

Vorlage Nr. 15/887

öffentlich

Datum: 21.03.2022
Dienststelle: OE 6
Bearbeitung: Hr. Biergans

Ausschuss für Digitale Entwicklung und Mobilität	30.03.2022	Kenntnis
Umweltausschuss	18.05.2022	Kenntnis
Ausschuss für Inklusion	31.05.2022	Kenntnis

Tagesordnungspunkt:

Mobilität und Inklusion im Landschaftsverband Rheinland

Kenntnisnahme:

Die Vorlage Nr. 15/887 wird zur Kenntnis genommen.

UN-Behindertenrechtskonvention (BRK):

Diese Vorlage berührt eine oder mehrere Zielrichtungen des
LVR-Aktionsplans zur Umsetzung der BRK.

ja

Gleichstellung/Gender Mainstreaming:

Diese Vorlage berücksichtigt Vorgaben des LVR-Gleichstellungsplans 2020. nein

Finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt (Ifd. Jahr):

Produktgruppe:	
Erträge: Veranschlagt im (Teil-)Ergebnisplan	Aufwendungen: /Wirtschaftsplan
Einzahlungen: Veranschlagt im (Teil-)Finanzplan Bei Investitionen: Gesamtkosten der Maßnahme:	Auszahlungen: /Wirtschaftsplan
Jährliche ergebniswirksame Folgekosten: Die gebildeten Budgets werden unter Beachtung der Ziele eingehalten	

In Vertretung

J A N I C H

Worum geht es hier?

In leichter Sprache

Der LVR setzt sich für barrierefreie Mobilität ein.

Barrierefreie Mobilität bedeutet:

Alle können überall hinkommen.

Es gibt keine Hindernisse.

Menschen mit Behinderungen können die gleichen Orte erreichen wie Menschen ohne Behinderungen.



Computer und Handys helfen bei der Mobilität.

Computer und Handys sagen zum Beispiel:

So kommt man ohne Hindernisse zu einer LVR-Einrichtung.



Mobilität geht auch über das Internet.

Über das Internet kann man zum Beispiel von zu Hause aus mit anderen Menschen sprechen.

Zum Beispiel mit Nachrichten.

Oder mit Videos.

Das schwierige Wort dafür ist:

Virtuelle Mobilität.



Der LVR hat einen Text geschrieben.

Der Text ist in schwerer Sprache geschrieben.

In dem Text steht zum Beispiel:

- Darum ist barrierefreie Mobilität wichtig.
- So funktioniert barrierefreie Mobilität.
- Das macht der LVR für mehr barrierefreie Mobilität.
Für seine Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen.
Und für die Menschen im Rheinland.



Haben Sie Fragen zu diesem Text?

Dann können Sie beim LVR in Köln anrufen:

0221-809-2202



Viele Informationen zum LVR in Leichter-Sprache
finden Sie hier:

www.leichtesprache.lvr.de



Der Zusatztext in leichter Sprache soll zum einen die Verständlichkeit der Vorlage insbesondere für Menschen mit Lernschwierigkeiten konkret verbessern, zum anderen für die Grundsätze der Zugänglichkeit und Barrierefreiheit im Bereich Information und Kommunikation im Sinne der Zielrichtungen 6 und 8 des LVR-Aktionsplans zur UN-Behindertenrechtskonvention sensibilisieren.

Mit der Telefonnummer 0221-809-2202 erreicht man die zentrale Stabsstelle Inklusion - Menschenrechte – Beschwerden (00.300). Sie gibt oder vermittelt bei Bedarf gern weitere Informationen. Bilder: © Reinhild Kassing.

Zusammenfassung

Die Vorlage „Mobilität und Inklusion im Landschaftsverband Rheinland“ erläutert die große Bedeutung der bedarfsgerechten physischen und virtuellen Mobilitätsangebote und beschreibt erste Erkenntnisse und Ansätze zur barrierefreien Umsetzung von Mobilität als wichtigen Aspekt einer umfassenden Inklusion von Menschen mit Behinderung, insbesondere mit Bezug zur Digitalisierung. Die Erarbeitung dieser Vorlage erfolgte im Rahmen des am 22.09.2021 durch den Ausschuss für Digitale Entwicklung und Mobilität beschlossenen Arbeitsprogramms zum Thema Mobilität im Landschaftsverband Rheinland (LVR) (Vorlage 15/508). An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass die im Arbeitsprogramm angegebene Reihenfolge der programmatischen Vorlagen, auf Wunsch der politischen Vertretung, verändert wurde.

Die Vorlage identifiziert diverse Mobilitätsformen innerhalb der vielfältigen Aufgaben- und Zuständigkeitsbereiche des LVR und erörtert, wie sie insbesondere Menschen mit Behinderung im Rheinland die Teilhabe am Leben erleichtern. Gleichzeitig werden Potentiale aufgezeigt, um die barrierefreie Mobilität im LVR zukunftssicher zu gestalten. Die Vorlage „Mobilität und Inklusion im Landschaftsverband Rheinland“ leistet so einen Beitrag zum Aufbau eines inklusiven, nachhaltigen und innovativen Mobilitätsmanagements im Dezernat 6. Konkret gliedert sich die Vorlage dazu in folgende Inhalte:

Kapitel 2: Mobilität und Inklusion

In diesem Kapitel werden aktuelle Entwicklungen zur inklusiven Mobilität in Wissenschaft, Wirtschaft und dem öffentlichen Sektor erläutert. Es wird dargestellt, wie Inklusion zu physischer und virtueller Mobilität in Bezug zu setzen ist und wie das Thema in den verschiedenen Sektoren bereits behandelt wird.

Kapitel 3: Bedeutung von Mobilität und Inklusion für den LVR

Dieses Kapitel stellt die Bedeutung der inklusiven Mobilität für den LVR in Zusammenhang mit Themen wie der Digitalisierung und Nachhaltigkeit dar. Dazu wird auch die gesellschaftliche Verantwortung des Verbands zum Thema betrachtet und herausgearbeitet, welche Dimensionen inklusiver Mobilität sich im LVR physisch und digital wiederfinden. In diesem Kapitel wird zudem der Weg hin zur inklusiven Mobilität beschrieben. Dabei wird vorgestellt, welche (digitalen) Lösungen und unterstützenden Technologien aktuell am Markt bestehen, die der LVR potentiell nutzen kann und welche Projekte im Bereich der inklusiven Mobilität sich bereits in Planung und Umsetzung befinden.

Im Zuge des Mobilitätsmanagements im Dezernat 6 wird das Thema der inklusiven Mobilität eine wichtige Rolle spielen. Zukünftige (digitale) Mobilitätslösungen gilt es an den, in der Vorlage beschriebenen, Prinzipien „by Design“ und „Nicht ohne uns über uns“ als Form der gelebten Partizipation auszurichten. Im Rahmen des durch das Dezernat 6 aufgesetzten Arbeitskreises Mobilität, der gemeinsam mit den Dezernaten 1 und 3 durchgeführt wird, besteht Raum, das Thema Inklusion in verschiedene Handlungsbereiche und Projekte einzubringen. Auch die weiteren Vorlagen im Rahmen des Arbeitsprogramms werden auf die hier erarbeiteten Inhalte Bezug nehmen.

Begründung der Vorlage Nr. 15/887:

Mobilität und Inklusion im Landschaftsverband Rheinland

Inhalt

1. Einleitung	3
2. Mobilität und Inklusion.....	4
2.1 Mobilität und Inklusion in der Wissenschaft	5
2.2 Mobilität und Inklusion in der Wirtschaft	6
2.3 Mobilität und Inklusion im öffentlichen Sektor.....	7
3. Entwicklung eines inklusiven Mobilitätsmanagements im LVR	9
3.1 Mobilität im Rahmen der Aufgabenerfüllung des LVR.....	9
3.2 Digitalisierung.....	13
3.3 Nachhaltigkeit.....	14
3.4 Förderung und Finanzierung	15
3.5 Attraktivität für Mitarbeitende des LVR und Menschen im Rheinland	15
3.6 Marktsichtung.....	15
3.7 Projekte	17
4. Ausblick.....	18

1. Einleitung

Kein Mensch darf durch Zugangsbarrieren von physischen und virtuellen Mobilitätsformen ausgegrenzt werden. Inklusion als gleichberechtigte Einbeziehung aller Menschen in die Gesellschaft darf daher auch nicht vor dem Feld der Mobilität halt machen. Als größter Leistungsträger für Menschen mit Behinderung in Deutschland macht es sich der LVR zur Aufgabe, die Inklusion von Menschen mit Behinderung voranzutreiben. Vor diesem Hintergrund wird sich diese Vorlage den Erkenntnissen und Ansätzen zur barrierefreien Umsetzung von Mobilität, insbesondere mit Bezug zur Digitalisierung, widmen. Die möglichst barrierefreie Mobilität für Menschen mit Behinderung soll, als Baustein im zukünftigen Mobilitätskonzept des LVR, der uneingeschränkten, gleichberechtigten Einbeziehung aller Menschen mit und ohne Behinderungen ins gesellschaftliche Leben dienen und ihnen den Alltag als Bürger*innen und Mitarbeitende des LVR gleichermaßen erleichtern.

