sehr geehrte Frau Senatorin! Sehr geehrte Abgeordnete! Sehr geehrte Damen und Herren! Auch ich schließe mich natürlich erst mal den guten Wünschen für das neue Jahr vollumfänglich an!

Ich möchte mit dem Stand der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV starten. Hierzu ist kurz zu sagen – wir haben es schon gehört –, dass Berlin auf einem relativ guten Weg ist, was die Barrierefreiheit betrifft. Insbesondere die Infrastruktur konnte in den letzten Jahren weiter verbessert werden. Aber ganz deutlich: Das Land verfehlt die im Personenbeförderungsgesetz selbst gesetzte Frist zur vollständigen Barrierefreiheit zum 1. Januar 2022. Problembereiche sind bei der BVG vor allen Dingen Bauverzögerungen bei der Ausstattung. Hier reden wir von circa 33 U-Bahn-Stationen mit Aufzügen und von dem noch erforderlichen barrierefreien Ausbau meines Wissens von ungefähr 237 Straßenbahnhaltestellen. Dazu kommt aber auch noch die Ausstattung mit Blindenleitsystemen bzw. die Gestaltung nach dem Zwei-Sinne-Prinzip. In der Zuständigkeit der Bezirke – hier liegen viel zu wenige Daten vor – geht der Ausbau der mehr als 6 000 Berliner Bushaltestellen eher sehr schleppend voran. Bei der S-Bahn sind sechs Bahnhöfe noch nicht barrierefrei erreichbar. Wann deren Umbau erfolgt, ist unbekannt. Ich kriege immer nur mit, dass es sich weiter verzögert. Was die Blindenleitsysteme betrifft, haben wir hier zum Beispiel auch wieder ein Zuständigkeitsproblem, weil die Bahnhöfe oft von der DB Service betrieben werden und die eine andere Rechtsgrundlage hat.

Die flächendeckende Einführung des derzeit pilotierten Muva-Aufzugsersatzes durch die BVG ist für 2024 vorgesehen. Aber wann ein akustisches Fahrgastinformationssystem flächendeckend zur Verfügung stehen soll, ist mir noch nicht bekannt. Also insgesamt, so meine Einschätzung, geht es zwar deutlich langsamer als gewünscht voran, aber grundsätzlich eben schon.

Zugleich aber, das ist das Wasser, was ich jetzt noch mal in den Wein schütten möchte, verändern sich mit der bundesweit vorangetriebenen Stärkung des ÖPNV im Zuge der Mobilitätswende die Problemlagen durch ein erhöhtes Fahrgastaufkommen. Die vorhandene Infrastruktur, selbst wenn sie barrierefrei ist, reicht oft nicht aus, um die Fahrgastzahlen zu bewältigen. Hier sind die Leidtragenden dann insbesondere die Menschen mit Behinderungen, die ohnehin schon in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Ein erhöhtes Fahrgastaufkommen bedeutet nicht nur, dass der Ein- und Ausstieg erschwert wird oder Sitzplätze nicht in gleichem Umfang zur Verfügung stehen, sondern auch, dass Wege nicht mehr frei sind. Ganz besonders bei der Nutzung von radgebundenen Hilfsmitteln, also vor allen Dingen von Rollstühlen und Rollatoren, ist kaum Platz verfügbar oder manchmal überhaupt keiner. Auch Aufzüge werden deutlich häufiger frequentiert, und es muss viel mehr Zeit eingeplant werden. Zudem sind Aufzüge auch infolge der Überbeanspruchung häufiger defekt. Vor allem Fahrgäste, die aufgrund einer Behinderung nicht auf die Treppen ausweichen können, sind dann die Leidtragenden. Abhilfe werden hier meines Erachtens langfristig nur der Ausbau der barrierefreien Infrastruktur, die eine Erhöhung der Taktung und mehr Personal schaffen können. Dafür werden wahrscheinlich auch die durch den Bundestag aufgestockten Regionalisierungsmittel nicht ausreichen.

Im Oktober 2022 habe ich mich vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket daher in einem offenen Brief an Sie, Frau Jarasch, also an die Senatorin für Mobilität, Umweltschutz, Klimaschutz und Verbraucherschutz, gewandt und darum gebeten, übergangswei-

se unter anderem folgende angemessene Vorkehrungen zu treffen: Vorrang für Reisende mit Behinderungen einschließlich Kennzeichnung, eine Kampagne für die Bewusstseinsbildung für die Öffentlichkeit, Schulungen des Personals, personelle Aufstockung und eine qualitative Verbesserung von Begleitdiensten sowie Möglichkeiten der Sanktionierung von Fehlverhalten und ein niedrigschwelliges Beschwerdemanagement. Mit dem Schreiben vom 8. Dezember des vergangenen Jahres hat Frau Staatssekretärin Dr. Niedbal darauf geantwortet. Sie haben unter anderem auf den gesteigerten Umfang bestellter Verkehrsleistungen verwiesen, aber auch auf die infrastrukturellen und finanziellen Limitierungen insbesondere zu Spitzenzeiten. Lediglich die Frage der Bewusstseinsbildung beim Personal und bei Fahrgästen wurde aufgegriffen. Für mich ist es tatsächlich erst der Beginn einer Debatte, denn mit dem Fortschreiten der Mobilitätswende wird das hohe Fahrgastaufkommen zunehmend zu einer Barriere, und das wird aus meiner Sicht noch lange nicht hinreichend beachtet. Ich plädiere also ganz eindringlich dafür, bei allem, was wir anfassen, die ungewollten Nebenwirkungen etwas stärker in den Blick zu nehmen.

Ich möchte noch mal kurz auf den Stand der Erarbeitung des Konzeptes zur Mobilitätssicherung eingehen. Hierzu haben wir ja schon sehr viel von Frau Bendzuck und auch von Herrn Kurbjweit gehört. Ich freue mich natürlich auch, dass der jahrelange Zuständigkeitsstreit geklärt ist, dass nun konkrete Pläne und auch finanzielle Mittel zur Erarbeitung des Konzeptes zur Verfügung stehen, im Rahmen des Runden Tisches die Senatorin informiert hat und Frau Bendzuck eben ausgeführt hat, was wir an diesem Runden Tisch alles schon vereinbart haben.

Aber ich würde gern exemplarisch auf einen Punkt eingehen, der für mich bislang noch nicht hinreichend in den Diskussionen verankert ist. Kurz vor der Weihnachtspause hat der Senat den geeinten Entwurf zum Teil 5 und 6 des Mobilitätsgesetzes beschlossen. Darin sind unter anderem Maßnahmen zur Einrichtung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen, zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs sowie zum nachhaltigen Parkraummanagement vorgesehen. Das Ziel der Reduktion des MIV begrüße ich natürlich ausdrücklich. Aber es darf nicht zulasten der Menschen mit Behinderung gehen, dass Parkflächen für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen weiter zurückgebaut werden. Mich erreichen tatsächlich vermehrt Beschwerden und Anfragen von Personen, die einen Parkausweis besitzen und keinen personen gebundenen Parkplatz erhalten haben oder den Wegfall allgemeiner Behindertenparkflächen beklagen, weil sie beispielsweise auch die Kriterien für einen Parkausweis nicht erfüllen, aber dennoch in ihrer Mobilität soweit eingeschränkt sind, dass sie ein Auto nutzen müssen und aufgrund der wenigen Parkplätze weite Strecken zu Fuß zurücklegen müssten, was ihre Teilhabe dann tatsächlich oft unmöglich macht. Auch Pflegedienste oder ambulante Unterstützungsdienste haben Schwierigkeiten, die Menschen zu erreichen. Ich habe aber bereits vernommen, dass es dazu schon Gespräche zur Abhilfe gibt.

In der AV Stellplätze wurde zudem 2021 die Quote für Parkflächen für Menschen mit Behinderungen reduziert. Ich appelliere daher wirklich noch einmal eindringlich, die Gestaltungsspielräume hier zu nutzen und den Anteil der nichtpersonengebundenen Parkplätze für Menschen mit Behinderungen an den verbleibenden Parkflächen insgesamt zu erhöhen und die vorhandenen Parkplätze für Menschen mit Behinderungen zu erhalten. Sie haben die Möglichkeit, Vorrangregelungen beim Parken für Menschen mit Behinderungen zu beschließen. Viele Menschen mit Behinderungen sind für die Teilhabe auf ein Auto angewiesen, zugleich ist ihr Anteil am MIV aber, glaube ich, so gering, dass die Verkehrswende unabhängig davon vorangebracht werden kann.

Das Mobilitätsgesetz muss sich also nicht nur mit den bereits seit Langem diskutierten Fragen von Menschen mit Behinderungen befassen, sondern eben gerade auch Lösungen und Antworten auf die Auswirkungen der Mobilitätswende auch mit neuen Formen der Mobilität finden. Wie gesagt, hier steht die Diskussion meines Erachtens erst am Anfang. Noch einmal meine zwei wichtigen Sätze: Bitte lassen Sie uns gucken, welche ungewollten Nebenwirkungen manche Lösungen haben, und gleichzeitig vielleicht auch nachsehen, welche Synergieeffekte wir schaffen können! Wir haben in diesem Rahmen in einem anderen Zusammenhang schon mal besprochen, wie beispielsweise die Ladestationen für Menschen mit einem E-Rollstuhl zusätzlich genutzt werden könnten. – Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank für die Ausführungen! – Dann würden wir jetzt in die Aussprache kommen, wobei der Senat jetzt die Möglichkeit hätte, eine Stellungnahme abzugeben. – Frau Senatorin, bitte!

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK): Sehr gern! Ich bin froh, dass Frau Bendzuck und auch Herr Kurbjeweit und Frau Braunert-Rümenapf den Vortritt hatten, denn ich kann mir ganz viele Ausführungen ersparen, auch Zahlen, Daten, Fakten, die Sie jetzt alle schon aufgeführt haben. Die standen auch alle in meinem Sprechzettel, die knicke ich jetzt einfach mal. Mir ist es wichtig, darauf hinzuweisen – das ist, glaube ich, in den Ausführungen der Expertinnen und Experten sehr deutlich geworden –, dass die Mobilität für Menschen mit Behinderungen ein umfassendes Konzept ist, und zwar in zwei Richtungen. Das ist mir wichtig. Das Erste ist, dass die berechtigten Erwartungen daran, welche Art von Mobilität Menschen mit Behinderungen und Beeinträchtigungen haben müssen, sich weiter entwickeln, beispielsweise auch mit technischen Möglichkeiten, die sich weiterentwickeln. Wir diskutieren also heute unter diesem Thema andere Fragen, als sie noch in den Neunziger- oder Nullerjahren im Blick waren. Damals ging es vor allem um die Infrastruktur, würde ich sagen. Heute diskutieren wir, wie Daten und Informationen gebündelt und leicht zur Verfügung gestellt werden können. Das ist mir ganz wichtig. Auch wenn Frau Bendzuck völlig zu Recht einfordert, dass auch Menschen mit Behinderungen spontan mobil sein können müssen, ist es in Wahrheit so, dass heutzutage die meisten Menschen mit Behinderungen, wenn sie irgendeinen Weg vorhaben, diesen planen und auch planen müssen. – Darf ich um ein bisschen Ruhe auf der linken Seite bitten?

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Das stimmt! Herr Machulik, Herr Kollatz! – Bitte!

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK): Menschen mit Behinderungen müssen heute in Wahrheit, egal ob sie einen Arzttermin, einen Besuch, einen Museumsbesuch oder sonst etwas vorhaben, dies planen – sie können nicht einfach spontan aus dem Haus gehen –, damit die Reise glatt funktioniert. Dafür braucht es Informationen, damit man weiß, wann welche Züge ankommen, was barrierefrei ist, wo die Rampe ist, wenn sie nicht in jedem Waggon ist, wo gerade etwas ausfällt und repariert wird, welche Umfahrungen man womöglich gleich einplant, wie die Anschlüsse sind usw. Das alles ist eine Frage von Planung. Da müssen Informationen gebündelt werden, auch weil wir – auch das war bei Frau Bendzuck schon zu sehen – eine solche Vielzahl von Angeboten haben, dass man im Moment schon sehr gut gebildet und informiert sein muss, um die überhaupt alle nutzen zu können. Auch deswegen braucht es eine Bündelung und leichtere Zurverfügungstellung von Angeboten. Das sind Fragen, mit denen sich früher die Verkehrspolitik gar nicht beschäftigt hat, die aber heutzutage zu einem Mobilitätskonzept selbstverständlich dazu gehören.

Der andere Punkt – auch darauf möchte ich noch mal verweisen –: Zu unserem Runden Tisch hatten wir natürlich auch die anderen Senatsverwaltungen eingeladen, denn Mobilität hängt eben, auch wenn das Wort „Mobilität“ im Titel ist, nicht ausschließlich von der Verkehrsverwaltung ab. Frau Bendzuck hatte schon ihr eigenes Beispiel genannt, ohne Treppenlift ist sie, wenn der Aufzug kaputt ist, auf Hilfe angewiesen und kann nicht jederzeit spontan aus dem Haus. Das ist eine Sache, die man mit den Wohnungsbaugesellschaften, den Vermieterinnen und Vermietern klären muss. Menschen mit kognitiven Einschränkungen – auch darüber haben wir gesprochen – brauchen Piktogramme und eine leichte Sprache, aber nicht nur im ÖPNV, sondern auch in den Behörden oder dort, wohin auch immer sie wollen.

