

## Lehrforschungsprojekt

# Mogli: Die Mobilitätsgenossenschaft lebensnah und inkklusiv

*Motto: „Inklusion zum Mitnehmen“*

## Abstract:

**Das Problem:** Rollstuhlnutzer\*innen und Personen mit starken Mobilitätseinschränkungen benötigen im Alltag differenzierte Mobilitätshilfen – und zwar horizontal und vertikal. Die meisten Mobilitäts- und Fahrdienste (sog. „Krankentransporte“) lösen oft nur einen Teil eines erforderlichen und erwünschten Mobilitätsweges und dies in der Regel zu hohen Preisen des Krankentransporttarifs. Tragedienste wurde aus kosten- und versicherungsgründen stark eingeschränkt, sie bedürfen einer langfristigen Planung und lassen wenig Flexibilität zu. Nur selten umfasst das die flexible und sichere autonomer Mobilitätsteilhabe, denn viele Ziele und Orte (Kinos, Theater, Arztpraxen, Therapieeinrichtungen) haben Stufen und Barrieren, die von den Transportdiensten dann nicht gelöst werden können. Volle Teilhabe heißt nicht, dass sich die Auswahl auf wenige barrierefreie Ziele bescheiden muss, sondern dass es eine echte Wahl von Orten, Zeiten und Zielen für alle gibt.<sup>1</sup>

**Die Lösungsidee:** In vielen Lebensbereichen haben Genossenschaft für eine sozialraumnahe, gemeinschaftsorientierte Grundversorgung eine lange Tradition und viele Vorteile (z.B. Baugenossenschaften, Einkaufsgenossenschaften, Elterninitiativen ...).<sup>2</sup> Diese sollen auch für den Lebensbereich der alltäglichen Mobilitätsteilhabe als inklusionsorientierte Ressourcenstärkung auf lokaler Ebene gestärkt werden. Erfahrungen aus anderen Ländern mit starker Genossenschaftstradition können zu Anregungen liefern.

Ein genossenschaftlicher ‚Mobilitätspool‘<sup>3</sup> mit flexibler und günstiger Leihoption, Wartungen und Versicherung für spezifische Mobilitätsgeräte und Assistenzdienste (z.B. Treppensteiger, Zuggeräte, Lastenräder, mobile Rampen, Hybridrollstuhl mit Treppenfunktion) böte für eine flexible, individuelle Nutzung in einer örtlichen ‚Bedarfsgemeinschaft‘ eine Alternative. Geräte könnten von den Mitgliedern der Genossenschaft, ähnlich wie über einen Car-Sharing Dienst, bedarfsbezogen gebucht und entliehen werden. Die Mobilitätsgeräte sind Eigentum der Genossenschaft und können über Mitgliedsbeiträge und ggf. öffentliche Zuschüsse für die Genossenschaft erworben und unterhalten werden. Ausleihberechtigt sind die Mitglieder der Genossenschaft, die sich so relativ unabhängig von aufwendigen individuellen Anschaffungen und oft abschlägigen Ermessensentscheidungen von Leistungsträgern ihre individuelle Mobilität organisieren könnten. Genossenschaftsbeiträge könnten ggf. auch aus dem Persönlichen Budget, öffentlichen Zuschüssen oder durch Zustiftungen mit gedeckt werden.

Das Lehrforschungsprojekt soll im ersten Schritt mit verschiedenen Partnern (Stake Holdern) die Bedarfs- und Problemanalyse vornehmen und Umsetzungsoptionen explorieren. In einem zweiten Schritt (Folgeprojekt) soll dann ein Pilotphase konzipiert und mit Partner auch realisiert werden.

---

<sup>1</sup> Siehe Teilhabekonzept (Bartelheimer et al. 2020): „Wohlfahrt oder Lebensqualität bemisst sich nach dem Befähigungsansatz an der Summe der Handlungen und Zustände, die einer Person möglich sind. In ihnen verwirklicht sich die praktische Freiheit von Menschen, „das Leben zu führen, das sie mit gutem Grund wertschätzen“ (Sen 2010, S. 272).“ Eine Orientierung an diesen Konzepten führt daher zur Unterscheidung von Teilhabechancen und realisierter Teilhabe. Gleichstellungs- und Gerechtigkeitsnormen beziehen sich vor allem auf Gleichheit der Teilhabeoptionen und Gleichwertigkeit der Teilhabeergebnisse, nicht auf Gleichheit der Ressourcen oder Gleichheit der Lebensführung.“ (Bartelheimer 2020: 31).