Neben dem stetig wachsenden Bedarf individueller Nutzbarkeit verschiedenster Verkehrsträger wächst auch die Notwendigkeit der barrierefreien Verfügbarkeit der Mobilitätsoptionen. Mobilität wird als Bedürfnis verstanden. Dies bedeutet, dass die Inklusion von Menschen mit Behinderung bei der Befriedigung des Bedürfnisses nach Mobilität durch Mobilitätsmaßnahmen von Anfang an mitgedacht werden muss – hierbei wird von Barrierefreiheit „by Design“ gesprochen. Mobilitätsoptionen müssen nicht mehr „nur“ nachhaltig und innovativ sein, sondern auch von Anfang an auf den Grundsatz der Barrierefreiheit hin ausgerichtet werden, um mehr Menschen die Teilhabe am (Arbeits-) Leben zu ermöglichen und gesellschaftliche Ungleichheiten zu reduzieren. Mit Blick auf den Dreiklang der Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung von Mobilität ist es entscheidend, die Mobilität auch für Menschen mit Behinderungen bestmöglichst zu gestalten und vor allem durch die Vermeidung und Verlagerung von Mobilitätsbedürfnissen ihre Teilhabe nicht einzuschränken, sondern gezielt für mehr Gleichheit zu sorgen.

In diesem Zusammenhang ist die Digitalisierung in einer sich wandelnden (Arbeits-) Welt ein wichtiger Treiber, denn sie bietet die Möglichkeit, feste Strukturen aufzubrechen und umzudenken. So bietet sich die Chance, Zugangsbarrieren abzubauen und neue, digitale Lösungen zu etablieren, die für mehr Teilhabe sorgen. Neben dem besseren Zugang zu unterschiedlichen Mobilitätsoptionen können auch Synergieeffekte genutzt werden, die Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit fördern. Ressourceneinsparungen durch die vermehrte mobile Arbeit, beispielsweise im Homeoffice (beim LVR künftig im Rahmen des Mobilen Arbeitens), die Nutzung des ÖPNVs oder das Bilden von Fahrgemeinschaften leisten einen Beitrag zu den im Integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) verankerten Klimaschutzzielen des LVR und leisten gleichzeitig einen Beitrag für die bedürfnisgerechte Fortbewegung der*des Einzelnen durch neue Mobilitätsformen.

Damit die Expertise und die Blickwinkel der unterschiedlichen (Fach-) Dezernate in diese Vorlage „Mobilität und Inklusion“ einfließen konnten, wurden im Vorfeld der Erstellung gemeinsame Gespräche mit diversen (Fach-) Bereichen geführt, die aufgrund ihrer Zuständigkeit Schnittstellen zum Thema Mobilität und Inklusion aufweisen. Bereits während der Gespräche wurde deutlich, dass vielfältige Aufgabenstrukturen und -gebiete des LVR ein komplexes Konstrukt von Mobilitätsbedürfnissen, -trägern und Verfahrensweisen formen. Die agile Erarbeitung und strukturierte Darstellung der Dimensionen inklusiver Mobilität im LVR gelang durch kontinuierlich konstruktiven Austausch mit den beteiligten Dezernaten.

2. Mobilität und Inklusion

9,5 Prozent der Bevölkerung in Deutschland, das sind ca. 7,9 Mio. Menschen, weisen eine Schwerbehinderung auf. Von diesem Anteil haben 58 Prozent eine körperliche Beeinträchtigung, zu denen u. a. Einschränkungen im Arm- und/oder Beinbereich sowie der Sehkraft zählen. Im Rheinland, d. h. im Zuständigkeitsbereich des LVR, leben ca. 1 Mio. Menschen mit Schwerbehinderung.¹ Es ist davon auszugehen, dass diese Gruppe von Menschen Barrieren in der Zugänglichkeit und Nutzung diverser Mobilitätsformen im Alltag erfährt. Die barrierefreie Mobilität stellt daher nicht nur eine zentrale Herausforderung, sondern auch eine Chance zur Verbesserung der bedarfsgerechten Mobilität für alle Menschen dar. So hat auch schon die Vorlage 15/508 die Mobilität als eine zentrale Voraussetzung für eine erfolgreiche Inklusion beschrieben. Zur tiefergehenden Erläuterung der Thematik muss der Begriff der Mobilität zunächst hinreichend bestimmt sein.

Der grundsätzliche Vorgang der Beweglichkeit wird als Mobilität bezeichnet.² Dabei wird vor allem zwischen der physischen und der virtuellen Mobilität unterschieden. Als physische Mobilität wird die tatsächliche Überwindung von räumlichen Distanzen mit Hilfe von Verkehrsträgern (bspw. PKW, Bus oder Bahn) oder die Fortbewegung zu Fuß bezeichnet. Die virtuelle Mobilität umfasst die Nutzung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien und beschreibt die Überwindung von Distanzen ohne physische Bewegung.³ Diese Form der Mobilität entsteht beispielsweise bei der Nutzung von Online-Plattformen für Meetings, die – auch bedingt durch die Corona-Pandemie – mittlerweile nahezu flächendeckend im LVR zum Einsatz kommen.

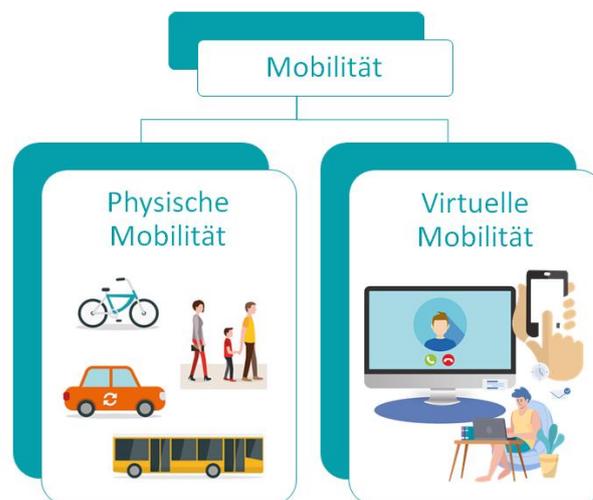


Abbildung 1: Mobilitätsformen⁴

¹ Vgl. Statistisches Bundesamt (Destatis) (2020): Pressemitteilung Nr. 230 vom 24. Juni 2020 [URL: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/06/PD20_230_227.html, abgerufen am 05.01.2022].

² Vgl. Zoche P., Kimpeler S., Joepgen M. (2002) Mobilität. In: ifmo Institut für Mobilitätsforschung (eds) Virtuelle Mobilität: Ein Phänomen mit physischen Konsequenzen?. Virtuelle Mobilität: Ein Phänomen mit physischen Konsequenzen?. Springer, Berlin, Heidelberg. [URL: https://doi.org/10.1007/978-3-642-56234-1_2, abgerufen am 30.07.2021].

³ Vgl. Jipp M., Lemmer K. (2021) Moderne Mobilitätsformen und die Bedürfnisse der Gesellschaft. In: Haux R., Gahl K., Jipp M., Kruse R., Richter O. (eds) Zusammenwirken von natürlicher und künstlicher Intelligenz. Springer VS, Wiesbaden. [URL: https://doi.org/10.1007/978-3-658-30882-7_9, abgerufen am 30.07.2021].

⁴ Eigene Darstellung des FB 61. Siehe auch Vorlage 15/508, S. 11.

Die Vielzahl der Mobilitätsoptionen macht es erforderlich, dass die verschiedenen Angebote bedarfsorientiert geplant und angeboten werden, sodass Mobilitätsbarrieren abgebaut und alle Menschen gleichberechtigt am Alltags- und Berufsleben teilhaben können. Dies ist gleichermaßen für die Mitarbeitenden des LVR sowie für alle Menschen im Rheinland, für die der LVR arbeitet, bedeutsam. Der bereits angesprochene Wandel, der auch die Digitalisierung vorantreibt, beeinflusst das Mobilitätsbedürfnis maßgeblich. Aufgrund der Entstehung und vermehrten Nutzung neuer, digitaler Mobilitätsformen kann – je nach Anwendungsfall und Bedürfnis – immer häufiger auf die physische Mobilität verzichtet werden. Dies hat zur Folge, dass die virtuellen Mobilitätsangebote an Bedeutung gewinnen, häufiger genutzt werden und für alle Menschen im Rheinland gleichermaßen zugänglich und nutzbar sein müssen. Es ist in diesem Kontext zu beachten, dass digitale Formen der Mobilität komplementär zur physischen Mobilität gesehen werden müssen. Ziel ist es, die Entscheidungsoptionen zur Wahl der bestmöglichen Mobilitätsoption zu erweitern. Der Abbau von Zugangsbarrieren und die Verfügbarkeit von barrierefreien Kommunikations- und Informationsangeboten zur Sicherstellung inklusiver Mobilitätsangebote ist deshalb für den Aufbau eines zukunftsfähigen Mobilitätsmanagements im LVR von großer Bedeutung.

Das Recht auf zugängliche Mobilität ist auch in der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) menschenrechtlich verankert. So zeigen die Artikel 2, 3, 5, 9 und 20 der UN-BRK zusammengefasst die Bedeutung eines gleichberechtigten Zugangs aller Menschen zur persönlichen Mobilität auf und schreiben die Beschleunigung des Abbaus von Barrieren und Diskriminierung vor.⁵ Auch in § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist die vollständig barrierefreie Nutzbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) aller Personengruppen seit dem 01.01.2022 gesetzlich vorgeschrieben.⁶ Mit Blick auf die Liegenschaften des LVR ist davon auszugehen, dass dieses Gesetz ebenfalls Auswirkungen auf die Erreichbarkeit dieser hat, da der Abbau von physischen Barrieren auf dem Weg zum LVR – beispielsweise durch funktionsfähige Aufzüge am Köln-Deutzer Bahnhof – für mobilitätseingeschränkte Menschen eine Erleichterung für die Arbeitserledigung sowie für das Bestreiten des Alltags darstellt.

