

# Materialien zur Entwicklungsfinanzierung

Ausgabe 1, 26. März 2025 // Autor: Angelika Zwicky, Redaktion: Friederike Bauer / Susanne Brösamle

## Barrierefreie Mobilität – nicht nur wichtig für Menschen mit Behinderungen

### Mobilität ist ein Grundbedürfnis

Fortbewegung gehört zur menschlichen Existenz wie das Atmen oder Schlafen. Wer sich von A nach B bewegen kann, hat mehr vom Leben. Mobilität ist mithin ein Stück Lebensqualität. Und sie stellt eine entscheidende Voraussetzung für gesellschaftliche Inklusion und selbstbestimmte Teilhabe am wirtschaftlichen und politischen Leben dar.

Der Zugang zu grundlegenden Lebensbereichen wie Arbeit, Wohnen, Freizeit, Sport, Medien oder sozialen Kontakten hängt maßgeblich davon ab, ob die Mobilitätsangebote barrierefrei sind. Kann sie auch ein blinder Mensch nutzen? Gibt es Aufzüge und Rampen für Rollstuhlfahrende? Besonders im öffentlichen Personennahverkehr bestehen fast überall auf der Welt noch erhebliche Barrieren, die Menschen mit Behinderungen in ihrer Bewegungsfreiheit einschränken. Deshalb spielt das Thema auch in der deutschen Entwicklungszusammenarbeit eine wachsende Rolle. Ihre Arbeit ist eingebunden in die Menschenrechtsziele der Bundesregierung und in die entsprechenden internationalen Übereinkünfte.

### Der politische Hintergrund

Im Jahr 2006 hat die Generalversammlung der Vereinten Nationen die UN-Behindertenrechtskonvention verabschiedet. In Deutschland trat sie 2009 in Kraft und wurde seither durch verschiedene Gesetze weiter konkretisiert. Im Mittelpunkt der Konvention steht das Ziel, die Gleichberechtigung explizit für Menschen mit Behinderungen festzuschreiben und ihnen damit Zugang zu verbrieften Rechten zu verschaffen.

Das Thema Mobilität wird darin in zwei Artikeln hervorgehoben: Artikel 9 fordert die „Zugänglichkeit“ der physischen Umwelt, einschließlich Transportmitteln sowie

Informations- und Kommunikationssystemen. Artikel 20 zielt darauf ab, die „persönliche Mobilität“ von Menschen mit Behinderungen mit größtmöglicher Unabhängigkeit im Sinne von Selbstbestimmung sicherzustellen. Er verpflichtet die Vertragsstaaten mit Blick darauf zu wirksamen Maßnahmen.

### Zum Begriff Barrierefreiheit

Barrierefreiheit bedeutet, dass unter anderem Gebäude, Verkehrsmittel, Freizeitangebote und Arbeitsplätze so gestaltet werden, dass sie für jeden Menschen ohne fremde Hilfe zugänglich sind. Das bezieht sich über bauliche Barrierefreiheit hinaus zum Beispiel auch darauf, dass Formulare in leichter Sprache verfügbar sind oder dass bei Vorträgen Gebärdendolmetscher:innen beteiligt sind.



Rampe statt Treppe oder Rampe und Treppe – damit lässt sich viel bewirken.

### Verschiedene Bedürfnisse

Es gibt verschiedene Beeinträchtigungen, die jeweils andere Anforderungen an barrierefreie Mobilität stellen. Deshalb ist es bei Mobilitätsmaßnahmen wichtig, diese Unterschiede zu berücksichtigen und auf die diversen Bedürfnisse einzugehen. Konkret lassen sich bei den Behinderungen für die praktische Realisierung mobilitätsfördernder Angebote vier Bedürfnisgruppen unterscheiden: Bewegen, verstehen / orientieren, sehen, hö-

ren. Sie gilt es entsprechend schon bei der Projektplanung mit einzubeziehen:

- **Motorische Beeinträchtigungen:** Menschen mit Beeinträchtigungen ihrer Motorik sind auf unterschiedliche Weise in ihrer Bewegung eingeschränkt und zum Teil auf Hilfsmittel wie Gehhilfen, Rollatoren oder Rollstühle angewiesen. Im Straßenverkehr hat diese Personengruppe mit speziellen Herausforderungen zu kämpfen, besonders beim Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln, bei der Nutzung von Fußwegen, Bedienelementen und von Fahrzeuginfrastruktur wie Sitzen oder Stufen. Hier gilt zudem das Fuß-Rad-Prinzip. Es bedeutet, dass alle Bereiche, die gehend erreicht werden können, auch rollend (z.B. mit Rollstühlen oder Rollatoren) erreichbar sein müssen. Dabei sind dann zum Beispiel Rampen entscheidend oder Aufzüge, Eingänge ohne Stufen oder Schwellen sowie Parkplätze, die Rollstuhlfahrenden vorbehalten sind. Das alles gilt es nach dem Fuß-Rad-Prinzip zu bauen und einzurichten.