Umgekehrt – auch das ist mir noch mal sehr wichtig – kommt alles, was wir hier diskutieren und besprechen, in einer Stadt, die zum einen international ist und sich zum anderen in einer alternden Gesellschaft befindet, wovon wir in Berlin nicht ausgenommen sind, ganz vielen anderen Personengruppen gleichzeitig zugute. Informationen in leichter Sprache und Piktogramme helfen beispielsweise auch Menschen, deren Muttersprache nicht Deutsch ist. Alles, was wir hier an leichter Zugänglichkeit besprechen, Treppenlifte und anderes, ist natürlich auch in einer älter werdenden Gesellschaft für Menschen wichtig. Das kann uns alle betreffen. Viele von uns glauben jetzt noch nicht, dass sie die Themen, die wir hier besprechen, eines Tages betreffen können.

Insofern ist das ein sehr breites Thema. Es ist aber auch ein Thema, an dem wir laufend weiterarbeiten werden; auch das ist mir wichtig zu sagen. Das wird niemals endgültig abgeschlossen sein.

Was mich sehr freut, ist, dass wir an dem Runden Tisch auch vereinbart haben – das haben die drei Expertinnen und Experten schon ausgeführt –, dass wir das Mobilitätskonzept von Anfang an gemeinsam begleiten und dass wir vor allem die politischen Entscheidungen, die zu so einem Konzept getroffen werden müssen, gemeinsam fällen werden. Das bedeutet: Schon die Ausschreibung selbst werden wir noch einmal rückkoppeln, nicht nur mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern am Runden Tisch, sondern mit den etablierten Gremien, die es für Menschen mit Behinderung, zum Thema Selbsthilfe, aber auch beispielsweise mit einem Seniorenbeirat gibt. Das heißt, schon die Frage, was ein externer Dienstleister eigentlich liefern soll, werden wir rückkoppeln.

Noch wichtiger ist: Wir haben uns darauf verständigt, dass es ein Konzept sein soll, das aus der Perspektive unterschiedlicher Behinderungsarten und -formen auf das Mobilitätskonzept schaut, dennoch soll es ein schlankes Konzept sein, das priorisiert, was am dringlichsten ist, was zum Beispiel unter Sicherheitsaspekten am wichtigsten ist, zuerst angegangen zu werden. Diese Priorisierung ist eine politische Entscheidung, und die werden wir gemeinsam mit den Verbänden treffen. Auch diese Priorisierung soll nicht ein Dienstleister treffen, das werden wir vielmehr gemeinsam tun. Ich bin froh, dass wir uns auf ein solches Verfahren verständigt haben, denn ich möchte nicht noch weitere Zeit vertun. Ich habe schon gesagt, es wird immer noch weitere Aufgaben geben, aber wenn wir es schaffen zu priorisieren, werden wir auch schneller sichtbar vorankommen. Das werden wir gemeinsam tun, und ich bin sehr froh, dass der Runde Tisch ein so großes gemeinsames Verständnis für so eine Herangehensweise gezeigt hat. Genauso werden wir es tun.

Wir werden parallel dazu jetzt auch die Stelle für die Umsetzung des Gleichberechtigungsgesetzes in unserem Haus ausschreiben. Diese Stelle ist bewusst zentral angesiedelt, denn viele Fragen sind Mobilitätsfragen, die die Verkehrsabteilungen angehen. Wir haben aber beispielsweise in unserem Haus auch eine Abteilung für Verbraucherschutz, und da gibt es Fragen zu Rechten von Pflegebedürftigen und anderen, und es gibt ein großes Interesse der Verbände – zu Recht – daran, dass diese Beauftragte auf alles, was in unserem Haus passiert, Zugriff hat. So soll es auch sein. Parallel dazu schreiben wir das Konzept aus. Die künftige Beauftragte hat dann natürlich beim weiteren Umgang die Federführung, aber wir wollen eben nicht weiter warten. Deswegen machen wir diese Prozesse jetzt parallel.

Letztes Stichwort, das ist wirklich sehr spannend, und das kann ich Ihnen allen, so weit Sie sich noch nicht mit diesen Fragen näher beschäftigt haben, nur empfehlen – Frau Bendzuck hatte jetzt keine Zeit mehr, es auszuführen –: Dieser Blick auf das Gesamtkonzept Mobilität aus der Perspektive von Personas, also quasi Fallbeispielen, die unterschiedliche Lebenssituationen abbilden und damit auch Perspektiven auf das Thema Mobilität und die ganze Kette von Mobilität einfach einmal aus der Perspektive einer Frau durchprüfen, die 55 Jahre alt ist, im Rollstuhl sitzt und im vierten Stock wohnt im Vergleich zu – Sie können es sich vorstellen. Also einfach ganz konkrete Lebenssituationen. Wenn wir das einmal machen, werden wir feststellen, dass Inklusion wirklich eine Aufgabe ist, die insgesamt Stadtumbau bedeutet und eine andere Perspektive auf alles verlangt, was wir tun, die am Ende übrigens auch sehr viel mit Verwaltungsmodernisierung zu tun haben wird. Darüber reden wir an anderer Stelle.

Ich bin sehr froh, dass wir uns auf diese Vorgehensweise verständigt haben, denn ich glaube, dass wir auf diese Weise schnell mit den wichtigsten Maßnahmen loslegen können werden. Selbstverständlich werden wir Studien, Eckpunkte, die jetzt schon vorliegen, oder die, die Herr Kurbjeweit noch mal als Aktualisierung angekündigt hat, zugrunde legen und dem Mobilitätskonzept mit auf den Weg geben. Wir wollen nicht noch mal bei null anfangen, wo wir in Wahrheit schon weiter sind. – Ich danke Ihnen!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Frau Senatorin! – Dann können wir jetzt in die Beratung der Ausschussmitglieder eintreten. Mir liegen die Wortmeldungen von Herrn Reifschneider, Frau Hassepaß und meiner Wenigkeit vor. Gibt es noch weitere Meldungen, die wir auf die Liste aufnehmen können oder sollen? – Herr Laatsch hat sich gemeldet, danke schön! Dann würden wir jetzt in die Runde eintreten, und ich gebe Herrn Reifschneider das Wort. – Bitte schön!

Felix Reifschneider (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vor allen Dingen herzlichen Dank an diejenigen, die uns an ihrem Fachwissen und ihrer Auseinandersetzung mit den täglichen Erfahrungen von Menschen mit Behinderung sowie daran haben teilhaben lassen, was sie von der Berliner Verkehrspolitik im Sinne der Menschen mit Behinderung erwarten, wie sich die Defizite der vergangenen Jahre zusammengebraut haben und leider immer noch fortbestehen, obwohl dem rechtliche Regelungen eigentlich entgegenstehen! Ich habe ein paar ganz konkrete Fragen und würde mich freuen, wenn es dazu auch konkrete Antworten gibt.

Weil es ein neues Angebot war – Muva –, sowohl als Taxi als auch als Angebot, von Stationen wegzukommen, wo es noch keine Aufzüge gibt: Haben Sie schon erste Erfahrungen nach den ersten Wochen, zwei, drei Monaten des Einsatzes, wie Muva in der Realität von Menschen mit Behinderung genutzt wird, wie zuverlässig das Angebot ist? Oder sagen Sie: Na ja, nach den ersten Rückmeldungen hätten wir folgende Wünsche, wie man das Angebot noch weiter verbessern könnte?

Es geht manchmal ja auch um die Mobilität von Menschen, die nur temporär eingeschränkt sind, beispielsweise aufgrund von Krankheit oder medizinischer Behandlung. Da war in der jüngeren Vergangenheit das Thema Krankentransport mit Taxis und die Frage der Abrechnung mit den Krankenkassen ein Thema. Gibt es dazu eine Rückmeldung, ob das ein akutes Thema für Menschen mit Behinderung oder Krankheit bzw. Mobilitätseinschränkung ist? – An den Senat: Haben Sie schon mal einen Dialog mit den Taxiinnungen oder den Krankenkassen zu dem Thema gehabt?

Dann zum Thema der barrierefreien Bushaltestellen. Das ist, glaube ich, der Verkehrsträger, wo es meines Erachtens die mit Abstand größten Defizite gibt, der insbesondere natürlich für Menschen, die nicht im verdichteten Zentrum wohnen, wo es viele U- oder S-Bahnlinien oder auch Trams gibt, von besonderer Bedeutung für die alltägliche Mobilität ist. Kann der Senat mitteilen, wie viele der 100 relevantesten Bushaltestellen, die identifiziert wurden, aus- oder umgebaut werden konnten? Wie läuft das Sonderprogramm? Wie läuft auch die Abstimmung mit den Bezirken, um möglichst alle Bushaltestellen barrierefrei auszubauen und umzubauen?

Dann noch eine Frage zu akustischen Informationssystemen. In Göttingen und Warschau gibt es solche akustischen Informationssysteme. Einerseits an die Senatsverwaltung gerichtet: Ist

so etwas auch für Berlin geplant? Haben Sie sich das schon einmal angeschaut? – An unsere Gäste gerichtet, wer dazu Auskunft geben kann: Ist das ein hilfreiches Instrument, oder ist das sozusagen Firlefanze? Hat das einen realen Nutzen oder eher nicht?

Um noch mal kurz auf die Bushaltestellen zurückzukommen: Gibt es das Ziel, Bushaltestellen mit Sprachmodulen auszustatten oder die Apps anders zu gestalten, um da eine höhere Barrierefreiheit zu erreichen? Klar, auch die Frage, wann alle Haltestellen, auch die S- und U-Bahnhaltestellen, nach dem Zwei-Sinne-Prinzip umgebaut werden bzw. umgebaut sein sollen. Haben Sie eine Pi-mal-Daumen-Zahl, wie viele Bahnhöfe über ein Wegeleitsystem für Blinde verfügen?

Dann noch mal allgemeiner gefragt, weil es von Frau Braunert-Rümenapf angesprochen wurde: Wenn an Straßen massenhaft Parkplätze zugunsten beispielsweise von Radwegen oder Lieferzonen oder anderen wegfallen, werden ja, wenn ich es richtig verstanden habe, bestehende Behindertenparkplätze um 100 bis 200 Meter verschoben. Ist das eine Einschränkung für die Menschen, die diesen Behindertenparkplatz zugewiesen bekommen haben, wenn sie dann einen extra Weg zu gehen haben? Ist das ein reales Problem, oder ist das in der Regel ein machbarer Weg? Das andere Thema: Wenn zusätzliche Bedarfe auftreten – Sie, Frau Senatorin, haben es selbst gesagt, wir sind eine älter werdende Gesellschaft – und in der Zukunft ein Mehrbedarf an Behindertenparkplätzen entsteht: Wie wird der dann wohnortnah abgedeckt? Wie ist es eigentlich, vielleicht aus der Erfahrung oder der Praxis gesprochen, für Menschen mit Behinderung, die Freunde besuchen oder eine andere Art von Terminen wahrnehmen wollen und nicht nur direkt vor ihrem Haushalt einen Parkplatz brauchen, sondern woanders hinmüssen – wo können die dann parken? Wie sind die Erfahrungen, wenn da Parkplätze wegfallen? –, denn bei ihrem Bestimmungsort, Zielort haben sie ja keinen zugewiesenen Parkplatz. Wie könnte man das lösen?

Dann noch eine andere Frage. Ich freue mich ja, dass es so viele Radwege gibt und wir hoffentlich noch mehr und durchgängigere Radwege haben werden. Ich erlebe nur immer wieder, dass es gerade an Bus- oder Tramhaltestellen zu Konflikten mit den Menschen kommen kann, die zu diesen Haltestellen wollen, je nachdem, wie der Radweg geführt ist. Da gibt es ja einen Übergang vom Gehweg über den Radweg zur Haltestelle. Auch das kann zu Konflikten führen, wenn die Radfahrerinnen und Radfahrer nicht auf die Fußgängerinnen und Fußgänger achten. Wir haben ganz wenig Zebrastreifen über Radwege. Ist das ein Instrument, das hilfreich ist, oder müsste man vielleicht den Radweg, wenn er an einer ÖPNV-Haltestelle ankommt, ein bisschen anders führen, beispielsweise ihn verengen oder durch einen Hubbel oder Kissen darauf aufmerksam machen: Hier kommt eine Gefahrenstelle, bitte langsam fahren? Was gibt es vielleicht auch an praktischen Beispielen aus anderen Städten, wo es Menschen mit Behinderung und alle Fußgängerinnen und Fußgänger etwas leichter haben, gefahrenfrei über den Radweg zu kommen? – Das vielleicht für den Einstieg, herzlichen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Jetzt ist Frau Hassepaß an der Reihe, bitte schön!

Oda Hassepaß (GRÜNE): Ich würde mich Herrn Reifschneider gleich anschließen, denn ich denke, dass viele Dinge, die Menschen mit Behinderung betreffen, einfach auch alle Menschen betreffen. Das sind so Sachen wie Konflikte an Rad- und Bushaltestellen, aber auch der Ausbau der Infrastruktur, wie es Frau Braunert-Rümenapf eben gesagt hat, und die Taktung.

Von einer besseren Taktung profitieren natürlich alle. Von mehr Platz in Zügen für Rollstühle, Kinderwagen, vielleicht auch für die Fahrradmitnahme profitieren auch alle. Von barrierefreien Wegen profitieren alle.