Zum Aufbau eines inklusiven Mobilitätsmanagements im LVR, welches gleichermaßen barrierefrei, nachhaltig und praxistauglich ist, werden in diesem Kapitel erste Einblicke in die Theorie und Praxis der inklusiven Mobilität in der Wissenschaft und Wirtschaft sowie speziell im öffentlichen Sektor gegeben. In diesem Zusammenhang werden Best-Practice-Beispiele dargelegt und – bestmöglich – auf den LVR angewendet.

2.1 Mobilität und Inklusion in der Wissenschaft

Die Verbindung der Themenfelder Mobilität und Inklusion wird bereits seit einiger Zeit vorgenommen, sodass es eine Vielzahl von Dokumentationen, wissenschaftlichen Artikeln und Veröffentlichungen zur Teilhabe von Menschen mit Behinderung gibt. Diese Dokumentationen vermitteln teilweise schon detaillierte Einblicke und Grundlagen zum Verständnis der theoretischen und praktischen Arbeit. Die (Literatur-) Quellen verdeutlichen zudem den hohen Stellenwert der barrierefreien Mobilität und geben Grund zur Annahme, dass die inklusive Mobilität auch eine tragende Säule im integrierten Mobilitätsmanagement des

⁵ Vgl. Institut für Menschenrechte (2021): Rechte von Menschen mit Behinderungen – Mobilität. [URL: <https://www.institut-fuer-menschenrechte.de/themen/rechte-von-menschen-mit-behinderungen/mobilitaet>, abgerufen am 29.07.2021].

⁶ Vgl. § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG.

LVR bilden wird. Einige dieser Arbeiten sind im oberen Teil bereits in diese Vorlage eingeflossen.

Zur Förderung von guten Praxisbeispielen und Modellprojekten, die sich für einen inklusiven Sozialraum einsetzen, vergibt die Bundesfachstelle für Barrierefreiheit seit dem Jahr 2019 jährlich den Bundesteilhabepreis. Die Preisträger*innen werden für Projekte ausgezeichnet, die das Potential eines inklusiven, barrierefreien Sozialraums aufzeigen und als bundesweites Vorbild dienen. Im Jahr 2019 befasste sich die Bundesfachstelle explizit mit der Inklusiven Mobilität und prämierte Projekte, die die Ausgestaltung eines barrierefreien ÖPNVs oder die Einführung eines barrierefreien, webbasierten Informationssystem vorantreiben. Sie sollen als Vorbild für Unternehmen und Kommunen dienen, sodass weitere Projekte und Maßnahmen zum besseren Zugang zur Mobilität für alle Menschen durchgeführt werden.⁷

2.2 Mobilität und Inklusion in der Wirtschaft

Die inklusive Mobilität für Menschen mit Behinderung spielt auch mit Blick auf den Wirtschaftssektor eine wichtige Rolle. Nicht nur staatliche Institutionen oder öffentlich geförderte Projekte sollen die Inklusion vorantreiben, auch private Unternehmen erforschen und fördern den Inklusionsgedanken durch Ausstellungsmessen, innovative Lösungen sowie neue technische Errungenschaften. Um trennscharf und korrekt über Barrieren und Lösungsmöglichkeiten berichten zu können, werden in diesem Unterkapitel die Informationen in physische und virtuelle Mobilitätsformen unterteilt.

Hinsichtlich der virtuellen Mobilität rücken digitale Lösungen, wie Plattformen zum Gesprächsaustausch oder Applikationen (Apps) zur Arbeitserleichterung, in den Vordergrund. Das Dezernat 6 hat bereits Marktsichtungen zu verschiedenen Themen durchgeführt. Darüber hinaus wurden einige Apps sowie Webanwendungen zur Unterstützung des Arbeitsalltags und zum Ausbau von neuen Mobilitätsoptionen angeschaut (siehe Kapitel 4). Neben diesen Rechercheaufgaben fallen ebenfalls zunehmend Lösungen von Unternehmen in das Blickfeld, die das Interesse auf innovative und inklusive Mobilitätslösungen lenken.

Als Best-Practice-Beispiel hinsichtlich der Berücksichtigung von Beeinträchtigungen gilt die SAP SE, ein in Deutschland ansässiges Softwareunternehmen, die sich beispielsweise bei Produkten für sehbehinderte Kund*innen explizit die Unterstützung von Mitarbeitenden sucht, die ebenfalls eine Sehbehinderung aufweisen, da diese die entsprechenden Bedürfnisse der Kund*innen am besten bewerten und einschätzen können.⁸ Sie arbeiten demnach getreu dem Motto „Nicht ohne uns über uns“, verankern somit die UN-BRK in ihrer Praxis und denken die Barrierefreiheit von Anfang an mit („by Design“). Eine solche Herangehensweise könnte auch für die Ergründung von Produkten im räumlichen Bereich hilfreich sein, sodass z. B. sehbeeinträchtigte Mitarbeitende eine neue Indoornavigation – digital gestützt oder physisch – testen und die Praxistauglichkeit prüfen, bevor das Produkt auf den Markt gebracht wird.

⁷ Vgl. Bundesfachstelle für Barrierefreiheit (2021): Initiative Sozialraum Inklusiv. [URL: https://www.bundesfachstelle-barrierefreiheit.de/DE/Initiative-Sozialraum-Inklusiv/Bundesteilhabepreis/Bundesteilhabepreis-2019/Bundesteilhabepreis-2019_node.html;jsessionid=283B97106C02081E19F7BC74377497FD, abgerufen am 29.07.2021].

⁸ Vgl. UnternehmensForum e. V. u.a. (2014): Best Practice für Inklusion – Unternehmen setzen auf Beschäftigung von Menschen mit Behinderung, S. 18.

Aber nicht nur im persönlichen Austausch und bei der Entwicklung von digitalen Lösungen werden die Zugangsbarrieren für Menschen mit Behinderung berücksichtigt und abgebaut. In der physischen Mobilität beschleunigt der Einsatz von E-Fahrzeugen und der Ausbau der Ladeinfrastruktur als innovative Mobilitätsoption die Förderung von barriereärmeren Fortbewegungsmitteln. So sind z. B. die neuesten Assistenzsysteme, wie eine Sprachsteuerung oder Fahrzeug-Außenkamera häufig in Elektroautos wiederzufinden. Das nicht benötigte Schaltgetriebe in Elektroautos ermöglicht die Steuerung des Fahrzeugs mit einer Hand (siehe hierzu auch Vorlage 15/683, S. 5). Als Beispiel für Barrierefreiheit und E-Mobilität aus der Praxis kann ein in Deutschland produzierter Elektro-Kleinwagen angeführt werden, der bei Bedarf u. a. neben einem vollautomatischen Rollstuhlverladesystem oder einer klappbaren Transferhilfe auch Handbediengeräte für Gas und Bremse aufweisen kann.⁹ Auch die Weiterentwicklung des autonomen Fahrens kann zukünftig bspw. sehbehinderten Menschen das eigenständige Autofahren ermöglichen. An dieser Stelle ist allerdings zu betonen, dass die Assistenzsysteme dahingehend noch nicht ausgereift sind.

Handlungs- und Nachholbedarf besteht ebenso bei der Ladeinfrastruktur für die Elektroautos, da diese häufig nicht barrierefrei gestaltet ist. Die Parkplätze weisen des Öfteren nicht die notwendige Breite auf, um das Ein- und Aussteigen als Rollstuhlfahrende*r zu ermöglichen. Displays sind oft zu hoch angebracht und sorgen für zusätzliche Hindernisse. Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur und der Berliner Verein Sozialheld*innen setzen sich gemeinsam für die konkrete Zieldefinition von Anforderungen an barrierefreie E-Ladeinfrastruktur ein und möchten diesen Bereich verbessern, sodass barrierefreie Infrastruktur von Anfang an mitgedacht wird.¹⁰

Diese wirtschaftlichen Entwicklungen werden durch das datengestützte Mobilitätsmanagement berücksichtigt, welches auch besondere Bedürfnisse der Zielgruppen des LVR in den Blick nimmt.

2.3 Mobilität und Inklusion im öffentlichen Sektor

Deutschland hat sich mit der Unterzeichnung der UN-BRK dazu verpflichtet, die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen zu gewährleisten. Diese Verpflichtung ist auch im öffentlichen Sektor umzusetzen und tangiert neben dem Ausbau der digitalen, möglichst barrierefreien Technologien auch die Personalpolitik und das Gebäudemanagement. Ein barrierefrei gestalteter Arbeitsplatz, der die Teilhabe am Berufsleben gewährleisten und Einschränkungen vermeiden soll, ist ebenso wichtig, wie die Einführung barrierefreier digitaler Lösungen für die Fortbewegung im digitalen Raum.