- **Kognitive Beeinträchtigungen:** Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen können zum Beispiel Probleme bei der Orientierung im Straßenverkehr, beim Finden des richtigen Verkehrsmittels oder beim Lesen des Fahrplans bekommen. Einfache, verständliche Symbole, intuitiv erfassbare Benutzeroberflächen sowie mehrsprachige und leicht verständliche Anleitungen helfen, mögliche Hürden zu minimieren. Die sogenannte KISS-Regel – Keep it short and simple – ist dabei ein wichtiges Konzept, das noch durch Piktogramme, Bildsprache und Orientierungssysteme unterstützt werden kann.

- **Sehbeeinträchtigungen:** Für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen sind akustische oder taktile Orien-

tierungshilfen wichtig. Zentral ist hier das sogenannte „Zwei-Sinne-Prinzip“. Es sieht vor, dass Informationen stets über mindestens zwei Sinne – visuell, akustisch oder taktil – verfügbar sein müssen. So sollten beispielsweise Ampelanlagen ergänzend zu optischen Signalen auch über akustische Hinweise verfügen, um sehbeeinträchtigten Personen eine bessere Orientierung zu ermöglichen. Zudem tragen taktile Leitsysteme, etwa in Form von Bodenindikatoren, maßgeblich zu einer barrierearmen Umgebung bei. Dadurch können sich auch blinde Menschen selbständig und sicher bewegen.



Mit Orientierungshilfen am Boden können sich auch sehbehinderte Menschen im öffentlichen Personennahverkehr zurechtfinden.

#### • Hörbeeinträchtigungen:

Personen mit Hörbeeinträchtigungen, einschließlich Schwerhörigkeit, sind in ihrer Mobilität eingeschränkt, wenn sicherheitsrelevante oder verkehrsbezogene Informationen ausschließlich auditiv bereitgestellt werden. Deshalb braucht es zusätzlich visuelle oder taktile Informationen, etwa durch optische Warnsignale, visuelle Anzeigen oder Vibrationsfeedback in Verkehrssystemen und Fahrzeugen. Auch hier gilt das Zwei-Sinne-Prinzip.

#### Von barrierefreien Verkehrsmitteln profitieren alle Menschen – irgendwann einmal im Leben

#### Selten von Geburt an behindert

Maßnahmen zur Verminderung von Barrieren kommen nicht nur Menschen mit Behinderungen zugute, sondern zum Beispiel auch Eltern mit Kinderwägen oder älteren Personen, die nicht mehr ganz so gut zu Fuß sind. Insofern nützt eine inklusive Verkehrspolitik allen irgendwann einmal im Leben, zumal die wenigsten Menschen mit einer Behinderung geboren werden, sondern sie im Laufe des Lebens durch Schicksalsschläge oder Krankheiten erwerben. Überdies sieht man den wenigsten

Menschen ihre Beeinträchtigung auch an; viele tragen sie im Verborgenen; trotzdem sind sie im Verkehr auf Hilfen und Orientierung angewiesen.

#### Inklusion in der EZ

Nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation (WHO) leben weltweit rund 1,3 Milliarden Menschen mit Behinderungen. Besonders hoch ist ihr Anteil in Ländern des Globalen Südens mit mittleren und niedrigem Durchschnittseinkommen. Ihre gesellschaftliche Teilhabe ist häufig eingeschränkt wegen unzureichender politischer Rahmenbedingungen, diskriminierender Einstellungen, mangelnder finanzieller Ressourcen sowie fehlender Mitbestimmungsmöglichkeiten. Zugleich haben sie ein hohes Risiko, in Armut zu fallen oder darin zu verharren. Umgekehrt erhöht Armut auch das Risiko, eine Behinderung zu entwickeln, etwa durch Mangelernährung, eingeschränkten Zugang zu medizinischer Versorgung, gefährliche Arbeitsbedingungen oder bewaffnete Konflikte, die in Entwicklungsländern deutlich häufiger vorkommen als in Industriestaaten. Im Sinne der SDGs „Leave no one behind“ befasst sich deshalb die deutsche Entwicklungszusammenarbeit mit dem Thema, auch, aber nicht nur im Zusammenhang mit Mobilitätsvorhaben.

#### Die KfW unterstützt städtischen Verkehr in Georgien

In Batumi entsteht mit KfW-Förderung neben drei Umsteigeterminals und einem Parkhaus für Park&Ride-Möglichkeiten auch ein intelligentes Verkehrsmanagementsystem. Das alles soll zu einer nachhaltigen und inklusiven Mobilität beitragen, denn die neuen Verkehrswege und -träger stellen sicher, dass auch beeinträchtigte und sozial benachteiligte Menschen Zugang zu Mobilitätsangeboten haben. So werden die drei Umsteigeterminals mit Bussen barrierefrei geplant und gebaut.

#### Aktionsplan zur Inklusion

Die Bundesregierung hat 2013 einen „Aktionsplan zur Inklusion von Menschen mit Behinderungen“ verabschiedet. Er hat das Ziel, Inklusion systematisch in der deutschen Entwicklungspolitik zu verankern und zudem inklusive Strukturen und Praktiken innerhalb der eigenen Organisation zu etablieren.