Frau Bendzuck hat vorhin gesagt, 35 Prozent der Berlinerinnen und Berliner sind in ihrer Mobilität eingeschränkt. Ich glaube, jede und jeder von uns ist das zeitweise allein dadurch, dass man mal mit einem Kinderwagen oder mit seinen Eltern unterwegs ist, dass man mit Freunden unterwegs ist, die vielleicht ein Kind im Rollstuhl oder auch Freunde im Rollstuhl haben. Dann geht es natürlich nicht nur um Menschen, die im Rollstuhl sitzen, sondern auch um höreingeschränkte oder sehbehinderte Leute. Ein Freund von mir ist Gerontologe, und ich weiß, die sind bei der Altersforschung mit diesen Alterssimulationsanzügen AgeMan unterwegs, was ich total spannend finde, weil man sieht, dass man, wenn man vielleicht 85 oder 90 Jahre alt ist, zum Beispiel Fahrkartenautomaten viel schwerer bedienen kann, allein aus haptischer und kognitiver Funktion heraus. Ich finde, dass wir unsere Wege und unsere Funktionen vielleicht auch mal in solchen Anzügen auf Altersgerechtigkeit überprüfen könnten.

Viele Sachen, die eben angesprochen wurden, sind natürlich Sachen der Flächengerechtigkeit. Wenn wir sagen, wir planen neue Lade- und Lieferzonen, ist in den Konzepten mit eingeplant, dass auch die Personaldienstleistungen wie Pflegedienste, Hebammen usw. auf genau diesen Zonen Platz haben. Also der Wegfall von Parkplätzen des motorisierten Individualverkehrs soll ja genau dazu genutzt werden, dass mehr Leute davon profitieren können. Als hier im Ausschuss Roland Stimpel von FUSS e. V. da war, hat er uns Zahlen mitgebracht, wie viele der Menschen mit Mobilitätseinschränkung mit dem motorisierten Individualverkehr und wie viele zu Fuß, mit dem Rad und dem ÖPNV unterwegs sind. Der Anteil der Leute, die mit dem motorisierten Individualverkehr unterwegs sind, ist total gering, gemessen an den Leuten, die mit Mobilitätseinschränkung zu Fuß oder auch mit dem Rad unterwegs sind. Deshalb muss man natürlich sehen: Es gibt auch immer mehr Räder, die Personentransport haben. Für diese Räder braucht es auch Flächen, damit sie abgestellt werden können. Und natürlich, wenn man sagt, wir planen autofreie Gebiete: Für Menschen mit Mobilitätseinschränkung wird es immer Ausnahmen geben können, das ist klar. Das heißt ja nicht, dass nicht viel mehr Menschen mit Mobilitätseinschränkung von autofreien Gebieten profitieren, denn gerade bei einer älter werdenden Gesellschaft sieht man, dass zum Beispiel das Tempo, das eine Stadt hat, ein riesiger Faktor ist. Wenn meine Reaktionsfähigkeit vielleicht nicht mehr so stark ausgeprägt ist oder ich nicht mehr so schnell unterwegs bin, hilft es mir einfach, wenn mehr Autos mit Tempo 30 oder Tempo 20 unterwegs sind. – Das von meiner Seite. Danke schön!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Frau Hassepaß!

Kristian Ronneburg (LINKE): Jetzt habe ich das Wort. Ich möchte mich natürlich auch ganz herzlich bei allen Anzuhörenden für die Beiträge bedanken, die bis jetzt gekommen sind. Ich würde voranstellen, dass ich teile, was bereits gesagt wurde, nämlich dass wir einen Schritt weitergekommen sind, indem wir die Zuständigkeitsfrage geklärt haben. In der vergangenen Wahlperiode war es bezüglich der Federführung bei der Erarbeitung des Mobilitätssicherungskonzeptes für Menschen mit Behinderung durchaus ein strittiger Punkt. Ich sehe diese Anhörung auch als einen Teil dessen, dass wir das jetzt federführend im Mobilitätsbereich sehen und natürlich auch mit den anderen Fachbereichen, den anderen Senatsverwaltungen konzentriert daran arbeiten werden, aus diesem Konzept ein stimmiges Konzept zu machen, das am Ende genau das versucht einzulösen, was alle hier bereits als Ziel skizziert haben, und

dass wir vor allen Dingen lösungsorientiert vorgehen und uns Ziele setzen, an denen wir auch immer wieder selbst sehen, dass es Erfolge gibt, dass wir bei der Herstellung von Barrierefreiheit weiter vorankommen und wir die Inklusion voranbringen.

Ich möchte meinen Bemerkungen eine generelle Frage voranstellen. Es ist schon erwähnt worden: Wir haben das Ziel der kompletten Barrierefreiheit im Nahverkehr, das ja auch das Personenbeförderungsgesetz für die Länder vorgesehen hat, nicht erreicht. Ich will hier einflechten und ich möge korrigiert werden durch andere Personen hier im Saal, dass meiner Erkenntnis nach kein Bundesland dieses Ziel der vollständigen Barrierefreiheit erreicht hat. Das soll jetzt natürlich nicht relativierend sein, das will ich damit nicht zum Ausdruck bringen, aber ich möchte nur noch mal voranstellen, dass es eine große Aufgabe ist, der sich die Aufgabenträger stellen müssen, der sich, denke ich, auch wir als Land Berlin sehr engagiert stellen. Ich darf aber auch noch, wenn ich eine Statistik von Allianz pro Schiene e. V. richtig im Kopf habe, voranstellen, dass wir im Vergleich der Bundesländer zumindest unter den top drei sind. Ich glaube, wir können in Berlin schon davon sprechen, dass wir auf einem guten Weg sind. Ich schließe mich da aber natürlich auch den Anzuhörenden an, dass uns das nicht dazu verleiten soll, das Engagement einzustellen. Im Gegenteil! Wir müssen natürlich viel mehr daran arbeiten, die Infrastruktur zu verbessern, die Angebote breiter bekannt zu machen, die Angebote vor allem niedrigschwellig nutzbar zu machen und dafür zu sorgen, dass Personen, die durch Mobilitätseinschränkungen Unterstützung benötigen, Teilhabe ermöglicht wird. Diese Unterstützung wollen und müssen wir ihnen geben, das ist unsere Aufgabe als Gesellschaft.

Dazu möchte ich die Frage stellen, ob die Anzuhörenden konkrete Vorstellungen haben, was zeitliche Zielsetzungen angeht. Natürlich ist es schwierig, wenn man sagt: Okay, ein Datum ist schon gerissen worden, was würden dann neue Diskussionen darüber bringen, sich selbst möglicherweise andere zeitliche Fristen zu setzen? – Aber ich hätte gern von Ihnen noch einmal eine Aussage dazu, was Sie für eine Vorstellung davon haben, wie wir realistisch vorankommen können, um eine komplette Barrierefreiheit zu erreichen.

Ich möchte dabei natürlich noch einmal auf die Baustellen eingehen, die von den Anzuhörenden genannt wurden, und auf einige Punkte detaillierter zu sprechen kommen, zum einen auf die Frage nach alternativen Diensten. Es ist schon erwähnt worden, der Aufzegersatz der BVG ist in den letzten Monaten gestartet. Da würde ich mich Herrn Reifschneider anschließen und darum bitten, dass uns die Anzuhörenden, soweit sie es können, eine Einschätzung geben, wie dieser Aufzegersatz aus ihrer Sicht bisher funktioniert hat.

Ich möchte dann die Überleitung machen: Ab 2024 ist der berlinweite Roll-out vorgesehen. Da wäre es natürlich wichtig, dass wir gemeinsam auf dem Weg dahin Erkenntnisse sammeln, wie dieser Dienst optimiert werden soll. Er ist auf der U 8 und auf Teilen der U 5 im Einsatz. Das ist jetzt meine Überleitung auch zu der Frage der Infrastruktur und den offenen Baustellen. Ich gebe es hier noch mal zu, das habe ich auch öffentlich bekundet: Ich hätte mir gut vorstellen können, dass der Aufzegersatz auf der kompletten U 5 fährt und also auch die östlichen U 5-Bahnhöfe ansteuert, weil wir dort tatsächlich das Problem der Zugänglichkeit über zu steile Rampen haben. Es ist, denke ich, völlig einsichtig: Es gibt eine Prioritätensetzung bei den Bahnhöfen, jetzt auch im U-Bahnnetz, die bisher nur über Treppen erreichbar sind. Wir haben aber gerade auch im östlichen Teil auf dem U-Bahnnetz das Phänomen, dass vor allen Dingen Seniorinnen und Senioren, auch Menschen mit Behinderung darüber klagen,

dass diese Rampen bei Weitem nicht die Anforderungen an Barrierefreiheit erfüllen, die man eigentlich ansetzen würde. Es sind Rampen, die zu DDR-Zeiten errichtet wurden. Sie sind aber nach heutigen DIN-Normen einfach zu steil. Offiziell heißen diese Bahnhöfe bei der BVG aber barrierefrei. Das bezweifle ich, das bezweifeln auch viele Menschen, die an diesen U-Bahnhöfen aussteigen. Auch in der Politik ist das Thema schon lange angekommen. Deswegen würde ich dazu gern eine Meinung der Anzuhörenden hören. Vielleicht auch explizit noch die Frage an Frau Braunert-Rümenapf, wie sie die Frage der Barrierefreiheit einschätzt, denn ich denke, wir müssen trotzdem an den weiteren Ausbau der Bahnhöfe herangehen. Es hat sich schon in der Vergangenheit gezeigt, ein Bahnhof ist mit einem Aufzug nachgerüstet worden; da fand die Internationale Gartenausstellung statt. Bei den restlichen Bahnhöfen heißt es: Sie sind barrierefrei, schauen wir mal, wann wir uns die angucken. – Ich denke, so kann das nicht funktionieren.

Dann möchte ich noch eine Frage an die Anzuhörenden – bzw. eine Frage zur Umsetzung an den Senat – stellen. Wir haben auch den Sonderfahrtdienst, der ist erwähnt worden. Wir haben im Koalitionsvertrag festgelegt, dass die BVG künftig als gesamtstädtischer Mobilitätsdienstleister 2024 mit den Regieleistungen für den Sonderfahrtdienst beauftragt werden soll. Mich würde interessieren, wie da der Stand ist, wie die Vorarbeiten dazu aussehen, wie das Thema insgesamt eingeschätzt wird, wie die Zeitschiene aussieht und ob das soweit haltbar ist.

Ich möchte auch gern die Gelegenheit nutzen, Herrn Kurbjeweit eine Frage zu stellen. Sie hatten von Regelungslücken gesprochen. Das wirkt auf mich erst einmal wie ein Punkt. Vielleicht können Sie in Ihrem Statement darauf noch konkreter eingehen. Vielleicht habe ich es in Ihrem Vortrag einfach nicht ganz konkret herausgehört. Auch zur Datenlage: Ich bin der Meinung, Sie hatten erwähnt, dass die Datenlage zur Mobilität von Menschen mit Behinderung unzureichend sei. Da würde mich interessieren, wo Sie die nötigen Aufgaben sehen, die wir da angehen sollten, um an mehr und bessere Daten zu kommen.

Ich möchte außerdem Frau Braunert-Rümenapf eine Frage stellen. Sie hatten, wenn ich Sie richtig verstanden habe, gesagt, dass für Blindenleitsysteme an S-Bahnhöfen ein Problem bestehe, dass da eine andere Rechtsgrundlage gelte. Können Sie das noch einmal näher ausführen? Ich habe spontan nicht verstanden, warum auf S-Bahnhöfen eine andere Gesetzeslage gelten sollte. Ich habe es so verstanden, dass es kein Muss ist, dass diese Bahnhöfe mit einem Blindenleitsystem ausgestattet werden.

Dann habe ich zum Schluss noch eine Frage zu den Bushaltestellen. Wenn ich jetzt kurz zum Anfang meines Statements zurückspringe, habe ich die Frage nach der zeitlichen Perspektive gestellt. Es sind über 6 000 Bushaltestellen, die barrierefrei ausgebaut werden müssten. Nach dem jetzigen Stand – zuständig als Straßenbaulasträger sind die Bezirke – würde ich jetzt einfach mal ein bisschen uncharmant einwerfen, werden wir es nie schaffen, die Bushaltestellen komplett barrierefrei umzubauen. Es werden noch Jahrzehnte vergehen, wenn wir nach diesem System vorgehen würden. Deswegen die ernst gemeinte Frage, ob wir für die Bushaltestellen nicht an die Zuständigkeit rangehen müssen. Es betrifft ja gleichermaßen auch den Ausbau der Bushaltestellen, dafür wären auch die Bezirke zuständig. In all den Anforderungen, die die Straßenbaulasträger, also die Bezirke, haben: Ich glaube nicht, dass es umsetzbar sein wird, diese Aufgabe so zu platzieren, dass wir es wirklich in einem überschaubaren Zeitraum schaffen – und der überschaubare Zeitraum wäre für mich die nächsten zehn Jahre –, wenn wir die ganzen anderen Anforderungen auch noch mal mit hineinnehmen, also die gan-

zen Fragen der Radwegeinfrastruktur, der Fußwege usw. Deswegen die Frage: Was können wir da effektiv leisten? Müsste man da nicht größer denken, um zu messbaren Erfolgen zu kommen?