Die Deutsche Bahn AG, die sich zu 100 Prozent im Eigentum des Bundes befindet, die an dieser Stelle beispielhaft genannt wird, hat in ihrem „AktionsplanBahn 2.0“ Handlungsschwerpunkte für die Jahre 2018 – 2022 festgeschrieben, die einen Beitrag zum Nationalen Aktionsplan der Bundesregierung (NAP) leisten sollen. Es wird auf die UN-BRK und den neuen Nationalen Aktionsplan 2.0 (NAP 2.0) eingegangen sowie die Verbesserung der Barrierefreiheit der Kund*innen in den Fokus genommen. Jährliche Evaluationen sollen den

⁹ Vgl. Messe Düsseldorf GmbH (2021): Mobilität ohne Grenzen: e.GO Life vorgestellt [URL: https://www.rehacare.de/de/News/Mobilit%C3%A4t_ohne_Grenzen_e.GO_Life_vorgestellt, abgerufen am 07.01.2022].

¹⁰ Vgl. Sozialhelden e.V. (2021): Laden ohne Hindernisse [URL: https://sozialhelden.de/blog/laden-ohne-hindernisse/?mc_cid=b664959fdb&mc_eid=ddc317b54c, abgerufen am 07.01.2022].

Erfolg messbar machen. Der angesprochene NAP 2.0 der Bundesregierung aus dem Jahr 2016 verleiht der Umsetzung angestrebter Maßnahmen zur Verbesserung der Teilhabe von Menschen mit Behinderungen Rückenwind. Insgesamt 175 Maßnahmen in 13 Handlungsfeldern bringen unterschiedliche Aktivitäten, Projekte und Initiativen in den Maßnahmenkatalog sowie das Zielsystem mit ein. Das Ziel ist auch hier den, in der UN-BRK festgehaltenen, menschenrechtlichen Verpflichtungen nachzukommen und die uneingeschränkte Teilhabe aller Menschen in den unterschiedlichen Lebensbereichen, insbesondere in der barrierefreien Fortbewegung, zu realisieren. Das Thema Mobilität wird an dieser Stelle als achttes Handlungsfeld aufgegriffen: Die hier enthaltenen Maßnahmen umfassen die Überprüfung von Normen im Bereich Verkehr, ein Handbuch für Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr, Programme zur Schaffung von Barrierefreiheit im Bereich des Schienenpersonenverkehrs, die Förderung eines Projektes zur Schaffung eines verkehrsträgerübergreifenden digitalen Reiseinformations- und Zielführungssystems sowie eine Kampagne für die verbesserte Akzeptanz von Blindenführ- und Assistenzhunden in sensiblen Bereichen der Privatwirtschaft.¹¹

Auch das Land NRW ist aktiv: Der Aktionsplan der Landesregierung NRW wird aktuell reformiert. Des Weiteren hat das Landesverkehrsministerium NRW für den ÖPNV im Rheinland zuletzt rund 10,40 Mio. Euro Zuwendungen über den Nahverkehr Rheinland für 11 Maßnahmen des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen zur Verfügung gestellt.¹²

Das Bedürfnis nach physischer Mobilität kann aber auch kompensiert werden, bevor dieses entsteht. Dies ist vor allem durch den Ausbau der virtuellen Mobilität möglich. Kommunikationsplattformen, wie die bereits im LVR eingesetzte Software für Online-Meetings, bieten den Mitarbeitenden sowie den Bürger*innen im Rheinland und Kund*innen die Möglichkeit, gemeinsame Termine und Beratungen digital durchzuführen. Dies überwindet besonders in Zeiten der globalen Pandemie Zugangsbarrieren, die in der physischen Mobilität vorhanden gewesen wären. Des Weiteren kann zusätzlich sowohl das Bedürfnis nach virtueller als auch nach physischer Mobilität berücksichtigt werden, indem digitale Portale die notwendige Informationsübermittlung sicherstellen (siehe hierzu Kapitel 4). Sowohl Unternehmen in der Privatwirtschaft als auch öffentliche Arbeitgeber nutzen die eigene Infrastruktur, Internet- und Intranetseiten sowie unterschiedliche Portale zur Informationsübermittlung an Mitarbeitende und Kund*innen, sodass kein Mobilitätsbedürfnis entsteht. Der Ausbau von virtuellen Mobilitätsoptionen soll in dem Zusammenhang jedoch explizit nicht den Abbau von physischen Zugangsbarrieren ersetzen. Teilhabe am Leben betrifft sowohl die Zugänglichkeit von Räumlichkeiten, Bildungsangeboten o.ä. vor Ort als auch die Unterstützung durch digitale Kommunikations- und Informationstechnologien.

¹¹ Vgl. Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2016): Teilhabe – Nationaler Aktionsplan 2.0 [URL: <https://www.bmas.de/DE/Soziales/Teilhabe-und-Inklusion/Nationaler-Aktionsplan/nationaler-aktionsplan-2-0.html>, abgerufen am 27.01.2022].

¹² Vgl. Zweckverband Nahverkehr - SPNV & Infrastruktur – Rheinland (2021): Vorlage NVR-68/2021 - ÖPNV-/SPNV-Investitionsförderung – Fortschreibung des Infrastrukturfinanzierungsplans sowie des internen Förderprogramms nach § 13 ÖPNVG NRW [URL: https://snet.nvr.de/snetrim/UGhVM0hpd2NXNFDf-cExjZdy11S2csObFhS955ciNg1j5dtIZ4fqV7OnDhKzf-_oU/Mitteilungsvorlagen_NVR_-HA-_ZV-_VA-_NVR-68-2021.pdf, abgerufen am 23.02.2022].

3. Entwicklung eines inklusiven Mobilitätsmanagements im LVR

Als Deutschlands größter Leistungsträger für Menschen mit Behinderung engagiert sich der LVR für Inklusion in allen Lebensbereichen. Mit Blick auf die Mobilität und Inklusion bedeutet dies, dass der LVR eine regionale sowie bundesweit gewichtige Stimme für Menschen mit Behinderung und deren Mobilitätsbedürfnisse darstellt. Diese gesellschaftliche Verantwortung des LVR wird gestützt von nationaler sowie internationaler Regulierung. So wurde bereits die Bedeutung der inklusiven Mobilität für Menschen mit Behinderung im Rahmen der UN-BRK und des § 8 Absatz 3 des PBefG in Kapitel 2 angesprochen. Die wichtige Stellung der Thematik verdeutlicht sich in Artikel 20 UN-BRK der besagt, dass die größtmögliche Unabhängigkeit im Sinne von Selbstbestimmung in der persönlichen Mobilität für Menschen mit Behinderungen angestrebt wird.

Die UN-BRK gilt ohne Einschränkungen und Ausnahmen für alle staatlichen Ebenen sowie entsprechend für den LVR. Zentrale Grundlage für die Umsetzung der BRK im LVR ist der LVR-Aktionsplan „Gemeinsam in Vielfalt“, der am 7. April 2014 vom Landschaftsausschuss beschlossen wurde. Der Aktionsplan definiert 12 strategische Zielrichtungen in vier Aktionsbereichen, die menschenrechtliche Anliegen der UN-BRK in die Arbeit der LVR-Dezernate dauerhaft und langfristig verankern. Auch die barrierefreie Mobilität wird in den Zielrichtungen „Die Partizipation von Menschen mit Behinderungen im LVR ausgestalten“, „Den Inklusiven Sozialraum mitgestalten“, „Die Barrierefreiheit in allen Liegenschaften herstellen“ und „Die Zugänglichkeit von Informationen sicherstellen“ strategisch thematisiert.¹³ So wird im Aktionsplan die Bedeutung der Zugänglichkeit der allgemeinen Infrastruktur (ÖPNV, Kultur und Freizeit usw.) betont sowie auch die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Liegenschaften des LVR. Der LVR hat im Rahmen des Aktionsplans somit bereits erkannt, dass die bedarfsgerechte Mobilität einen Beitrag für die Inklusion leisten kann und muss.

3.1 Mobilität im Rahmen der Aufgabenerfüllung des LVR

Der LVR ist jedoch nicht nur Sprachrohr im Bereich der inklusiven Mobilität für Menschen mit Behinderung, sondern auch Akteur. So findet sich das Thema in vielfältiger Weise innerhalb des Verbands wieder; Abbildung 2 versucht die unterschiedlichen Dimensionen der inklusiven Mobilität im LVR abzubilden – wie die Vielzahl von Fahrdiensten, die unterschiedlichen Besucher*innenverkehre rund um die Museen und Kliniken sowie die dezentralen Beratungsstellen, die vielfältigen Veranstaltungen und die politischen Gremiensitzungen, aber auch die Mitarbeitendenmobilität im Verband.

¹³ Vgl. LVR-Stabsstelle Inklusion – Menschenrechte - Beschwerden (2020): Gemeinsam in Vielfalt 2020 – Wie der Landschaftsverband Rheinland die UN-Behindertenrechtskonvention umsetzt.