In der Entwicklungszusammenarbeit verfolgt die Bundesregierung dafür zwei Strategien:

- Einmal das Konzept „**Disability Mainstreaming**“. Es sieht vor, Inklusion als integralen Bestandteil in bestehenden Strukturen, Programmen und Maßnahmen zu verankern. Dadurch wird Inklusion zu einem Querschnittsthema, das in sämtlichen gesellschaftlichen und politischen Bereichen systematisch berücksichtigt werden muss.
- Zudem verfolgt die Bundesregierung den Ansatz des „**Empowerment**“. Er soll Menschen mit Behinderungen dazu befähigen, ein selbstbestimmtes Leben zu führen und aktiv am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Das Ziel lautet, ihre individuelle Autonomie zu stärken und Barrieren für ihre umfassende Teilhabe abzubauen. Dies erfordert unter anderem, Selbstvertretungsorganisationen einzubinden sowie gezielte Schulungen und Netzwerkarbeit zur Stärkung ihrer Mitbestimmungsmöglichkeiten zu fördern.

Beide Ansätze brauchen zudem politische „Advocacy-Arbeit“, um auf allen Ebenen inklusive Rahmenbedingungen zu erlangen.

#### Inklusion in der Praxis

Um den Inklusionszielen in der Entwicklungszusammenarbeit näher zu kommen, müssen mögliche Hindernisse und Hürden für Menschen mit Behinderungen von Anfang an mitgedacht werden. Das gilt auch für den wichtigen Mobilitätssektor. Seit Beginn 2024 gibt es dafür einen Marker in der Entwicklungszusammenarbeit, durch den sich die Beiträge zur Inklusion in den EZ-Projekten erfassen lassen.

Klar ist, dass gerade bei Mobilität verschiedene Aspekte systematisch berücksichtigt werden müssen. Dazu zählen neben barrierefreier Infrastruktur auch an die diversen Bedürfnisse angepasste Kommunikationsformen sowie Sensibilisierungsmaßnahmen für Projektbeteiligte. In enger Zusammenarbeit mit Partnerorganisationen im Globalen Süden konnte die KfW in einigen Mobilitätsvorhaben bereits in-

klusive Elemente integrieren und wird das künftig sukzessive verstärken.

### **Die KfW unterstützt neue Mobilitätssysteme in Indien**

Die KfW unterstützt Indien bei verschiedenen nachhaltigen Mobilitätslösungen. Je nach Stadt und Kontext kann es dabei zum Beispiel um Metros, Stadtbahnen, Schnellbusse, Ladeinfrastruktur, Informationssysteme oder Infrastruktur zur besseren Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger gehen. Mit berücksichtigt werden aber auch Betriebs- und Qualitätsmanagement sowie inklusive Nutzerfreundlichkeit. In Tamil Nadu zum Beispiel wurde so ein Teil der Busflotten auf Niedrigflurbusse umgestellt, die für behinderte, aber auch betagtere Menschen und Kinder besser zugänglich sind. In Bangalore wird nunmehr mit Hilfe von Expert\*innen und Betroffenen die Planung der Zugänglichkeit von zentralen Metro- und S-Bahnstationen verbessert.

### **Fazit**

Inklusion ist wichtig für Entwicklung und für das Erreichen der SDGs. Mobilität ist hier ein zentraler Faktor, weil er nicht nur die persönliche Lebensqualität erhöht, sondern auch überhaupt erst die Voraussetzungen dafür schafft, am wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Es gibt hier mithin eine menschenrechtliche, aber auch eine ökonomische Begründung für mehr Barrierefreiheit in Zügen, Bussen, U-Bahnen, auf den Straßen und überhaupt im Verkehr.

Deshalb empfiehlt es sich – nicht nur – in der Entwicklungszusammenarbeit, Inklusionsaspekte vor allem bei neuen Mobilitätsprojekten immer gleich mitzudenken. Es ist viel einfacher und auch deutlich kostengünstiger, eine Rampe direkt mitzubauen, als Infrastruktur später nachzurüsten. Der 2024 für die deutsche EZ eingeführte Inklusionsmarker wird hier im Laufe der Zeit weitere Orientierung bieten und noch genauer zeigen, wo Inklusion bereits ein inhärenter Teil ist und wo sie noch stärker berücksichtigt werden sollte.

**Herausgeber / Urheber**  
**KfW Bankengruppe**  
Geschäftsbereich  
KfW Entwicklungsbank

Palmengartenstraße 5–9  
60325 Frankfurt am Main

[info@kfw-entwicklungsbank.de](mailto:info@kfw-entwicklungsbank.de)  
[www.kfw-entwicklungsbank.de](http://www.kfw-entwicklungsbank.de)

### **Bildnachweis**

Bild S. 1: Fotolia.com / RioPatuca Images. Bild S. 2: Fotolia.com / Peter Atikins.