Dann, entschuldigen Sie bitte, noch eine letzte Frage, die mir auf den Nägeln brennt, nämlich die Frage, wie wir mit dem Informationssystem weiterkommen, also mit der Barrierefreiheit für sehbehinderte und blinde Menschen im Bus und bei der Straßenbahn. Ich habe noch mal meine Anfrage aus April 2022 hervorgeholt, und da wurde seitens des Senates erklärt, dass man sich nach dem Modellversuch dafür entschieden hat, zwei Wege zu gehen. Zum einen setzt man auf sprechende Fahrzeuge und sprechende Smartphones, also Smartphone-Apps, um hier die Barrierefreiheit abzusichern. Das ist im Verkehrsvertrag soweit auch angelegt, aber man strebt eine sukzessive Umrüstung von Straßenbahnen und Busfahrzeugen bis 2035 an. Das ist natürlich ein sehr weites Ziel. Ich stelle da noch mal die Frage, welche Möglichkeiten es gibt, dass wir schneller werden. Wir haben ein so ambitioniertes Ziel, die Busflotte bis 2030 zu dekarbonisieren, ein unglaublicher – also nicht unglaublich, ich teile das Ziel, wir teilen das Ziel – Einsatz von finanziellen Mitteln; dahinter ist richtig zeitlicher Druck, bis 2030 wollen wir das Ziel erreichen. Und wir wollen uns wirklich bis 2035 Zeit lassen, bis diese Fahrzeuge barrierefrei werden, sodass auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine Möglichkeit der Teilhabe bekommen? Da würde ich wirklich noch einmal ansetzen und fragen, ob wir hier nicht ambitionierter sein wollen und auch sein können. – Das wäre meine letzte Bemerkung.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Ich übergebe jetzt an Herrn Laatsch. – Bitte schön!

Harald Laatsch (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Erst einmal herzlichen Dank an die Anzuhörenden für Ihre umfangreichen Darstellungen, die wir im Grunde eigentlich alle kennen. Das Problem ist ja ein anderes. Mal heruntergebrochen von der rechtlich gedachten UN-Menschenrechtskonvention auf die irdene Ebene Berlins – schauen wir mal, woran es liegt und nehmen als Beispiel die von der Senatorin genannte 55-jährige Frau im Rollstuhl im vierten Stock, vielleicht auch in einer landeseigenen Wohnung und in einem Haus, in dem der Aufzug nicht funktioniert. Da endet die Reise dieser 55-jährigen Frau an der Aufzugstür. Dann kommt die nächste Ebene: Nehmen wir an, der Aufzug funktioniert, sie steigt in ihr Auto, fährt zum Bahnhof und will ihr Auto dort abstellen. Da endet die Reise an dem Parkplatz, den sie nicht finden wird. Nehmen wir an, sie findet einen Parkplatz und will in den Zug steigen. Da endet die Reise an dem Aufzug, der in die entsprechende Ebene des ÖPNV-Anschlusses führt, der sie zum Bahnhof bringt. Die Vielzahl der Hindernisse ist eigentlich gar nicht zu beschreiben. Das Problem ist uns allen bekannt: Wir brauchen keine weiteren Planungen oder Gesprächskreise. Was wir brauchen, sind Menschen, die umsetzen.

Da fängt meine Frage an den Senat an: Was tun Sie dafür, Frau Jarasch, damit diese Probleme gelöst werden, auch diese unglaublichen Planungszeiten und nicht nur die, sondern in der Folge die Instandhaltungsrealitäten, die da zu erzeugen sind? Wenn ich zum Bahnhof gehe und mit dem Aufzug runterfahren möchte, stelle ich fest: In jedem zweiten Fall funktioniert das nicht. Ich steige zum Beispiel am Hohenzollerndamm ein, und in jedem zweiten Fall – abgesehen davon, dass dieser Aufzug völlig heruntergekommen ist – funktioniert er einfach nicht. Ich bin ja noch beweglich, ich kann dann die Treppe nehmen. Aber was macht die 55-jährige Frau im Rollstuhl? – Die kommt da nicht weiter.

Es fängt damit an, dass wir mindestens acht bis zehn Jahre Planungszeit für einen Aufzug brauchen. Was tun Sie, dass das mit diesen Planungszeiten endet, damit wir endlich mal ganz auf die Schnelle solch ein Problem einfach lösen? Ich sage mal, innerhalb von ein bis zwei Jahren muss doch solch eine Planung abzuschließen sein. Das kann doch gar nicht anders sein. Die Umsetzung umfasst in der Regel eine kürzere Zeit, also das tatsächliche Bauen; das ist schon erstaunlich an sich.

Dann kommt als nächstes die Ausfallebene, ich habe sie gerade schon beschrieben: Ich komme zum Bahnhof, da ist auch ein Aufzug, aber der funktioniert nicht. Oder die Rolltreppen funktionieren nicht. Am Südkreuz steige ich regelmäßig in den ICE: Fast jedes Mal funktioniert dort die Rolltreppe nicht. Wie kommen die Menschen runter auf den Bahnsteig? Das sind doch die eigentlichen irdenen Probleme. Da können wir noch so viele Räte und Diskussionskreise gründen – da muss angesetzt werden, in der tatsächlichen Umsetzung! Und da ist meine Frage: Was genau, Frau Senatorin, tun Sie für die beschleunigte Umsetzung all dessen, was wir alle wissen, was benötigt wird, und für die Instandhaltung dieser Einrichtungen, die Behinderte unbedingt brauchen?

Dann kommt die nächste Ebene, sie ist schon genannt worden: Wie kommt bei Ihrer erhöhten ÖPNV-Nutzung ohne weitere erhöhte ÖPNV-Planung der Rollstuhlfahrer in den voll besetzten Zug? Da hat er doch gar keine Chance. Nicht mal der Mensch mit Rollator kommt in solch einen voll besetzten Zug. Er kommt vielleicht noch nicht mal mehr auf den Bahnsteig. Das haben wir ja gesehen: Wenn die Menschen wirklich das 9-Euro-Ticket nutzen, wie Sie sich das vorstellen, dann ist doch mit Ihrem ÖPNV Feierabend. Da passt doch keine Maus mehr rein, nicht mal mehr ein Mensch, der überhaupt keine Behinderung hat, passt mehr in den Zug. Wie kommt dann der mit Behinderung in diesen Zug hinein? Das sind die Antworten, die Sie zu liefern haben, Sie als Senat, Sie als ausführende Gewalt in dieser Stadt haben die Antworten dafür zu liefern und das zu machen. Wir brauchen dafür keine besonderen Beratungen mehr. Wir wissen alle, wo die Probleme liegen und wie das umzusetzen ist. Sie haben dazu die Antworten zu liefern, und die hätte ich gern von Ihnen. – Danke schön!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Jetzt habe ich Frau Lerch auf der Liste, bitte schön!

Nina Lerch (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Guten Morgen oder guten Tag von mir in die Runde! Ich habe eine gezielte Nachfrage zum barrierefreien Beschwerdemanagement. Ich habe schon einmal eine Schriftliche Anfrage bezüglich der E-Roller gestellt, wie da überhaupt die Beschwerdemöglichkeiten sind. Die Antwort, die ich darauf bekommen habe, war meines Erachtens nicht ganz ausreichend, deswegen frage ich noch einmal nach: Wie weit ist der Weg, ein barrierefreies Beschwerdemanagement einzurichten? Auch die Ordnungsamt-App zum Beispiel, auf die hingewiesen wurde, ist ja nicht barrierefrei. Für sehbehinderte und blinde Menschen ist es sehr schwierig, sich 15 Nummern von unterschiedlichen Anbietern zu merken. Die E-Roller stellen eine beträchtliche Einschränkung auf den Gehwegen dar, und auf die 115 hinzuweisen, ist auch keine richtig gute Lösung. – Das würde mich interessieren.

Dann würde ich es begrüßen, das ist hier auch schon angesprochen worden, wenn es eine Kampagne gebe, die sich vor allem auf die Nutzung von Fahrstühlen bezieht. Frau Hassepaß hat das auch angesprochen: Zum einen ist man auch als Mensch zum Beispiel mit Kinderwagen sehr eingeschränkt, wenn Fahrstühle nicht funktionieren. In anderen europäischen Ländern gibt es eine ganz klare Vorrangregel, wer in erster Linie Fahrstühle benutzen soll. Das ist in Deutschland oder zumindest in Berlin noch nicht wirklich angekommen. Gibt es dazu Planungen? Was kann da getan werden? Es gibt in dieser Stadt ja unterschiedliche Fahrstühle, einmal die bei der S-Bahn – DB –, die der BVG usw. Bei manchen Sachen kann Berlin selbst aktiv werden, bei anderen nicht. Gibt es da Möglichkeiten, vielleicht auch in Zusammenarbeit mit der Bahn?

Eine Frage an die Anzuhörenden: In Frau Bendzucks Vortrag wurde angesprochen, dass es barrierefreie Wegeleitsysteme nach Möglichkeit in allen öffentlichen Gebäuden geben soll. Da hat Berlin auch nur, sage ich mal, begrenzt Möglichkeiten, das umzusetzen. Also in den Gebäuden wäre es auf jeden Fall schon mal super. Aber ich komme aus einem Museum, das war eine Bundesstiftung, das ist also ein öffentliches Gebäude des Bundes. Es gibt ja verschiedene Träger der öffentlichen Gebäude, und da ist die Frage: Stehen Sie diesbezüglich mit allen Einzelnen in Kontakt? Wie könnte das im Mobilitätsgesetz für Berlin angetippt werden? Oder ist das etwas, was einfach breit umgesetzt werden müsste? Wen sehen Sie da von Berliner Seite in der Pflicht, vielleicht auf andere Akteure zuzugehen? – Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Jetzt hat noch Herr Machulik das Wort. Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor.

Stephan Machulik (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank auch an die Anzuhörenden für das Darlegen der Situation für die Betroffenen – also für die Menschen mit Behinderung oder auch die, die schon etwas älter sind und nicht als behindert gelten –, welche Probleme sie im ÖPNV haben! Viele Dinge sind bekannt, wir haben sie hier schon öfters diskutiert, gerade was die Barrierefreiheit an den einzelnen Haltepunkten angeht. Wir hatten uns hier auch lang und breit darüber unterhalten, wie schnell wir eigentlich mit den restlichen Aufzügen an den U-Bahnstationen fertig werden wollten. Da gibt es etwas, was bei U-Bahnen vielleicht ein bisschen anders gelagert ist als in den Bereichen für Busse, das hatten wir hier auch schon einmal besprochen: Für einen Bahnhof in meinem Heimatbezirk Spandau gibt es jetzt nach 15 Jahren eine Lösung. Das als Replik auf Herrn Laatsch, warum nicht einfach alles schnell geht und man nicht einfach nur mal plant und baut: Das ist eine Hauptverkehrsstraße, wo der Bahnhof damals nicht barrierefrei entwickelt wurde. Das im Nachgang nachzuholen

ist schwierig. Da dürfen wir nicht einfach den Kopf in den Sand stecken, sondern sagen, da müssen wir durch, und irgendwann findet man eine Lösung. Gut, dass das dann 15 Jahre gedauert hat, ist ärgerlich, aber wir haben da jetzt eine Lösung.

Für mich ist wichtig, dass man sich in diesen Austauschrunden klar positioniert hat. Wir reden immer ganz gern von Barrierefreiheit. Das hehre Ziel, das ich eigentlich verfolge, ist, dass es nicht nur Barrierefreiheit, sondern auch Diskriminierungsfreiheit geben soll. Das werden wir baulich wahrscheinlich nicht überall hinkriegen, aber wir sollten es immer noch vor Augen haben, dass wir Menschen mit Behinderung nicht an irgendeine zugige Ecke stellen und da einen Fahrstuhl hinbauen oder was weiß ich für eine Möglichkeit geben, und sie dann ihre Haltestellen erreichen, sondern dass das in der Teilhabe schon gleichberechtigt ist, sodass sie einen Bahnhof bzw. einen Haltepunkt ganz normal nutzen können.

Da muss ich dann auch sagen, das kam ja an und wurde auch erwähnt – irgendwelche Datenlagen, die erfasst wurden: Ich glaube, wir müssen nicht nur für Menschen mit Behinderung ein Datensystem entwickeln, wo wir die Mobilitätsdaten finden, sondern auch für alle Nutzer des ÖPNV, damit wir auch tatsächlich sehen, welche Bewegungen da sind. Das, was derzeit aufgeführt wird, sind Daten, die in bestimmten Zeiträumen gemacht wurden, die für das Gesamtsystem aber eigentlich gar nicht aussagekräftig sind. Wir haben gemerkt, dass man, wenn man Bedarfe und Zugangsmöglichkeiten verändert, auch andere Verkehrsströme erzeugt. Das 9-Euro-Ticket wurde heute schon angesprochen. Das hätte man im Vorfeld gar nicht ausrechnen können, was da für Nutzerinnen und Nutzer auf einmal dabei sind. Um das wirklich für die Zukunft festzumachen, brauchen wir ein System, um die Mobilitätsdaten zu erfassen. – An die Senatsverwaltung gerichtet: Ist man in diesen Bereichen tätig?

Was für mich interessant ist, ist die klare Aussage, dass wir 35 Prozent Menschen haben, die mobilitätseingeschränkt sind. Da wäre meine Frage, auch an die Senatsverwaltung, inwiefern, wenn man neue Busse oder auch neue Wagen für die Straßenbahn bestellt, diese 35-prozentige Quote bei der Auswahl der Fahrzeuge eine Rolle spielt oder ob es eine andere Quotierung gibt. Ich habe nicht das Gefühl, dass, ganz grob gesagt, wirklich 35 Prozent des Platzangebots in einem Bus, egal, ob es ein Schlenki oder dieser Stummelbus ist, für Menschen mit Behinderung bzw. mit Mobilitätseinschränkung eingeplant sind. Wie will man da vorgehen?

Dann noch eine Frage, die Herr Reifschneider schon gestellt hat: Gibt es Ihrerseits einen ersten Kontakt mit dem vdek, der angekündigt hat, dass er die Kosten der Krankenfahrten der Taxis nicht übernehmen will bzw. wenn, dann mit einem alten Tarif? Welche Problemlagen sind für die Menschen, die diese Krankenfahrten machen müssen, in der ersten Januarwoche dieses Jahres schon aufgetreten?