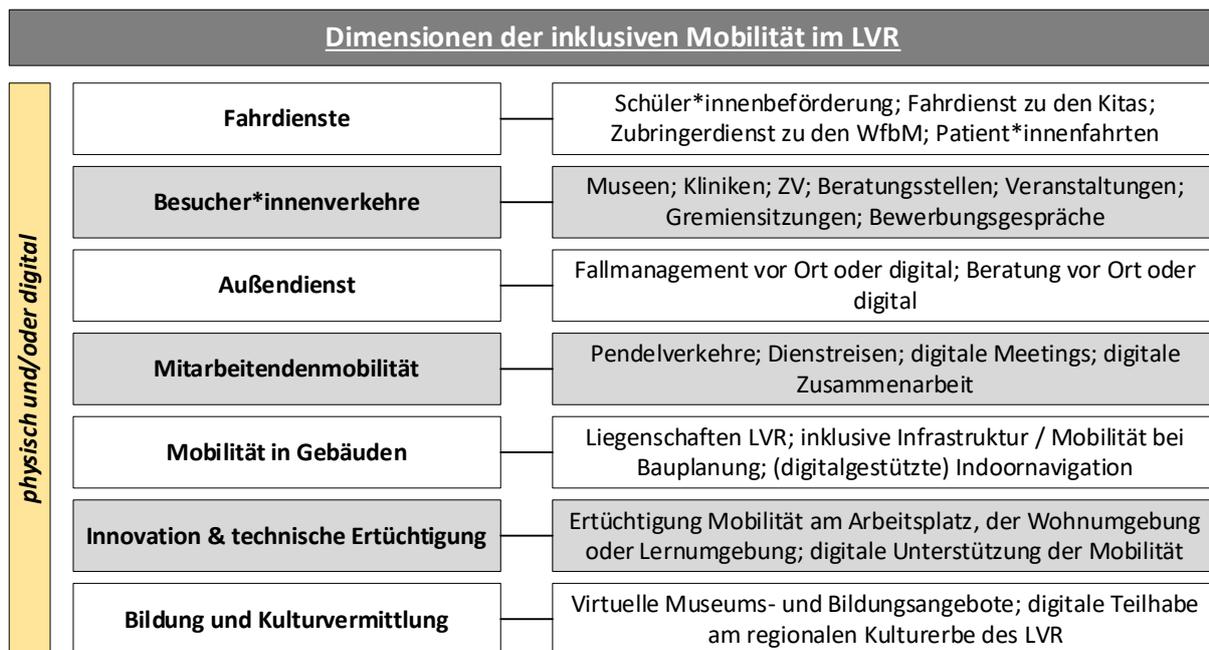


Abbildung 2: Dimensionen der inklusiven Mobilität im LVR¹⁴

Die inklusive Mobilität betrifft viele Bereiche des Verbands und ist somit, neben den klar zuzuordnenden Feldern wie den Fahrdiensten, teilweise quer zur bestehenden Dezernatsstruktur zu sehen.

Das Dezernat 6 hat sich durch Gespräche mit den entsprechenden (Fach-)Dezernaten im Rahmen dieser Vorlage einen ersten Überblick über die aktuelle Situation verschafft. Auch die im vergangenen Jahr an die Verwaltung gerichtete Anfrage 15/2 zu aktuellen Daten rund um die Fahrdienste und Patient*innenverkehre lieferte wichtige Erkenntnisse. Im Folgenden wird dargestellt, welche Dimensionen von inklusiver Mobilität sich in den einzelnen Dezernaten wiederfinden um zu verdeutlichen, auf welche vielfältige Art und Weise das Thema die Aufgabenerfüllung des LVR berührt.

Dezernat 3

Das Dezernat 3 berührt die Besucher*innenverkehre durch das hier angesiedelte Liegenschaftsmanagement. Es gilt zu betrachten, wie die Situation in den Liegenschaften hinsichtlich der Barrierefreiheit aussieht, etwa inwiefern die Lage vor Ort auf barrierefreie Angebote ausgelegt ist und welche Barrieren vor Ort bestehen. Das im Jahr 2016 durch das Dezernat 3 veröffentlichte Integrierte Klimaschutzkonzept (IKSK) denkt im ganzheitlichen Ansatz zum Handlungsfeld der Mobilität den Inklusionsaspekt bereits als wichtigen Aspekt mit (siehe IKSK, S. 83). Zukünftig wird im Dezernat 3 auch das Thema der barrierefreien Ladeinfrastruktur eine Rolle spielen, wenn der Ausbau der E-Mobilität im LVR weiter vorangetrieben wird.

Dezernat 4

Dezernat 4 hat insbesondere Berührungspunkte mit den Fahrdiensten und Besucher*innenverkehren. Die Fahrdienste zu den Kitas ermöglichen Kindern mit speziellen Mobilitätsbedürfnissen die Anreise zu den Tageseinrichtungen und fangen so das mangelhafte An-

¹⁴ Eigene Darstellung des FB 61.

gebot barrierefreier Mobilitätsoptionen für eine selbstständige Anreise auf. Wichtig zu erwähnen ist, dass hier gerade Lösungen für die physische Mobilität von besonderer Bedeutung sind, da der Weg zu den Kitas nicht entfallen kann.

Im Hinblick auf die Besucher*innenverkehre können die dezentralen Strukturen des Dezernats 4 als positiver Aspekt inklusiver Mobilität genannt werden: Fallmanager*innen sitzen an diversen Standorten in den Gebietskörperschaften und fahren auch in verschiedenste Einrichtungen (u. a. Frühförderstellen, Kitas), um den betroffenen Personen kürzere Wege zu ermöglichen – auch auf virtuelle Mobilität in Form von Online-Calls wird zurückgegriffen. Die externe Mobilität kann deshalb räumlich verkürzt und ggfs. teilweise durch digitale oder interne Mobilität abgefangen werden.

Dezernat 5

Im Dezernat 5 ist die Schüler*innenbeförderung zu den LVR-eigenen Förderschulen angesiedelt. Doch auch Besucher*innenverkehre fallen durch Seminarbesuche des LVR-Inklusionsamtes, Beratungsgespräche und Bewerbungsgespräche an. Vergleichbar zu den Fahrdiensten zu den Kitas kann auch die Schüler*innenbeförderung nicht durch virtuelle Formate ersetzt werden, da der Weg zu den Schulen nicht entfallen kann. Ebenfalls kann das Seminargeschäft durch Elemente des E-Learnings ergänzt, aber nicht gänzlich ersetzt werden. Als eine Herausforderung wurde die teilweise schlechte Anbindung der Standorte, beispielsweise von Tagungsstätten und Unternehmen, die vom LVR-Inklusionsamt vor Ort beraten werden, identifiziert: Die Nutzung des ÖPNV als barrierearme Alternative zu PKWs ist häufig nicht möglich. Im Fall der wenigen Schüler*innen, die vor dem Hintergrund ihres Krankheits- und Behinderungsbildes in der Lage wären, eigenständig den ÖPNV zu nutzen, muss dann ebenfalls auf die Schüler*innenbeförderung zurückgegriffen werden.

Dezernat 7

Im Dezernat 7 liegt die Verantwortlichkeit für den Fahrdienst zu den Werkstätten für Menschen mit Behinderung (WfbM). Das Dezernat leistet hier einen Beitrag zur barrierefreien Mobilität, indem es Anforderungen an die Beauftragung der Fahrdienste durch die WfbM formuliert und so die Qualität dieser wichtigen Mobilitätsoption gewährleistet. Gemäß SGB IX hat es das Dezernat des Weiteren zur Aufgabe, inklusive Lebensverhältnisse zu fördern und in diesem Rahmen die Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu ermöglichen. Die Fahrdienste für Menschen mit Behinderung leisten zwar einen Beitrag zum Abbau von Teilhabebarrieren, ermöglichen jedoch noch keine Teilhabe auf Augenhöhe ohne Sonderbehandlung. Für das Dezernat ist es daher erstrebenswert, dass möglichst allen Leistungsberechtigten Mobilitätsoptionen zur Verfügung stehen, welche sie selbstständig, gegebenenfalls mithilfe digitaler Hilfsmittel, nutzen können – etwa den ÖPNV. Wenn die Nutzung des ÖPNV für Leistungsberechtigte nicht zumutbar ist, gewährt das Dezernat 7 Mobilitätshilfen gemäß §§ 83 und 114 SGB IX – dazu gehören u. a. Beförderungsleistungen durch die örtlichen Träger oder Leistungen, die das Führen eines eigenen Kfz ermöglichen. Ob die Nutzung des ÖPNV nach §§ 83 und 114 SGB IX zumutbar ist, hängt dabei jedoch ausschließlich von der Art und Schwere der Behinderung ab, nicht vom vorhandenen Angebot öffentlicher Verkehrsmittel. Der teilweise mangelhafte Ausbau oder die fehlende Barrierefreiheit bestehender Bus- und Bahnlinien werden bei der selbstbestimmten Mobilität somit zu einem Problem, welches sich auch nicht über die Mobilitätshilfen auffangen lässt.

Den Abbau von Teilhabebarrieren treibt das Dezernat 7 auch im Projekt „Inklusiver Sozialraum“ voran. Dabei hat das Projektteam erkannt, dass Mobilitätsbarrieren viel mehr sein

können als fehlende Rampen vor einem Gebäude: Sowohl die physische, als auch die virtuelle Barrierefreiheit in (digitalen) Räumen, auf öffentlichen Plätzen, in Arbeitsstätten, Verkehrsmitteln und bei Dienstleistungen sowie auch Wohnungen und Freizeitangebote für alle Menschen sollen in der gemeinsamen Arbeit mit Kommunen und Vertreter*innen der Selbsthilfe von Menschen mit Behinderungen adressiert werden.

Dezernat 9

Rund um die Kultureinrichtungen gibt es im Dezernat 9 einige thematische Ansatzpunkte für die inklusive Mobilität. Das Dezernat folgt dabei dem Ansatz der größtmöglichen Selbstständigkeit. Besucher*innen mit unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen sollen sich eigenständig orientieren und bewegen. Dazu setzt das Dezernat 9 den Gedanken der Barrierefreiheit bereits an vielen Stellen um - beispielsweise durch extra ausgewiesene barrierefreie Rundwege in den Freilichtmuseen oder die Zurverfügungstellung von technischen Hilfsmitteln wie elektrischen Rollstühlen am Standort Lindlar. Das Dezernat arbeitet auch mit dem Dezernat 3 zusammen, um die Zugänglichkeit zu den Standorten fortlaufend zu vereinfachen und Barrieren abzubauen. Die Kultureinrichtungen sind so auch im deutschlandweiten Kennzeichnungssystem „Reisen für alle“ als Ausflugsziele zertifiziert, indem die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für Menschen mit Behinderung detailliert beschrieben wird.

Da das Kulturerleben vor Ort für alle - für Menschen mit und ohne Behinderungen - im Mittelpunkt steht, steht der LVR hier vor der Aufgabe die Begebenheiten vor Ort so zu gestalten, dass die physische Teilhabe für alle ermöglicht wird. Die selten barrierefreie ÖPNV-Anbindung und bestehende Barrieren stellen jedoch ein Problem dar, auf das der LVR, wie bereits beschrieben, nur wenig Einfluss hat. Auch in den Gebäuden der Kultureinrichtungen können Barrieren aufgrund der teilweise denkmalgeschützten, historischen Bausubstanz nicht immer abgebaut werden. Hier nutzt das Dezernat 9 bereits die Möglichkeit, das physische Mobilitätsbedürfnis durch virtuelle Angebote zu ergänzen. Aktuell prüft das Dezernat 9, wie digitale Lösungen, etwa die Weiterentwicklung des Mediaguides, in Zukunft umgesetzt werden könnten. Es werden grundsätzlich auch rein virtuelle Formate, beispielsweise für Schulklassen, angeboten. Aufgrund der aktuellen Pandemielage ist die Nachfrage nach digitalen Formaten auf lange Sicht jedoch schwer einschätzbar. Wie das Dezernat 9 die Online-Verfügbarkeit des digitalen Kulturerbes und -wissens weiterhin umsetzt, ist auch der Digitalen Agenda 2025 des Dezernats 9 zur Digitalisierung des rheinischen Kulturerbes zu entnehmen.¹⁵

Wie bereits erwähnt, fallen auch quer zur Dezernatsstruktur Mobilitätsbedürfnisse an. Diese lassen sich grundsätzlich sowohl physisch mit verschiedenen Mobilitätsträgern, als auch virtuell über den Einsatz von Informationstechnologie befriedigen. Mit Blick auf die Mitarbeitendenmobilität sind Bedürfnisse im Rahmen des Pendelverkehrs, der Dienstreisen und der internen Zusammenarbeit allgemein zu nennen. Durch eine Vielzahl von Mobilitätsangeboten versucht es der LVR hier, inklusive Mobilität durch ein möglichst breites Spektrum an Optionen zu verwirklichen. Mitarbeitende mit langen Wegstrecken haben beispielsweise beim Pendeln die Wahl, ob sie mittels des ÖPNVs über das vergünstigte Job-

¹⁵ Vgl. LVR-Dezernat Kultur und Landschaftliche Kulturpflege (2021): Digitale Agenda 2025 – Ziele, Dimensionen und Schwerpunkte 2021 bis 2021 [URL: https://www.lvr.de/media/wwwlvrde/kultur/kultur_digital/dokumente_46/DigitaleAgenda2025_WEB_barrierefrei.pdf, abgerufen am 21.02.2022].

ticket, eine Mitfahrgelegenheit oder mit einem eigenen Kfz anreisen. Die Fuhrparkverwaltung der Zentralverwaltung reagiert, mit Blick auf die Dienstreisen, mit der Anschaffung von automatikbetriebenen Kfz: Hier wurde erkannt, dass Mobilitätsbarrieren für Menschen mit Behinderung bei der Nutzung von Kfz schon dadurch abgebaut werden können, dass die manuelle Schaltung entfällt. Dies ist nicht nur für Dienstreisen, sondern auch für Mitarbeitende im Außendienst ein wichtiger Schritt zur barrierefreien Mobilität. Im Bereich der internen Zusammenarbeit, bei der Mobilitätsbedürfnisse beispielsweise durch Meetings oder Veranstaltungen entstehen, geht der LVR durch den Einsatz von Anwendungen für Online-Meetings einen großen Schritt in Richtung der inklusiven Mobilität: Mitarbeitende haben die Wahl, auf physische Mobilität zu verzichten und stattdessen virtuelle Lösungen zu nutzen. Am Fallbeispiel einer Mitarbeitenden aus Dezernat 9 wird der daraus entstehende Vorteil besonders deutlich: Die Person hat die Möglichkeit über Online-Meetings regelmäßig an Teambesprechungen teilzunehmen, da ihre Gebärdendolmetscherin online zugeschaltet werden kann. Durch den immensen Anreiseaufwand stellte das physische Mobilitätsbedürfnis zuvor eine Barriere dar.

Die Positionierung des LVR als bundesweit relevanter Akteur, ermöglicht es den unterschiedlichen Dezernaten Themen rund um die inklusive Mobilität voranzutreiben und, durch das Innovationsbudget des Dezernats 6 in Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Bereichen, Innovationen zu erproben. Dies gilt nicht nur mit Blick auf die eigenen Liegenschaften, sondern auch für die hier bereits beschriebenen Fahrdienste, die durch den LVR angeboten und/oder finanziert werden. Des Weiteren ist es auch Aufgabe des Verbands auf die häufig unzulängliche ÖPNV-Infrastruktur rund um die eigenen Liegenschaften hinzuweisen. Beispielhaft sei hier die Situation am Bahnhof Köln-Deutz erneut genannt. Personen mit Einschränkungen im Bewegungsapparat ist es nicht möglich, barrierefrei alle Gleise zu erreichen. Es müssen umständliche Alternativrouten geplant werden, weil lediglich das S-Bahngleis über einen Aufzug verfügt und die Überwindung der Höhen zulässt. Dieses Fallbeispiel zeigt auch die Abhängigkeit des Verbands von Dritten (hier der Deutschen Bahn) und die Notwendigkeit der verstärkten Vernetzung mit externen Partner*innen, um zufriedenstellende Lösungen für die inklusive Mobilität zu erreichen. In diesem Zusammenhang sei erneut auf das PBefG¹⁶ verwiesen sowie auf die gesetzlich festgehaltene vollständig barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV aller Personengruppen ab dem 01.01.2022: Die Problematik, welche sich durch die Vielzahl von Ausnahmetatbeständen ergibt, wird in den Ausführungen zu den Dezernaten deutlich.

3.2 Digitalisierung

Ein wesentliches Ziel des digital vernetzten, datengestützten Mobilitätsmanagements im LVR ist die aktive Gestaltung der Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit und ohne Behinderungen unter dem Gesichtspunkt der Inklusion. Dabei ist die Kompensation physischer Mobilitätsbedürfnisse ein erster großer Ansatzpunkt, um Teilhabemöglichkeiten von Menschen mit Behinderung zu verbessern und bestehende Barrieren dieser Form der Mobilität zu vermeiden. Dies kann beispielsweise über die vermehrte Nutzung digitaler Kommunikationstools erreicht werden. In diesem Fall kann häufig, sofern von den Beteiligten gewünscht, von einem persönlichen Treffen abgesehen werden. Jedoch ist es ebenso wichtig, die Nutzbarkeit physischer Mobilität durch den Einsatz digitaler Produkte zu verbessern.

¹⁶ Vgl. § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG.

Mit Blick auf digitale Produkte ist es auch im Mobilitätsbereich entscheidend die Barrierefreiheit von Beginn an mitzudenken. Der Ansatz „by Design“ ist hier ebenso bedeutend wie der UN-BRK Grundsatz „Nicht ohne uns über uns“, also der regelhafte partizipative Einbezug von Menschen mit Behinderung in die Prozesse. Potential liegt auch in Bereichen des Internets der Dinge¹⁷, dies beschreibt den Einbezug der physischen Welt in die digitale Welt. Hier kann beispielhaft der Ausbau der E-Mobilität genannt werden; die enge Verzahnung zwischen einer auszubauenden (physischen) Ladeinfrastruktur und der entsprechenden (digitalen) Software, sollte immer auch unter den oben beschriebenen Grundsätzen der Barrierefreiheit betrachtet werden.

Rechtsgrundlagen zur digitalen Barrierefreiheit wie das Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW) und die Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung NRW (BITVNRW) bedürfen einer weiteren Schärfung in der Praxis, um perspektivisch vollständig barrierefreie Mobilitätslösungen zu finden.

Grundsätzlich sind bei der Einführung eines zentralen, datengestützten Mobilitätsmanagements im LVR all die genannten Aspekte der Digitalisierung und Barrierefreiheit in den Blick zu nehmen, um etwaige bestehende Mobilitätsbarrieren abzubauen und keine neuen Barrieren entstehen zu lassen.