Es wurde schon zweimal angesprochen, und auch ich finde es wichtig, wir haben das hier auch schon mal besprochen – Menschen mit Mobilitätseinschränkung, die mit ihrem privaten Pkw fahren: Inwiefern kann man die unpersonalisierten Behindertenparkplätze ausbauen? Ich weiß, das liegt größtenteils bei den Bezirken, aber: Gibt es das, dass Sie auf die Bezirke zugehen und sie auch, gerade was die Straßenverkehrsbehörde angeht, ein wenig darauf sensibilisieren, dass man keinen riesengroßen Akt daraus machen muss, wenn man unpersonalisierte Schwerbehindertenparkplätze einrichten will – gerade in Bereichen, die Herr Reifschneider angesprochen hat? Das ist auch wichtig, wenn man seine Freunde besuchen will, aber für

mich ist erst einmal wichtig, dass es diese Stellplatzmöglichkeiten vor Ärzthäusern oder bestimmten sozialen Einrichtungen gibt, die von den Menschen frequentiert werden. Könnte man nicht auch seitens des Senats einen Aufschlag machen, dass das in einigen Bezirken beschleunigt wird? Ich weiß, das ist in den Bezirken immer so ein Stiefkind, aber es wäre schon eine Erleichterung gerade für die, die mit dem Pkw unterwegs sind, wenn sie in der Nähe oder vor einem Ärztehaus einen Parkplatz suchen.

Was die Fragestellung angeht, Radwege und Menschen mit Mobilitätseinschränkung in Einklang zu bringen, glaube ich, dass wir diesen gordischen Knoten angesichts der viel zu schmalen Gehwege, die wir zum Teil haben, hier nicht wirklich lösen können. Man sieht ja überall an diesen 6 000 Bushaltestellen, wo ein Radweg entlanggeführt, der in den Achtzigern hingesetzt wurde, am besten noch zwischen den Haltestellenzeichen und dem Wartehäuschen: Dazwischen noch den Radweg zu bauen, ist ein Fehler aus der Vergangenheit der letzten 40 Jahre. Die werden uns in den nächsten 40 Jahren hoffentlich nicht noch einmal passieren. Es ist natürlich schwierig, das von heute auf morgen einzusetzen. Deswegen überrascht mich nicht, dass wir das Ziel, das wir uns gegeben haben – den ÖPNV bis 2022 barrierefrei zu bekommen –, leider gerissen haben. Ich glaube, es ist auch wirklich nicht sinnvoll, sich irgendwelche Zielsetzungen, was die zeitliche Umsetzung angeht, zu machen. Wichtig ist, dass wir ins Machen kommen. 6 000 Bushaltestellen, die barrierefrei gemacht werden, sehe ich auch nicht 2030 oder 2035. Das ist eine große Herausforderung, da wir mit dem seriellen Bauen von Bushaltestellen anscheinend auch nicht vorankommen, denn: Berlin ist sehr divers, was seine Fußwege angeht; man kann da nicht einfach Fertigteile verbauen. Aber ich unterstütze, was angeregt wurde, dass man da auch seitens des Senates vielleicht noch mal Erleichterung für die Bezirke schafft, sodass es bei der Umsetzung der Bushaltestellen ein bisschen schneller geht.

Mein allerletzter Punkt: Woran man erkennt, wie weit wir eigentlich sind, Menschen mit Einschränkungen ernst zu nehmen, sehen wir jeden Tag, wenn wir uns unsere Leitsysteme für Busse und Bahnen angucken. Wir sind immer noch nicht so weit, dass man Displaysysteme hat, wo ein Mensch, der eine Seheinschränkung hat, tatsächlich erkennen kann, welcher Bus auf ihn zukommt, weil es einfach viel zu klein ist. Es ist immer noch für Menschen geplant, die gesunde Augen haben. Auch die Displays, die wir in Wartehäusern haben, sind, was die Kontrastschärfe angeht, für Menschen, die da eine Einschränkung haben, kaum zu erkennen. Da sieht man, dass wir an diesen kleinen Punkten wirklich noch nachbessern müssen, und da bin ich auch ganz der Meinung, die Frau Hassepaß geäußert hat: Wir müssen uns tatsächlich mal mit diesen AgeMan-Anzügen selbst sensibilisieren, was es für Auswirkungen hat, damit wir die richtigen Lösungen für die Menschen anbieten können.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Das war jetzt die Runde der Abgeordneten. Wir kommen nun zur Antwortrunde. Wir gehen in umgekehrter Reihenfolge vor und starten mit Frau Braunert-Rümenapf. Dann wäre Herr Kurbjeweit dran und zum Schluss Frau Bendzuck. Danach hätte auch die Senatsverwaltung noch die Möglichkeit, auf die Fragen einzugehen. – Frau Braunert-Rümenapf, bitte schön!

Christine Braunert-Rümenapf (Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen): Vielen Dank für die Fragen! Ich fange in der Reihe meiner Mitschrift an. Es ist nach Problemen beim Wegfall von Parkplätzen gefragt worden. Ja, das ist aus meiner Sicht ein richtig großes Problem. Ich habe als Landesbeauftragte eine Ombudsfunktion, und die Bürgerinnen- und

Bürgeranfragen, die dazu ankommen, sind zwar nicht repräsentativ, aber sie haben eine deutliche Seismografenfunktion. Ich kann im Laufe der Monate und Jahre schon immer feststellen, wo es ein ganz besonderes Problem gibt. Und da ist es tatsächlich so, dass sich die Anfragen zum Wegfallen von Parkplätzen – egal, ob personengebunden oder allgemeine Behindertenparkplätze – tatsächlich deutlich gehäuft haben. Das hat natürlich auch etwas mit der Kumulation zu tun. In dem Moment, wo in bestimmten Bereichen Parkplätze wegfallen, sind die Nebenstraßen dann ganz besonders stark ausgelastet, und dort entstehen weitere Probleme. Ich möchte an dem Punkt noch mal auf eine Personengruppe hinweisen: Sie bekommen mit einem „G“, also dem Merkzeichen für „gehbehindert“, keinen personengebundenen Parkplatz, sind aber häufig tatsächlich auf besondere Unterstützung angewiesen, möglicherweise auch durch Familienmitglieder, die das Fahrzeug führen. Das ist laut aktueller Statistik mit Stand von September des vergangenen Jahres eine Zahl von, ich habe es extra noch mal mitgebracht, 146 000 Menschen in Berlin.

Zu den Konflikte an den Bushaltestellen haben wir schon eine ganze Menge gehört. Unabhängig davon, wo Sie den Radweg herumführen, ob vor oder hinter der Haltestelle, ist es in Berlin eigentlich auch ein Rechtsumsetzungsproblem, denn Radfahrende müssen eigentlich abbremsen. Insofern wäre die Frage: Wie kommt man da zu einer Rechtsdurchsetzung? – Es ist schon angesprochen worden, indem man vielleicht Bremsen einbaut, aber vielleicht tatsächlich auch noch mal mit einer Kampagne für etwas mehr Rücksicht allgemein im Straßenverkehr. Davon würden wir, glaube ich, alle profitieren. Ich brauche vielleicht gar nicht weiter zu vertiefen, dass Berlin im Umgang miteinander noch einiges Potenzial hätte.

Akustische Fahrgastinformationen: 2018 gab es ein Pilotprojekt an der Buslinie 186, weil da der Allgemeine Blinden- und Sehbehindertenverein seinen Sitz hat, und mit der M 4. Auch das ist schon gesagt worden: Es wird den sprechenden Bus und eine sprechende App geben, aber was die Zeitschiene betrifft, weiß ich es einfach nicht. Auch das ist erwähnt worden: Es gibt dafür einen Platzhalter im Nahverkehrsplan. Das ist eine offene Frage.

Dann die Frage zu Muva. Auch bei mir ist angekommen, dass die Zeit, die das Pilotprojekt Muva auf der U 8 und U 5 läuft, tatsächlich noch zu kurz ist. Ich bin sehr gespannt, wir werden uns in den nächsten Wochen noch einmal zusammensetzen, um die neuen Auswertungen zu hören. Dazu kann ich Ihnen leider noch nichts Aktuelleres sagen, außer dass es tatsächlich noch nicht so stark nachgefragt wird. Ich glaube aber, dass es noch ein bisschen Zeit und auch deutlich mehr Werbung braucht, weil, wie auch schon gesagt wurde, Menschen mit Behinderung oft auch sehr findig darin sein müssen – leider –, ihre Umwege zu fahren, und sie nicht gucken, ob sich irgendetwas verändert hat, was ihnen möglicherweise deutlich helfen würde, schneller zum Ziel zu kommen.

Die U 5: Ja, die Rampen sind 1988/1989 gebaut worden, und da gab es die 6-Prozent-Regelung der Bauordnung noch nicht. Die sind deutlich steiler, das ist richtig. Trotzdem plädiere ich erst einmal für eine Vollausstattung der Bahnhöfe, die noch nicht barrierefrei zu erreichen sind. Es ging in der Barrierefreiheitsdefinition, die dem Nahverkehrsplan zugrunde liegt, darum, dass es ein stufenloser Zugang sein muss, und das ist mit einer Rampe, egal, welche Steigung sie hat, tatsächlich gegeben. Unabhängig davon erlebe ich in der Verwaltung und auch beim Verkehrsträger schon ein Bewusstsein dafür, dass da selbstverständlich nachgebessert werden muss. Das gilt übrigens auch für die U-Bahnhöfe, wo es möglicherweise in der nächsten Runde einen zweiten Aufzug geben sollte, weil sie sehr stark frequentiert wer-

den. Mein Plädoyer wäre, auch dafür eine verbindliche Zeitvorgabe festzulegen. Je älter ich werde, desto stärker plädiere ich auch immer mehr für Vertragsstrafen, wenn diese Haltelinie gerissen wird. Das ist einfach eine Erfahrung aus den letzten Jahrzehnten.

Bei der U 5 wird es mit den Umbauten wahrscheinlich ganz besonders schwierig, weil einige U-Bahnhöfe unter Denkmalschutz stehen. Ich habe es noch nicht erwähnt, aber die U-Bahnhöfe, die jetzt noch in Arbeit sind, sind natürlich auch die ganz schwierigen Bahnhöfe, wo tatsächlich der Denkmalschutz oft eine ganz große Rolle spielt. Meines Wissens ist es bei der U 5 zumindest bei einigen Bahnhöfen auch der Fall. Ein letzter Punkt dazu: Ich würde mir wünschen, dass wir gerade bei Sanierungen, auch an der U 5, bei der Rampenlösung, gleichzeitig vielleicht auch noch das Thema Barrierefreiheit mit anfassen. Der Elsterwerdaer Platz ist umfassend umgebaut worden; das wäre vielleicht auch eine Möglichkeit gewesen, da tatsächlich noch mal nach mehr Barrierefreiheit zu gucken.

S-Bahn und die andere Rechtsgrundlage: Die S-Bahnhöfe werden von der DB Station&Service betrieben, und die ist an die Regelungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, die EBO, gebunden. Das ist eine Bundesgesetzgebung, und da heißt es in § 2 relativ lapidar, Barrierefreiheit ist soweit möglich herzustellen. Es gibt in der EBO meines Wissens nach wie vor keine Frist zur Herstellung von Barrierefreiheit. Das ist etwas, was uns bei der vollumfänglichen Ausstattung von S-Bahnhöfen immer wieder große Probleme bereitet, also die unterschiedlichen Zuständigkeiten, da, wo es SPNV und nicht ÖPNV ist. Es gibt ein paar Regelungen im Verkehrsvertrag und auch im Nahverkehrsplan, aber das ist nicht vollumfassend; das ist ein Punkt.

Dann ist ein paar Mal angesprochen worden: weitere Daten. Da bin ich immer sehr dankbar, weil ich auch glaube, dass gute Planung gute Daten braucht. Artikel 31 der UN-Behindertenrechtskonvention schreibt eine umfassende Datensammlung eigentlich auch vor, und wir haben mit dem Landesgleichberechtigungsgesetz auch den Teilhabebericht festgeschrieben, der in der letzten Fassung schon als Lebenslagenbericht ausgewiesen worden ist. Möglicherweise kann man da einen Synergieeffekt herstellen und beides miteinander verknüpfen.

Zu den Anzeigen- und anderen Informationssystemen wurde gesagt, dass sie zu klein oder an der falschen Stelle seien. Hierzu fällt mir natürlich das ein, was auch Frau Bendzuck gerade noch einmal ganz intensiv gefordert hat, nämlich die Beteiligung der Menschen mit Behinderungen, die eben selbst als beispielsweise Sehbehinderte sagen können, welche Kontraste, welche Schriftgröße sie brauchen und wie es mit der Anordnung aussieht. Dann würde der eine oder andere Fehler möglicherweise gar nicht erst passieren. – Das war das, was ich mir mitgeschrieben habe; ich hoffe, dass ich so weit die Fragen beantwortet habe. Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Wir machen weiter mit Herrn Kurbjewit. Auch Sie haben jetzt die Gelegenheit, auf die Fragen einzugehen, bitte schön!

Frieder Kurbjewit (Deutsches Institut für Menschenrechte e. V.) [zugeschaltet]: Vielen Dank für das große Interesse! Ich werde probieren, auf die Sachen, zu denen ich sinnvoll etwas sagen kann, einzugehen. Das wäre vielleicht direkt einmal der Teilhabebericht; da würde ich anschließen. Das steht auch im LGBG drin: Alle zwei Jahre, so ist es jetzt geregelt, muss die Regierung berichten. Da wäre es einfach gut, die Berichterstattung umzugestalten. Es gibt

natürlich auch so etwas wie bundesweite Panelstudien, die eine Menge Daten haben. Die müsste man für Berlin entsprechend noch mal auslesen lassen. Das ist vor allen Dingen eine Frage des Aufwands. Der Bundesteilhabebericht ist da, ehrlich gesagt, auch noch nicht so stark. Es wäre eine Chance für Berlin, da Wirkung zu entfalten.

Kurz zu Muva: Das ist sicherlich noch nicht lange angelaufen, man kann aber feststellen, glaube ich, dass es nicht am Bedarf liegen wird. Der ist sicherlich da. Wenn es so sein sollte, dass das Angebot nicht angenommen wird oder so etwas, müsste man noch mal schauen: Wie kann es umgestaltet werden? Hat es mit der Größe des bedienten Gebietes etc. zu tun?

Zu den Taxis: Da ist weiterhin das Problem, dass es nicht genug barrierefreie gibt und die auch schwierig zu buchen sind. Da passiert ja jetzt auch noch mal was Richtung Inklusionstaxis. Es ist sicherlich wichtig, weiterhin dabeizubleiben.

Bei den Parkplätzen ist es so, dass wir auch da eine ganz schlechte Datenlage haben. Es gab dazu eine Anfrage, ich glaube, von Herrn Seerig von vor einigen Jahren, wo nicht ganz klar war, wie viele es eigentlich in Berlin gibt. Viele Bezirke erheben das nicht und schätzen das dann hoch, weswegen man davon ausgehen kann, dass es dazu gerade keine richtig realistische Einschätzung gibt: Werden es eigentlich mehr, werden es weniger? – Die Stadt wächst, da müsste es die Anzahl der Behindertenparkplätze eigentlich gleichzeitig auch tun. Aber auch da haben wir ein Erkenntnisproblem.

Bei den Bushaltestellen ist vielleicht noch mal der Hinweis auf die Partizipation wichtig. Das war auch immer wieder ein Thema in der AG Menschen mit Behinderung, die die Senatsverwaltung berät, dass man bei der AV Geh- und Radwege mit einbezogen werden möchte. Das wäre auch wichtig – da sind die Menschen mit dem entsprechenden Know-how –, sich das Wissen da zu holen und dann auch im weiteren Prozess ernst zu nehmen, sodass die Beratungsergebnisse dann Übersetzung auf das finden, was in der Straße passiert.

Ich würde vielleicht ein bisschen die Erwartungen bremsen, was Simulationsanzüge etc. angeht. Das kann ein Mittel sein, sich dafür zu sensibilisieren; Behinderung in ihrer Komplexität und auch Beeinträchtigung in ihrer Vielfalt lassen sich damit nur sehr schwierig oder nicht simulieren. Die Erfahrung von Orientierungslosigkeit, von Armut, davon, nicht lesen zu können oder so etwas, lässt sich damit natürlich nicht abbilden. Es gibt aber in unserem Bericht von 2018 sehr umfangreiche Schilderungen von Menschen mit Behinderung, ein bisschen so, wie es Frau Bendzuck schon angeführt hat, wie sie die Mobilität in Berlin erleben und was ihre Probleme sind. Die sind eigentlich auch sehr anschaulich.

Vielleicht kurz zu Behinderten als Radfahrer/-innen. Frau Hassepaß hat es schon angesprochen. Das ist bisher eigentlich auch ein völlig leeres Feld. Wir haben fast keine Infos darüber. Man kann über ein paar Studien, die sich vor allen Dingen mit Seniorinnen und Senioren beschäftigen, herleiten, dass es vermutlich mehr gibt, als man denkt, also dass viele behinderte Menschen Radfahrerinnen und Radfahrer sind, wir wissen aber ganz wenig über die Bedarfe und wie das konkret aussieht. Gleichzeitig ist es auch so, dass es eine Studie vom Bund gibt, die nahelegt, dass 1,5 Millionen Menschen in Deutschland nur aus dem Grund kein Auto haben, weil sie es aus gesundheitlichen Gründen nicht führen können. Das heißt, wir haben auch da die Situation, dass sein könnte, dass wir mit technischem, technologischem Fortschritt, mit dem unterstützten autonomen Fahren eine neue Gruppe von Menschen haben, die in Zukunft

ein Auto nutzen möchten. Das ist bisher auch noch nicht Teil von Planungen etc. Behinderte Menschen als Radfahrer/-innen kommen auch im Radverkehrsplan bisher gar nicht vor. Das ist noch eine relativ große Regelungslücke.

Kurz noch zu den zeitlichen Zielsetzungen; Herr Ronneburg hat das angesprochen. Das ist sicherlich nicht nur eine Ausbauforderung, sondern auch eine Frage von Konzepten. Vielleicht könnte man es gerade an diesen Fahrdiensten festmachen, da könnte man sich zum Ziel setzen, dass in drei Jahren oder so auch in den Außenbezirken jede Person innerhalb einer Stunde eine barrierefreie Beförderungsmöglichkeit finden soll oder so etwas, also ein realistisches Ziel, das an den Planungen von U-Bahnausbau und so etwas jetzt gar nicht mal unbedingt hängt und trotzdem eine große Verbesserung wäre.

Die Regelungslücken hatte, glaube ich, Frau Bendzuck angesprochen. Da würde ich ihr die Chance geben, noch einmal darauf zu antworten. – Vielleicht noch zum Hinweis von Herrn Laatsch, dazu möchte ich auch noch etwas sagen, denn ich glaube, daran würde man auch sehen, dass es wichtig ist, ein Konzept zu haben, weil es da eben nicht nur eine Frage des Ausbaus ist, der sich vielleicht gar nicht so schnell herstellen lässt. In Berlin kommt man aber an die meisten Orte nicht nur auf einem Weg. Und es ist da jetzt auch wichtig, dass man eine smarte, intelligente Einpflege bekommt. Der VBB aktualisiert den Zustand von Aufzügen mittlerweile im Fünfminutentakt, sodass man auch die Informationen an einer zentralen Stelle dementsprechend aufbereitet und Menschen mit Behinderung auch erreicht, wo sie langfahren können und wo es gerade nicht möglich ist.

Bei den Leitsystemen im Gebäude wäre vielleicht noch wichtig, darauf hinzuweisen, dass man sich meines Wissens dagegen entschieden hat, die Bauordnung noch mal anzufassen. Es wäre vermutlich ein sinnvoller nächster Schritt, das tatsächlich noch anzugehen und Barrierefreiheit da entsprechend neu zu stärken. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Jetzt ist Frau Bendzuck an der Reihe, bitte schön!

Gerlinde Bendzuck (Landesvereinigung Selbsthilfe Berlin e. V.) [zugeschaltet]: Vielen Dank! – Sechs Punkte, und ich fange an mit dem Plan, den wir als Ziellinie selbstverständlich benötigen. Das sagt mir auch meine Erfahrung als ehrenamtliche Interessenvertretung. Lassen Sie uns doch bitte gemeinsam pragmatisch überlegen, was für 2030, 2035 realistische Ziele zur Herstellung von mehr Barrierefreiheit, unter anderem im ÖPNV, sind.

Noch kurz rekurrierend auf Frau Jarasch: Ich finde es vor dem Hintergrund von UN-BRK nicht selbstverständlich, dass Menschen mit Behinderung ihre Mobilität planen müssen. Ja, selbstverständlich muss ich es tun, weil der Alltag gerade noch so ist, wie er ist. Es ist kein Nice-to-have oder kein Luxus, dass meine Mobilität in Berlin grundsätzlich ein Drittel länger dauert als bei nicht beeinträchtigten Menschen. Es ist eben auch kein Nice-to-have, sondern Menschenrechte-Kino – in Anführungszeichen –, dass, so wie ich, wenn ich in Berlin wäre, mehrere Tausend Menschen, Seniorinnen und Senioren usw., die vielleicht keine Sonderfahrdienstberechtigung haben, in ihren Wohnungen festsitzen, weil im öffentlichen Wohnungsbau gerade seit Monaten ein Fahrstuhl kaputt ist und öffentliche Wohnungsbaugesellschaften keine angemessenen Vorkehrungen für diesen Fall haben, außer dass ein medizinischer Notfall besteht und die Feuerwehr kommt. Das ist so die Lebensrealität, das sind die großen Perspek-

tiven, wo wir auch nur alle gemeinsam – und das wurde heute sehr deutlich – in der Schnittmenge der verschiedenen Senatsverwaltungen und in der Schnittmenge zwischen Land und Bezirken zu mehr selbstverständlicher gleichberechtigter inklusiver Mobilität in Berlin für alle – ungefähr ein Drittel der Berlinerinnen und Berliner – kommen.

Kurz zu Muva: Da haben wir uns als Interessenvertreter/-innen die Beteiligung sehr mühsam erkämpfen müssen, das war nicht selbstverständlich mit dieser Expertinnen- und Expertenbegleitgruppe. Nach meiner Wahrnehmung ist das bisherige Testgebiet zu klein, und, das wurde heute auch deutlich, zu eng umrissen – nur ein Teil der U 5 usw. Das bedingt natürlich auch, dass die Zielgruppe Schwierigkeiten hat zu verstehen, wo und wann und wie genau dieses Angebot greift. Da sind, glaube ich, deutlich intensivere Kommunikationsanstrengungen nötig, um das noch mal besser zu vermitteln, oder eben eine schnelle Ausweitung dieses Pilotteiles. Es liegt auch an den Rahmenbedingungen, wenn man sagt: Mindestens 20 Minuten, und Sie müssen sich vorher registrieren! – Das führt zu Akzeptanzproblemen, das wissen wir schon jetzt, denn ein Teil der Klientel sagt auch: Wieso? Ich bin doch schon beim VBB registriert. – Da sagt die BVG: Okay, wir brauchen diese Registrierung aus Datenschutzgründen. – Da ist mir jetzt gerade aus anderen Kontexten – der Digitalisierung im Gesundheitswesen – nicht so ganz verständlich, warum man da nicht Prozesse, zum Beispiel die Dunkelverarbeitung oder so etwas, machen kann, dass beispielsweise der VBB die Kundin, den Kunden auch anonym weitergeben kann, ohne dass sie sich registrieren, nur mit einer Nummer, 125 oder so. Da könnte man deutlich niedrigschwelligere Verfahren implementieren.

Dann das Problem mit den sogenannten virtuellen Haltestellen für den Muva. Natürlich erwartet ein Großteil der Kundinnen und Kunden, dass, wenn sie aus einem Bahnhof hochgehen, wo noch ein Aufzug ist, um zu einem Muva-Ersatzbus zu kommen, dieser Muva-Bus auf der regulären Haltestelle direkt neben dem Bahnhof ist. Das ist aber oft nicht zu gewährleisten. Dann gibt es beispielsweise mitten auf dem Alexanderplatz diese virtuelle Haltestelle. Da haben kognitiv eingeschränkte Menschen, sehbehinderte Menschen oder Menschen, die nicht ganz firm im System sind, natürlich größte Schwierigkeiten, diese Haltestelle zu finden. Also es sind so viele Details, die, glaube ich, noch optimiert werden sollten. Auch die Frage einer Evaluation hängt da immer noch mit im Raum.

Nächstes Thema: das Parken. Das wurde von Frau Braunert-Rümenapf schon angesprochen: Ja, wir würden es sehr begrüßen, wenn Fast-Track-Verfahren für nicht personengebundene Behindertenparkplätze unter anderem bei öffentlich wichtigen Einrichtungen wie Ärztezentren usw. unbürokratisch ermöglicht werden könnten und man nicht zwei Jahre kämpfen muss, bis man als MVZ oder auch nur als normaler Anbieter irgendeiner Dienstleistung einen nicht gebundenen Behindertenparkplatz vor seiner Haustür bekommen kann.

Dann noch mal die Problematik der Merkzeichen. Es gibt auch in dieser Stadt viele Menschen, beispielsweise Eltern von autistischen Kindern, die zunehmend Probleme in Stadtbezirken haben, die, wie Friedrichshain-Kreuzberg, schon großflächig – das begrüße ich natürlich auch – diese neuen geschützten Radwege haben. Diese Menschen finden aber dann eben auch keinen Parkplatz oder auch nur Halteplatz vor ihrer Haustür, wo sie regelhaft parken oder halten können, um ein Kind morgens aus der Wohnung abzuholen und wieder hinzubringen. Stellen Sie sich eine berufstätige Mutter vor: Da ist keiner, der auf dieses Kind in der Wohnung schaut, während die Mutter den Parkplatz sucht. Das sind Problemlagen, die tausendfach jeden Tag in dieser Stadt auftreten, auf die wir im Moment noch keine Antwort haben.

Um noch auf Herrn Reifschneider zu antworten: Wir haben mehrere Hunderttausend Menschen mit massiven Gehbehinderungen in dieser Stadt und noch mal mehrere oder einige Hunderttausend, die eine Gehbehinderung organischer Art oder eine Geheinschränkung wegen einer Herzkrankheit, einer chronischen Krankheit sonstiger Art haben, deren Gehradius nicht mehr als 100 Meter, und das auch nur mit Mühe, umfasst. Aufgrund einer relativ restriktiven Politik der Vergabe der Merkzeichen – „aG“ bekommen diese Menschen oft nicht –, findet man dann im normalen Wohnraumumfeld keinen Parkplatz. Was tun diese Menschen? – Sie bleiben dann zu Hause und sind in ihrer Teilhabe massiv eingeschränkt, denn in der Regel haben diese Menschen auch nicht die Möglichkeit, sich spontan ein Taxi zu buchen, oder aber sie können, weil sie, so wie ich, auf einen Rollstuhl angewiesen sind und sich nicht selbst umsetzen können, auch keine der bisher sehr wenigen Inklusionstaxen nutzen. Da brauchen wir eine systematische Lösung, und ich glaube, das ist auch machbar, ohne dass unendlich viel Geld in dieser Stadt bewegt wird. Das soll dann nicht am sehr kostenintensiven Betonumbau scheitern.