3.3 Nachhaltigkeit

Gerade mit Blick auf die soziale Dimension der Nachhaltigkeit, spielt die inklusive Mobilität eine Rolle. Die Vereinten Nationen verpflichten sich durch die von ihnen selbst festgelegten Nachhaltigkeitsziele (SDGs) unter SDG 10 „Weniger Ungleichheit“¹⁸ dazu, für alle Menschen – unabhängig von Alter, Geschlecht, sexueller Orientierung, Behinderung, Ethnizität, Religion, Herkunft oder sozialem und wirtschaftlichem Status – die gleichen Möglichkeiten zu erreichen. Dies kann mit Blick auf die inklusive Mobilität für Menschen mit Behinderung über eine verstärkte Nutzung von digitalen Kommunikationstools sowie die dezentrale Erreichbarkeit des Verbands gewährleistet werden. Die Dezentralität der Fallmanager*innen in Dezernat 4 ist hier ein positives Beispiel, da diese über ihre flächenmäßige Verteilung im Rheinland bereits Mobilitätsbedürfnisse reduzieren. Dies begründet sich dadurch, dass die Eltern und/oder Jugendlichen/Kinder wohnortnah beraten werden können, sodass weniger Wegstrecke zurückgelegt werden muss. Außerdem beraten die Fallmanager*innen die Bürger*innen und therapeutischen Einrichtungen vor Ort in den Einrichtungen, sodass der Großteil des Mobilitätsbedürfnisses seitens der LVR-Mitarbeitenden abgedeckt wird.

Weiteres Potential für mehr Nachhaltigkeit liegt auch in der Schaffung sog. Co-Working-Arbeitsplätze – dezentrale Arbeitsplätze, welche für eine flexible Arbeitsgestaltung und Leistungserbringung genutzt werden können, um Wegezeiten durch mehr Dezentralisierung und Präsenz in der jeweiligen Region zu verkürzen.

Durch die verkürzten Wege entstehen nicht nur mehr Teilhabemöglichkeiten - nicht zu vernachlässigen sind darüber hinaus die entstehenden Einsparpotentiale von Treibhausgasemissionen, durch die verringerte Nutzung von umweltbelastenden Mobilitätslösungen. Eine inklusive Mobilität ist dementsprechend auch von Bedeutung für eine umweltschonende Mobilität.

¹⁷ Vgl. Mattern F., Floerkemeier C. (2010): Vom Internet der Computer zum Internet der Dinge [URL: https://www.research-collection.ethz.ch/bitstream/handle/20.500.11850/159645/287_2010_Article_417.pdf?sequence=2, abgerufen am 28.01.2022].

¹⁸ Vgl. SDG 10.2 [URL: <https://sdg-indikatoren.de/10/>, abgerufen am 28.01.2022].

3.4 Förderung und Finanzierung

Der LVR ist mit Blick auf die Förderung und Finanzierung der inklusiven Mobilität für Menschen mit Behinderung bereits ein etablierter Akteur. Von den diversen durch den LVR finanzierten Fahrdiensten¹⁹ (siehe Abbildung 2), über Fördermöglichkeiten für barrierefreie Umbaumaßnahmen, bspw. eines PKWs²⁰, bis hin zum LVR-Mobilitätsfonds²¹, der auch die Mobilitätsbedürfnisse von Schüler*innen und Kita-Kindern mit Behinderung berücksichtigt. Des Weiteren kann die Förderung zur barrierefreien Ertüchtigung des Arbeitsplatzes durch den technischen Beratungsdienst durch Mittel der Ausgleichsabgabe²² sowie die LVR-Inklusionspauschale²³, zur finanziellen Unterstützung der Schulträger für Hilfen, die für den konkreten Einzelfall für die Beschulung an der allgemeinen Schule notwendig sind, zu den Maßnahmen gezählt werden.

3.5 Attraktivität für Mitarbeitende des LVR und Menschen im Rheinland

Der LVR ist nicht nur ein großer Träger von Leistungen für Menschen mit Behinderung, sondern auch ein Vorbild im Rahmen der Inklusion. Indem sich der LVR konsequent für die gelebte Inklusion von Menschen mit Behinderung durch barrierefreie Mobilitätsangebote einsetzt, erzeugt der Verband Glaubwürdigkeit und Vertrauen bei Mitarbeitenden und Bürger*innen in sein Handeln. Um den Mitarbeitenden und Bürger*innen ihr Recht zu ermöglichen, dem Verband möglichst barrierefrei begegnen zu können, setzt der LVR auf eine gute digitale Erreichbarkeit sowie eine dezentral im Rheinland verteilte Struktur – unter anderem - Fallmanager*innen, Integrationsfachdiensten, Kliniken, Museen und Schulen. Der Verband denkt Mobilität hier nicht nur von den Mitarbeitenden und Bürger*innen hin zum LVR, vielmehr kommt der Verband digital sowie physisch in die Fläche. Dies reduziert Mobilitätsbedarfe und sorgt somit auch für eine inklusivere Mobilität.

3.6 Marktsichtung

Um das Thema der Inklusion in den unterschiedlichen Dimensionen von Mobilität im Verband zu integrieren, beschäftigt sich das Dezernat 6 mit bestehenden und neuen Projekten, sowie aktuellen wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen hinsichtlich (digitaler) Mobilitätslösungen für mehr Barrierefreiheit. Übergeordnet hat es das Dezernat 6 zum Ziel, Barrieren zu erkennen und abzubauen, (digitale) barrierefreie Angebote auszuweiten und bestehende Angebote effizienter, intelligenter und vernetzter zu gestalten. So soll die Möglichkeit der Teilhabe an jeglichen Formen der Mobilität von Mitarbeitenden, Besucher*innen und Leistungsberechtigten gefördert werden – passend zu den jeweiligen indi-

¹⁹ Ausführliche Informationen zu den Fahrdiensten können der Antwort des FB 61 auf die Anfrage Nr. 15/2 der Partei Die Linke entnommen werden.

²⁰ Vgl. §§ 83 und 114 SGB IX Leistungen zur Mobilität – in Dezernat 7 angesiedelt. § 49 Abs. 8 Nr. 1 SGB IX Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben – in Dezernat 5 angesiedelt.

²¹ Vgl. LVR-Mobilitätsfonds [URL: https://lvr.de/de/nav_main/kultur/museen/mobilitaetsfonds/lp_mobifonds.jsp, abgerufen am 28.01.2022].

²² Vgl. § 185 Abs. 3 Nr 2 SGB IX – Begleitende Hilfe im Arbeitsleben – in Dezernat 5 und 7 angesiedelt.

²³ Vgl. Vorlage 15/191, S. 7.

viduellen Einschränkungen und Bedürfnissen. Dabei sollen Daten für ein effizientes Mobilitätsmanagement genutzt werden und die Erfüllung der individuellen Mobilitätsbedürfnisse im Fokus stehen.

Am Markt existieren bereits einige Möglichkeiten zum Abbau von Barrieren in den verschiedenen Mobilitätsdimensionen. Das Dezernat 6 hat sich einen ersten Überblick zu den verfügbaren Angeboten und ihren Funktionen verschafft. Dabei wurde Soft- und Hardware betrachtet, welche sowohl die physische als auch die virtuelle Mobilität unterstützen kann. Gerade im Bereich der digitalen Lösungen und Hilfsmittel bieten deutliche Kontraste im Design, eine gut lesbare Schriftart sowie eine veränderbare Schriftgröße oder eine Sprachausgabe bei Apps, Videokonferenzsystemen, Online-Plattformen etc. Möglichkeiten mehr Barrierefreiheit zu realisieren. An dieser Stelle ist jedoch anzumerken, dass der Markt bei Lösungen, die nicht explizit auf barrierefreie Mobilität abzielen, die Prinzipien der Partizipation von Menschen mit Behinderungen selten in einem nennenswerten Umfang bedient.

In Hinblick auf die digitalgestützte physische Mobilität konnte das Dezernat 6 bereits interessante Lösungen identifizieren: So gibt es im Innenbereich smarte Indoor-Navigationssysteme (vergleichbar mit physischen Blindenleitsystemen), welche eine barrierefreie, digitale Navigation in Gebäuden ermöglichen. Für den LVR bieten hier etwa die Verwaltungsgebäude, Schulen, Krankenhäuser und Kultureinrichtungen zahlreiche Anwendungsgebiete für Personal und Besucher*innen. Aufgrund der in Gebäuden meist schwachen Signalstärke kommt bei diesen Lösungen kein GPS zum Einsatz, wie es in der Outdoor-Navigation genutzt wird, sondern alternative Systeme: beispielhaft sogenannte Beacons. Hier handelt es sich um Hardware, die innerhalb von Gebäuden, beispielsweise an Wänden, installiert wird und über WLAN oder Bluetooth die benötigten Standortinformationen ans Smartphone sendet und so eine Routennavigation ermöglicht – schematisch dargestellt in Abbildung 3.

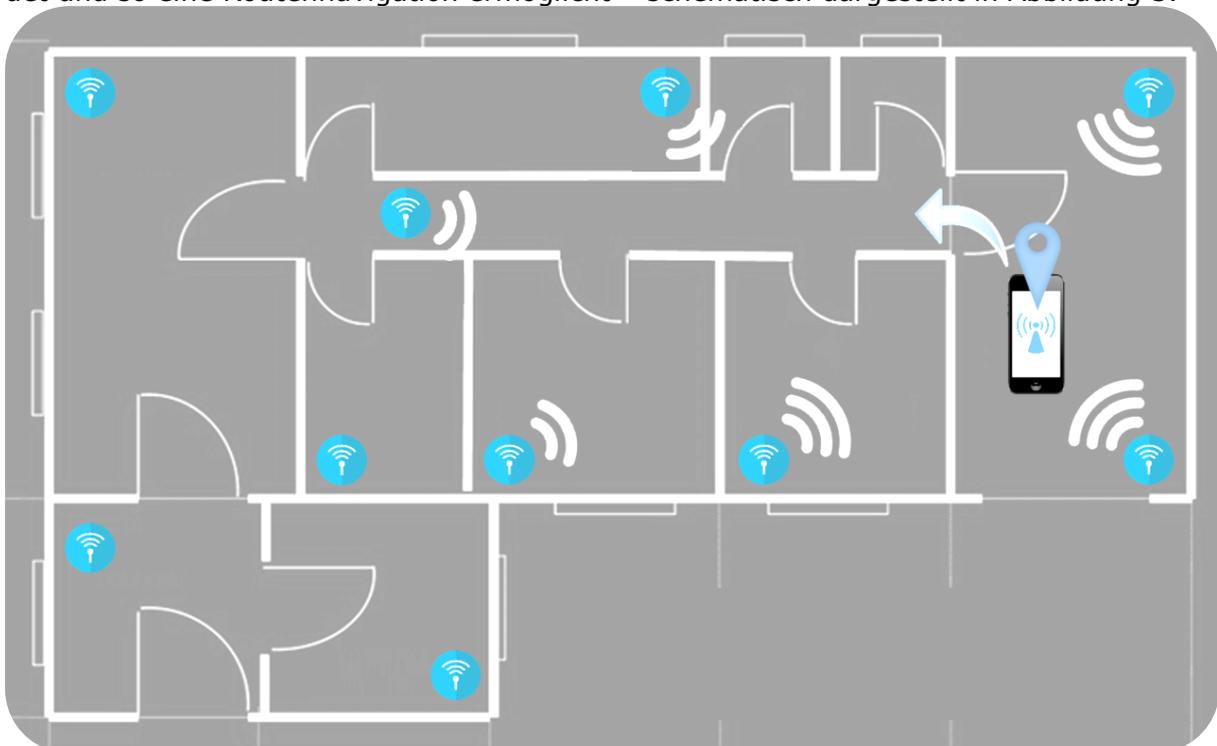


Abbildung 3: Schematische Darstellung zur Navigation mit Beacons (Blau) und Endgerät (Hier Smartphone) in Innenräumen mithilfe von WLAN oder Bluetooth Signalen

Andere digitale Indoor-Navigationssysteme kommen jedoch auch ganz ohne solche Beacons und Internetverbindung aus. Die Nutzenden benötigen bei allen betrachteten Systemen lediglich ein Smartphone oder ein anderes kompatibles Endgerät. Je nach System ist die selbstständige Aktualisierung von Gebäudedaten (etwa Raumnummer, interessante Navigationsziele etc.), eine wartungsfreie Nutzung nach einmaliger Installation, oder auch die Integration in eigene Apps und Software möglich.

Auch im Außenbereich, beispielsweise für die Nutzung des ÖPNV, gibt es Anwendungen zur barrierefreien Mobilität – so etwa Apps, die die Nutzenden sicher von Tür zu Tür, zum passenden Bus oder Auto navigieren – für Sehbehinderte etwa funktioniert dies über Audiosignale oder Vibrationen. Auch eine direkte Kommunikation mit dem Fahrzeug, etwa um einen Haltewunsch anzuzeigen oder die Position des Fahrzeugs zu übertragen, ist möglich.

Digitalgestützte Angebote zur Unterstützung der physischen Mobilität gibt es damit bereits einige, bezüglich virtueller Mobilität ist das Angebot hingegen noch nicht sehr breit. Natürlich lässt sich sagen, dass bereits das Angebot virtueller Mobilität an sich den Abbau einiger bestimmter Barrieren fördert. Virtuelle Mobilitätsangebote sind jedoch selten in sich barrierefrei – gerade für hör- oder sehbehinderte Menschen und Menschen mit geistigen Einschränkungen gibt es auch in der virtuellen Mobilität zahlreiche Barrieren. Es gibt kaum Lösungen, welche sich gezielt an Menschen mit Behinderung richten und darauf ausgerichtet sind, solche Barrieren abzubauen. Einige Anwendungen berücksichtigen jedoch unterschiedliche Barrieren und ermöglichen so auch Menschen mit verschiedenen Einschränkungen die Nutzung. Ein Beispiel hierfür sind Videokonferenzsysteme mit Untertiteln für hörbehinderte Menschen oder einer Screenreader-Fähigkeit und weiteren Features für Sehbehinderte.

3.7 Projekte

Das Dezernat 6 hat bereits einige Projekte in Planung und Umsetzung, die das Thema inklusive Mobilität für Menschen mit Behinderung aufgreifen: Im Oktober 2021 wurde eine erste App für die Mitarbeitenden eingeführt (siehe hierzu die Vorlage 15/529). Die Mitfahrapp erleichtert den Mitarbeitenden die Bildung von Fahrgemeinschaften untereinander und spart nicht nur Zeit sondern auch Ressourcen (z. B. Treibhausgasemissionen, Parkplatzflächen) ein. Die App ist mit den gängigen Readersystemen für sehbehinderte Menschen kompatibel, aber zum aktuellen Zeitpunkt nicht gänzlich barrierefrei. In Kooperation mit dem Hersteller besteht ein enger Austausch zu Themen der Barrierefreiheit und der Hersteller teilte bereits mit, dass der Abbau von Barrieren für das Jahr 2022 im Zielkorridor verankert ist. Gemeinschaftlich soll die App barriereärmer weiterentwickelt werden, sodass diese vollumfänglich von Menschen mit und ohne Sehbehinderung genutzt werden kann.

Der anstehende Ausbau der E-Mobilität im LVR bietet hinsichtlich der Prinzipien Inklusion „by Design“ und „Nicht ohne uns über uns“ Potential und berührt eine Vielzahl von Mobilitätsdimensionen, wie den Mitarbeitenden- und den Besucher*innenverkehr. Das Dezernat 6 wird hier in enger Abstimmung und Kooperation mit dem Dezernat 3 darauf achten, dass ein möglichst barrierefreier Ausbau verwirklicht wird.

Ein neues Projekt für das Dezernat 6 stellt die Testung eines innovativen Rollstuhls dar, der durch die spezielle Beschaffenheit der Reifen die Überwindung von Hindernissen wie Bordsteinen oder sogar Treppen ermöglichen soll. Das Dezernat 6 überprüft aktuell, ob

dieser im Bereich der Besucher*innenverkehre oder Schüler*innenmobilität, beispielsweise in den Kultureinrichtungen oder LVR-Förderschulen, zum Einsatz kommen kann und arbeitet an der Erstellung eines entsprechenden Projektplans. Eine Erprobung würde gemeinschaftlich mit den betroffenen Dezernaten erarbeitet und durchgeführt.

Des Weiteren arbeitet der LVR auch an der Möglichkeit, Mobilitätsbedarfe zu reduzieren, bevor diese entstehen. An dieser Stelle wird auf den Beratungskompass verwiesen, der durch das Dezernat 6 eingeführt wurde und die Informationsvermittlung an rat- und hilfesuchenden Bürger*innen erleichtert. Das Projekt verweist neben den vielfältigen Beratungsstellen im LVR auch auf wohnortnahe Beratung von Partnerinstitutionen. Ebenso sollen hier technische Instrumente, wie zum Beispiel eine Übersetzungsfunktion in leichte Sprache und Gebärdensprache, die Bürger*innen unterstützen. Im Rahmen seines Umsetzungsprogramms zum Onlinezugangsgesetzes (OZG) arbeitet der LVR ebenfalls auf die Reduzierung von Mobilitätsbedürfnissen hin, indem er physische Mobilität durch eine (möglichst) medienbruchfreie Antragsstellung begleitet.

Zu guter Letzt gibt es im LVR noch weitere Projekte, die das Thema inklusive Mobilität aufgreifen. Exemplarisch kann die Informationsseite „Wege zum LVR“ (<https://wege-zum.lvr.de>) genannt werden. Die Seite bietet Wegbeschreibungen zu den diversen Einrichtungen des LVR für Menschen mit und ohne Mobilitätseinschränkungen. Aktuell ist das Projekt gerade für die Kultureinrichtungen interessant, da es als Möglichkeit gesehen wird die teilweise schlechte öffentliche Verkehrsanbindung durch eine möglichst gute Informationslage aufzufangen.

4. Ausblick

Im Zuge des Mobilitätsmanagements im Dezernat 6 wird das Thema der inklusiven Mobilität eine wichtige Rolle spielen. Für die Teilhabe von Menschen mit Behinderung gilt es, zukünftige (digitale) Mobilitätslösungen gemäß den in der Vorlage häufig beschriebenen Prinzipien der Partizipation umzusetzen. Im Rahmen des neu durch das Dezernat 6 aufgesetzten Arbeitskreises Mobilität, der gemeinsam mit den Dezernaten 1 und 3 durchgeführt wird, werden Themen der Mobilität regelhaft besprochen. Hier bietet sich auch der Raum, um beispielsweise rund um die Entstehung des Mobilitätskonzepts das Thema Inklusion einzubringen. Darüber hinaus wird das Dezernat 6 weiterhin an den zuvor beschriebenen Projekten im Bereich der Barrierefreiheit arbeiten.

Mit Blick auf das Arbeitsprogramm der Vorlage 15/508 wird die Verwaltung im Anschluss an diese Vorlage die nächste programmatische Vorlage mit dem Thema „Vernetzte Mobilität“ zeitnah vorlegen.

In Vertretung

J a n i c h