Konflikte zwischen Bushaltestellen und Radverkehr: Unter anderem lässt sich in Amsterdam wunderbar beobachten, wie schön das mit Zebrastreifen auf den Radwegen und mit entsprechenden Erhöhungen zu regeln ist, um zum Beispiel bei Bushaltestellen oder auch, wenn da eine Radschnellverbindung besteht, alle 100 Meter für Menschen eine sichere Querung zu ermöglichen, die das aufgrund einer Geheinschränkung tatsächlich auch benötigen.

Gesetzeslücken: Ein paar sehr wenige Beispiele – barrierefreie Ladesäulen in dieser Stadt. Unter diskriminierungsfrei hat man bisher nur verstanden: Es ist für alle Anbieter offen. Barrierefrei heißt aber: Menschen mit Rollstuhl oder mit Geheinschränkung können immer, stets und ständig mit einer Bordsteinabsenkung und mit ausreichend Platz drum herum auch Ladesäulen nutzen. Ich glaube, das ist bisher nur ein Bruchteil.

Die E-Scooter: Da läuft gerade eine Klage des ABSV gegen den Senat von Berlin, weil herumliegende E-Scooter die Sicherheit von Menschen mit Sehbehinderung beeinträchtigen.

Angemessene Vorkehrungen im öffentlichen Wohnungsbau habe ich angesprochen. Wenn da ein Aufzug wochenlang kaputt ist, kommen die Menschen nicht raus, und öffentliche Wohnungsbaugesellschaften haben, wir haben es nachprüfen lassen, im Moment keine Antwort darauf. Eine Wohnungsbaugesellschaft hat einen Besorgeservice für dringend benötigte Lebensmittel und Medikamente, aber das ist es dann auch – in Berlin 2023! Da lassen sich viele kleine und größere Regelungslücken identifizieren, auf Landesebene, teilweise auch auf Bundesebene, die wir im Rahmen des Mobilitätssicherungskonzeptes dann angehen und priorisieren können.

Nächster Punkt, Thema Aufzug, noch einmal aus einer anderen Perspektive: Ja, Aufzüge im ÖPNV sind öfter mal kaputt, natürlich. Da kann man sich damit beschäftigen, welche Arten von Wartungsverträgen die BVG tatsächlich hat und wie diese zu optimieren sind. Also nicht nur: Es kommt nach vier Stunden jemand und schaut, was da kaputt ist –, sondern: Die BVG wird oder die entsprechenden Dienstleistungsfirmen werden verpflichtet, dass in minimaler Zeit entsprechende Reparaturen vorgenommen werden und dann auch die entsprechenden Ersatzteillager – daran liegt es häufig – vorgehalten werden. Damit kommen wir dann zu so einer bundesgesetzlichen Problematik, dass es offensichtlich keine Regelung gibt, weder im

Bereich Aufzug, noch im Bereich Heizung, dass entsprechende Ersatzteile vorgehalten werden müssen. Daher rühren teilweise die langen Wartezeiten. Regelungsbedarf!

Letzter Punkt: die Daten. Ja, es gibt teilweise schon Datenerhebungen, auf die man zurückgreifen kann, aber gerade im Bereich Mobilität, Menschen mit Behinderung brauchen wir, glaube ich, auch noch ein Evaluationskonzept, zu dem natürlich Monitoringstelle, Expertinnen und Experten so wie wir und auch die Landesbeauftragte gern unseren Beitrag leisten, um einmal zusammenzutragen: Was genau haben wir schon? Wo genau, und zwar für Berlin, haben wir spezifische Bedarfe? Mit welcher Methode gehen wir da heran? – Gerade für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs: Was haben Menschen mit Behinderung da für unterschiedliche Bedarfe? – Das wird man methodisch ganz unterschiedlich angehen müssen, denn nicht alle Menschen können mal eben schnell eine digitale Befragung beantworten, weil sie vielleicht auch gar nicht digital unterwegs sind oder weil sie kognitiv eingeschränkt sind und gar nicht schriftlich kommunizieren. Da braucht man eine entsprechende Methodik. Dafür gibt es Dienstleister/-innen, die das gut tun. So ein Konzept wäre eben auch gut zu erarbeiten, wenn Interessenvertretungen so wie wir von Anfang an auch bei der Methodik der Konzepterstellung – welche Daten brauchen wir, und wer soll die wie erheben? – beteiligt werden. Dann käme man, glaube ich, im Jahr 2023 relativ schnell zu einem Plan, diese Datenlücken zu schließen. Und was genau unsere Fragen angeht: Wie kann die Mobilität in Berlin barrierefrei ermöglicht werden? Wie stellen wir auch nachhaltige Entwicklungen sicher, beispielsweise: Was sind neue Mobilitätshorizonte? Wie pflegen wir sie in Planwerke ein? Autonomes Fahren für Menschen mit Sehbehinderung – das ist bisher noch nicht drin. Oder neue Bedarfe der Ausleihe von Hilfsmitteln wie diese Rollfiets, wo man vorne einen Rollstuhl draufsetzen kann: Das gibt es in Holland, kann man dort an Mobilitäts-Hubs ausleihen. Warum nicht auch in Berlin? – Diese Bedarfe zu identifizieren und dann auch zu priorisieren und in die gesetzlichen Werke einzupflegen, das ist, glaube ich, im Jahr 2023 in Berlin kein Hexenwerk. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön, Frau Bendzuck! – Frau Senatorin Jarasch hätte jetzt noch die Möglichkeit, etwas zu sagen. Dann gibt es bisher eine Meldung für eine Nachfrage oder Statement von Herrn Reifschneider. – Frau Jarasch, bitte!

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK): Vielen Dank! – Sie alle haben, glaube ich, wenn Sie aufmerksam gefolgt sind, gemerkt, was für ein umfassendes Thema das ist, mit dem wir es zu tun haben. Die Gesellschaft verändert sich. Insgesamt ist die Verkehrswende, wenn wir Sie mit diesem Blick auch für Menschen mit Beeinträchtigungen angehen, glaube ich, auch ein Fortschritt und eine Verbesserung von Lebensqualität für Menschen mit Behinderung. Wir müssen diesen Blick aber einbauen und, und das ist mir ganz wichtig, bei vielem von dem, was hier an Forderungen, an Fragen und neuen Vorstellungen auch noch mal der Abgeordneten kam: Ich glaube, wir können ein ganzes Stück vorankommen, wenn wir uns alle gemeinsam darauf verständigen, dass die schwächsten Verkehrsteilnehmer/-innen, in dem Fall jetzt Menschen mit Behinderungen, dann eben auch Vorrang haben. Das müssen wir dann einbauen in das, was wir ansonsten in unserer Verkehrswende und Mobilitätspolitik tun. Und das will ich hier einmal klarmachen: Ich bin sehr gern bereit zu überlegen, wenn wir Straßen anfassen, weil wir Radwege bauen, Straßen umbauen, grüne Plätze machen, was auch immer wir tun, ich bin sehr gern bereit zu sagen, dass wir da mehr auch nicht personengebundene, also beispielsweise Behindertenparkplätze belassen oder sogar zusätzlich einrichten. Insgesamt, und darüber haben wir in diesem Haus schon oft diskutiert, werden wir aber Park-

plätze rückbauen müssen, um den Platz für das zu haben, was wir mit der Verkehrswende wollen. Und das bedeutet, und das ist das, was ich hier gern sagen wollte: Wir müssen dann für Menschen, die einen Behindertenausweis haben – in Zukunft auch wahrscheinlich immer mehr, wie gesagt, alte Menschen, die ganz ähnliche Dinge betreffen –, sagen: Gut, dann sind mehr der Parkplätze, die wir am Ende noch haben, für diese schwächsten Verkehrsteilnehmer/-innen reserviert. Das bedeutet aber mehr Rücksichtnahme aller anderen, auf die das nicht zutrifft.

Dasselbe gilt auch in den Fahrzeugen selbst. Ich sage es mal so, ich bin noch so erzogen worden, dass ich natürlich aufstehe und meinen Sitzplatz sofort freimache, wenn jemand kommt, der so aussieht, als ob er aus Alters- oder Behinderungsgründen schlecht stehen kann, selbstverständlich. Wenn das nicht mehr selbstverständlich ist – umso schlimmer! –, dann kann eine Kampagne mit dazu beitragen, dann können wir natürlich auch mit Piktogrammen bestimmt noch mehr Sitzplätze als „reserviert für“ ausweisen. Es wird aber immer voraussetzen, dass dem Teil der Gesellschaft, der das Privileg hat, nicht mobilitätseingeschränkt zu sein, klar sein muss, dass die anderen Vorrang haben. Und das gilt sowohl in Fahrzeugen als auch beim Umgang mit den Parkplätzen, die wir am Ende haben wollen. Sehr gern, wie gesagt, weisen wir noch mehr Behindertenparkplätze insgesamt aus, aber es wird weniger Parkplätze geben. Und das bedeutet dann noch mehr Rücksichtnahme derjenigen, die nicht auf einen Behindertenparkplatz angewiesen sind.

Beim Thema verkehrsberuhigte Zone – das wurde jetzt öfter angesprochen, das hatten wir auch schon in diesem Ausschuss diskutiert, als wir über Kiezblocks gesprochen haben – ist es richtig, da sind die Bedürfnisse von Menschen, die entweder innerhalb eines Kiezblocks wohnen oder aber dort einen Arzt oder wen auch immer aufsuchen müssen, mitzudenken. Ich hatte auch in der Anhörung, die wir dazu hatten, schon gesagt, dass ich finde, Kiezblocks müssen so eingerichtet werden, dass auch der ÖPNV trotzdem stattfinden kann, sonst werden wir sie nicht in dieser Form hibekommen. Der ÖPNV muss stattfinden können, das heißt, wir werden in Zukunft noch viel über versenkbare Poller diskutieren und da noch sehr viel mehr tun müssen, als das, was bis jetzt getan ist. Versenkbare Poller werden für solche Lösungen bestimmt eine wichtige Rolle spielen. Wir können das in den Leitfaden, den wir in mehreren Schritten für die Bezirke erarbeiten, das hatten wir Ihnen schon zum Thema Kiezblocks gesagt, noch mal verstärkt mitgeben. Ich sage hier an dieser Stelle zu, dass das systematisch mitgedacht wird.

Was ich wichtig finde – Herr Laatsch, Sie haben ein bisschen verächtlich von weiteren Beratungsrunden und Gremien gesprochen, die alle nicht mehr nötig seien –: Ich glaube, Sie müssen schon zur Kenntnis nehmen, dass es von den Betroffenen selbst sehr wohl den Wunsch nach weiteren Runden und vor allem nach einer Einbeziehung in das, was wir tun, gibt, und zwar auch, weil ja auch neue Lösungen auftauchen. Da möchte ich gern noch mal vor allen Dingen auf Frau Bendzuck verweisen – die Idee, dass es Ladestationen, aber auch Sharingangebote geben könnte, auch für die neuen Hilfsmittel, die früher noch nicht auf dem Markt waren und die man sich vielleicht genauso einfach nur ausleihen und teilen kann, wie wir das mit E-Scootern und Carsharingangeboten für die Gesellschaft insgesamt machen wollen. Das sind neue Ideen.

Das Bündeln und Zusammentragen von verfügbaren Informationen und Daten ist ein ganz entscheidender Punkt, und es ist einfach so, für die individuelle Mobilität – das wurde jetzt

hier von allen Expertinnen und Experten gesagt, das müssen wir auf jeden Fall auch in das Konzept mit aufnehmen, das wir jetzt erarbeiten und das Sie alle noch mal zu sehen bekommen, bevor wir es wirklich ausschreiben –: Meine Einschätzung ist, dass wir gar nicht so viele neue Daten erheben müssen, sondern gucken müssen: Was gibt es eigentlich schon? Wie können wir es klug bündeln? – Das ist meiner Einschätzung nach der entscheidende Punkt, damit man sich das eben nicht zusammentragen muss, denn natürlich, Frau Bendzuck, sollte es nicht so sein, dass man eine Stunde planen muss, bis man aus dem Haus kann, damit man dann auch wirklich sein Ziel erreicht. Das sollte nicht so sein. Gleichwohl müssen wir diese Informationen verbessern, damit es – erstens – weniger Zeit kostet, damit Sie – zweitens – auch in der Realität und nicht erst in einer perfekten Zukunft überhaupt mobil sein können. Insofern kommen vor allem diese neuen Fragen auf uns zu. Meine Vermutung ist, dass das, was an Infrastruktur aus- und umbauen nötig ist, gar nicht so dringend im Mobilitätskonzept noch einmal neu aufgerollt werden muss, denn da ist es tatsächlich so, dass wir da wissen, was zu tun ist. Da müssen wir einfach vorankommen.

Frau Braunert-Rümenapf hat da ja schon ganz viele aktuelle Zahlen aufgezählt. Da ist noch einiges zu tun, aber das größte Sorgenkind ist tatsächlich der Busverkehr, das sind die Bushaltestellen. Da ist noch am meisten Bedarf. – Auf Ihre Frage, das kam, glaube ich, von Ihnen, Herr Vorsitzender, wie auch von einigen Abgeordneten, wie wir da in Zukunft anders vorgehen können: Es ist im Moment so, Bushaltestellen sind in Zuständigkeit der Bezirke, die Zebrastrifen übrigens eigentlich auch, die jetzt schon diskutiert wurden, die helfen können, auch um über Radwege besser zu Bushaltestellen zu gelangen. Das Geld wurde jetzt vom Abgeordnetenhaus bei uns etatisiert, was aber bedeutet, dass das Geld im Moment nur einen Umweg über unseren Haushalt macht und dann doch bei den Bezirken landet. Das ist eine Frage, die wir im Rahmen einer Zuständigkeitsnovelle angehen können, natürlich. Denn ich sage ja: Die Grundlage jeder Verwaltungsmodernisierung in dieser Stadt ist, dass wir die Zuständigkeiten klarer regeln. Es kann sinnvoll sein, dass wir sagen, die Zuständigkeit wechselt und geht weg von den Bezirken. Einige von Ihnen waren jetzt hier sehr skeptisch, dass das die Bezirke hinbekommen. Ich sage Ihnen aber auch: Dann müssen aber auch Personal und Geld folgen. Das gehört mit zu einer Verwaltungsmodernisierung. Wenn wir Zuständigkeiten verlagern, entweder neue Aufgaben in die Bezirke, dann muss Geld und Personal dorthin verlagert werden, oder umgekehrt. Beides ist denkbar. Das bedeutet dann aber auch: Auch eine Hauptverwaltung braucht Personal und Geldmittel, natürlich, wenn sie weitere Aufgaben übernimmt. Das wird eine Frage, die wir dann mit den Bezirken diskutieren werden. Ich bin fest davon überzeugt, das ist die Grundlage: Das Fundament einer funktionierenden Stadt ist, dass wir diese Zuständigkeiten inklusive der Frage, wo gehen dann konsequenterweise aber auch das Geld und das Personal hin, gemeinsam klären, für jedes Politikfeld und für jede Aufgabe. Damit ist das eine der Aufgaben, die in diesem Rahmen auch anders geklärt werden können. Das ist so, das können wir gern angehen, wie gesagt, dann aber konsequent.

Für weitere Fragen und Antworten gebe ich gleich noch mal weiter an Frau Dr. Niedbal und Herrn Schötz und überlege nur, ob es noch etwas gibt, was ich sagen kann. – Ja, Thema sprechende Busse. Die sukzessive Ausrüstung sowohl von Fahrzeugen, aber auch die Umrüstung von dementsprechend sprechenden Apps – da können wir natürlich schneller werden. Das ist ein Stück weit auch eine Ressourcenfrage, und damit sage ich noch mal: Es ist eine Frage der Schwerpunktsetzung, auch bei den nächsten Doppelhaushaltsverhandlungen in diesem Haus. Da möchte ich ein Stück weit diese Denksportaufgabe an Sie zurückgeben.

Beim Thema Muva und ABB-Ersatzservice für die Aufzüge sind wir erst im September gestartet, insofern: Natürlich müssen wir evaluieren. Zu der Evaluation wird auch gehören – ich finde, Frau Bendzuck, auch da haben Sie recht –, ob das Testgebiet insgesamt so klein ist, dass man gar nicht sinnvoll evaluieren kann, weil es eben als zu kleines Gebiet nicht angenommen wird. Grundsätzlich, habe ich jetzt von Ihnen allen gehört, gibt es aber große Zustimmung dazu, dass wir dieses Angebot sowieso auf die ganze Stadt ausdehnen wollen. Dann kann man natürlich auch noch mal ganz anders hoffen, dass es auch anders angenommen wird. Aber ja, vielleicht müssen wir gucken, ob wir selbst für die Evaluation an der Stelle noch mal ein bisschen anders herangehen.

Ein letzter Punkt von mir soll sein: Taxi und Krankentransporte. Das ist ein Thema, wo ich tatsächlich schon im Gespräch mit Herrn Nadolski, dem Vorsitzenden der Innung des Berliner Taxigewerbes, war. In dem Fall ist es so: Wir haben ja jetzt eine Tarifierung, das haben wir in diesem Ausschuss schon diskutiert und auch verkündet, die dem Taxigewerbe deutlich höhere Tarife erlaubt hat. Das war eine Verhandlung, wo ich sehr froh bin, dass wir sie so schnell und mit dem Landkreis, mit Brandenburg hinkommen haben. Herr Nadolski hat mir gesagt, sie haben es einfach versäumt, rechtzeitig den entsprechenden Vertrag auch mit den Krankenkassen zu kündigen bzw. an die neuen Tarife anzupassen. Das ist ein Versäumnis. Wir müssen jetzt gemeinsam schauen, wie wird das korrigiert bekommen. Das ist angekommen, sage ich mal – Herr Schötz nickt. Das müssen wir jetzt korrigieren, damit natürlich möglichst schnell auch Krankentransporte wieder stattfinden können.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Frau Senatorin! – Es gibt noch offene Punkte, Frau Dr. Niedbal, bitte!

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK): Nur um die vielen Fragen einigermaßen zu beantworten, ich fasse mich auch kurz. – Zu der Frage der Aufzüge an den S-Bahnhöfen wurde ausgeführt, dass es hier eine andere Rechtsgrundlage gibt. Das heißt aber ja trotzdem nicht, dass wir die sechs S-Bahnhöfe, die noch nicht mit Aufzügen oder barrierefrei ausgestattet sind, nicht im Blick haben. Das haben wir natürlich. Unter anderem haben wir das auch als Schwerpunkt unserer nächsten Sitzung der AG Bauen barrierefrei. Da werden wir noch mal mit Vertreterinnen und Vertretern von Station&Service sprechen und uns auch noch mal die Zeitpläne angucken. Und natürlich, selbstverständlich, bleiben wir da dran und wollen die Zahl auf null bekommen, sodass also alle barrierefrei ausgestattet sind, auch neben den U-Bahnhöfen.

Zu Muva wurde schon einiges gesagt, das passt wunderbar, ich kann die Anregungen mitnehmen. Wir haben in Kürze mit der BVG eine Zwischenauswertung. Da werden wir das alles gut integrieren können. So kann man beispielsweise auch Buchungsanfragen, die es gegeben hat, nehmen, um zu gucken: Wo sind – in Führungszeichen – favorisierte oder beliebte Routen? – So kann man sich auch mal einem Netz nähern, das offensichtlich mehr noch den Bedarfen gerecht wird. Ich sehe das aber im Wesentlichen ähnlich, dass das Gebiet wahrscheinlich noch zu klein dafür ist.

Dann gab es von Frau Lerch die Frage zum Thema Ordnungsamt-App, ob die eigentlich barrierefrei ausgestaltet ist – nein, ist sie nicht; davon konnten wir uns leider auch schon überzeugen –, um die E-Roller zu melden. Wir sind mit den Verantwortlichen aber im Austausch, um genau diesen Umstand zu verbessern. Der würde ja übrigens auch für sämtliche andere

Anliegen Abhilfe schaffen, insofern ist es vielleicht gut, wenn man das durchaus auch mal von mehreren Seiten betrachtet. Ganz grundsätzlich sind wir aber auch mit Frau Bendzuck, Frau Braunert-Rümenapf und einigen anderen generell zu der Frage im Gespräch, wie wir es besser hinkriegen, mit konkreten Maßnahmen gegen das nach wie vor stattfindende Abstellen auf Gehwegen vorzugehen, das behindert, also wie wir das mit den E-Rollern verbessern können. Auch da haben wir noch ein paar Punkte identifiziert, an denen wir arbeiten, beispielsweise das Zwei-Sinne-Prinzip auch für die Anbieter selbst einzuführen, dass man das also auch direkt bei den Anbietern melden kann. Heute gibt es da zwar eine Telefonnummer, aber die ist vielfach so klein abgedruckt, dass man die wirklich schwerlich lesen kann. Das sehe ich definitiv auch als Thema an.

Generell haben wir auch vereinbart, dass, sobald sukzessive die schon genannten Parkflächen für die E-Scooter, die über Jelbi eingerichtet sind, da sind, in Planung, wir die auch mal gemeinsam vor Ort besichtigen und daraus noch mal Anregungen aufnehmen, damit wir sie für den weiteren Ausbau gut berücksichtigen können. Da bedanke ich mich auch für die konstruktiven Gespräche, weil das auch auf Ihren Seiten sehr viel Zeit kostet. Ich glaube aber, das ist es definitiv wert. – Dann würde ich noch an Herrn Schötz weitergeben, wenn Sie noch Ergänzungen haben.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Okay! – Ich bitte um etwas Ruhe! – Herr Schötz, bitte!

Guido Schötz (SenUMVK): Ich kann kurz etwas zu den Fahrzeugen ergänzen, aber vielleicht noch ein vorgeschalteter Satz: Auch die Diskussion heute zeigt ja, Barrierefreiheit ist nicht zu einem Stichtag erreicht. Es ist ein fortlaufender Prozess. Die Anforderungen, die in der Vergangenheit bestanden haben – Aufzüge –, sind heute doch ganz andere. Wir kamen heute auf sprechende Fahrzeuge zu reden. Insofern können wir sagen, die Fahrzeuge als solche, um das zu vertiefen, sind barrierefrei. Die Busse verfügen über das sogenannte Zwangskneeling, das an den Haltestellen ausgeführt wird, Straßenbahnen haben Rampen. Aber es gibt eben fortschreitende Anforderungen, und die sprechenden Fahrzeuge, Herr Vorsitzender, Sie sprachen an, warum es so lange dauert: Das eine ist die Ressourcenfrage, die finanziellen Mittel, die dafür bereitgestellt werden müssen. Das andere ist, dass die Fahrzeuge bautechnisch ausgerüstet und vorgehalten sein müssen. Bei den Bussen wird das kein Problem sein. Da ist in den Ausschreibungen berücksichtigt, dass das bautechnisch vorgehalten wird bzw. vorgerüstet ist. Wir haben aber Bestandsfahrzeuge, gerade Straßenbahnen, die längere Laufzeiten haben. Insofern ist es ein höherer finanzieller Aufwand, die vor 2035 auszustatten, es ist aber nicht unmöglich, es ist eine Finanzierungsfrage. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön, auch für die Aufklärung! – Jetzt, wie angekündigt, habe ich noch Herrn Reifschneider auf der Liste. Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Damit würde ich die Liste schließen. Herr Reifschneider hat jetzt noch einmal die Gelegenheit, sodann sind wir am Ende. – Bitte!

Felix Reifschneider (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich mache es wirklich kurz. – Bei Gehwegen, die Schäden haben – schräg stehende Platten oder fehlende Steine oder sonst etwas –: Wie groß muss der Schaden sein, damit ein sofortiges Handeln der Verwaltung erfolgt? Oder reicht es aus, das Schildchen „Gehwegschäden“ hinzuhängen?

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön! – Wer kann das beantworten? – Frau Senatorin, bitte!

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK): Das ist Sache der Bezirke, Herr Reifschneider. Das wissen Sie. Wir haben über die Ordnungsamt-App gerade gesprochen. Ich glaube nicht, dass es da eine harte Grenze gibt, ab der sofort gesprungen wird, sondern es ist wie immer eine Frage der Organisation, der Verfügbarkeit von Personal usw.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön! – Damit ist die Liste der Rednerinnen und Redner erschöpft, und wir sind am Ende unserer Anhörung angekommen. Ich möchte mich im Namen des Ausschusses sehr herzlich bei den Anzuhörenden bedanken, dass Sie uns heute zur Verfügung standen, vor Ort wie auch digital. Ich denke, es war eine sehr erhellende Diskussion, die uns auch noch einmal viele handlungsleitende Hinweise für die Barrierefreiheit im Nahverkehr und die Erstellung des Mobilitätssicherungskonzeptes für Menschen mit Behinderung gegeben hat.

Ich würde zum Abschluss noch einmal ganz formell fragen, ob die Vertagung gewünscht ist, bis das Wortprotokoll vorliegt. Das ist eigentlich das übliche Verfahren bei unseren Anhörungen. – Ich sehe dazu keinen Widerspruch, dann können wir den Tagesordnungspunkt vertagen. Vielen Dank!

Punkt 3 der Tagesordnung

- | | | |
|----|---|-------------------------------|
| a) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
9-Euro-Ticket – Welche Bilanz ziehen der Senat und die Verkehrsunternehmen?
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) | 0088
Mobil |
| b) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Ausblick auf eine Übergangs- und Nachfolgelösung für das 9-Euro-Ticket
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, der Fraktion der CDU, der Fraktion Die Linke und der Fraktion der FDP) | 0098
Mobil |

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 28.09.2022

Vertagt.

Punkt 4 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz zum Ausbau des Schienenverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg in Verbindung mit dem Investitionsprogramm i2030 der Länder Berlin und Brandenburg und des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB)
(auf Antrag aller Fraktionen)

[0102](#)
Mobil

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 11.11.2022

- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz zu den Pendlerverflechtungen (Kfz-Verkehr, Förderung des Umweltverbundes insbesondere Busverkehre, Radschnellwege, Förderung von Multimodalität wie Park+Ride, Bike+Ride)
(auf Antrag aller Fraktionen)

[0103](#)
Mobil

Vertagt.

Punkt 5 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 19/0317
Freie Fahrt für Obdachlose!

[0071](#)
Mobil
IntArbSoz(f)
WiEnBe

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 6 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.