<sup>2</sup> <https://www.coopbund.coop/de/was-ist-eine-genossenschaft/>

<sup>3</sup> Der Begriff wäre noch zu überdenken, da er ggf. mit negativen Vorstellungen von Leistungspools des neuen BTHG verbunden wird, was hier ausdrücklich nicht angestrebt und gemeint sein soll.

## 1. Das zu lösende Problem

Die Mobilität von Menschen mit Behinderungen ist in den letzten Jahren stärker ins Blickfeld geraten. Die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) beinhaltet Regelungen, die das Recht auf selbstbestimmte Mobilität sichern sollen, u.a. die Sicherstellung persönlicher Mobilität durch den Zugang zu Mobilitätshilfen und unterstützenden Technologien bis hin zu Schulungen in Mobilitätsfertigkeiten (Artikel 20 UN-BRK).<sup>4</sup>

Von einer allgemeinen Barrierefreiheit des öffentlichen Raumes und einer selbstbestimmten Mobilität für alle ist Köln<sup>5</sup> allerdings noch weit entfernt. Das betrifft insbesondere Läden und Geschäfte, Arztpraxen, Restaurants, touristische Ziele, Kinos und Theater, aber auch Bildungs- und Kultureinrichtungen und nicht selten auch öffentliche Einrichtungen. Volle Teilhabe heißt nicht, dass sich die Auswahl auf ein paar barrierefreie Ziele bescheiden muss, sondern dass es eine echte Wahl für alle gibt.<sup>6</sup>

Rollstuhlnutzer\*innen und Personen mit starken Mobilitätseinschränkungen benötigen Mobilitätshilfen – und zwar horizontal und vertikal. Es ist eine Sache mit einem Fahrdienst von A nach B zu kommen, aber was, wenn A und B nicht auf gleicher Ebene liegen? Die meisten Mobilitäts- und Fahrdienste („Krankentransporte“) lösen oft nur einen Teil eines erforderlichen und erwünschten Mobilitätsweges und dies in der Regel zu hohen Preisen des Krankentransporttarifs. Nur selten umfassen das die flexible und sichere Bewältigung von Stufen – und falls doch, ist es sehr aufwendig.

**Die Forderung und Erwartung barrierefreier Lösungen bleibt oberste Priorität. Aber wenn vor Ort keine technische Lösung für vertikale Mobilität verfügbar und nicht zu erwarten sind: warum sie nicht einfach mitbringen?**

---

<sup>4</sup> Kroworsch, Susann (2019): Menschen mit Behinderungen in Nordrhein-Westfalen.

Zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in den Bereichen Wohnen, Mobilität, Bildung und Arbeit. Monitoringstelle für die Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Berlin.

<sup>5</sup> und anderen Städten und Regionen.

<sup>6</sup> Hier lässt sich auf ein Teilhabekonzept (Bartelheimer et al. 2020) verweisen, welches Impulse der Lebenslagenforschung und des sog. Befähigungs-Ansatzes (Capability Approach) aufnimmt: „Wahlmöglichkeiten können aufgrund von Verfahrensregeln ungleich sein, etwa weil bürgerliche, politische oder soziale Rechte eingeschränkt sind, oder weil die materiellen Ressourcen, von denen die Chancenausstattung abhängt, ungleich verteilt sind.“ (Bartelheimer et al. 2020: 29) (...) „Wohlfahrt oder Lebensqualität bemisst sich nach dem Befähigungsansatz an der Summe der Handlungen und Zustände (bei Sen: „doings“ und „beings“), die einer Person möglich sind. In ihnen verwirklicht sich die praktische Freiheit von Menschen, „das Leben zu führen, das sie mit gutem Grund wertschätzen“ (Sen 2010, S. 272).“ (Bartelheimer 2020: 27). (...) Eine Orientierung an diesen Konzepten führt daher zur Unterscheidung von Teilhabechancen und realisierter Teilhabe. Gleichstellungs- und Gerechtigkeitsnormen beziehen sich vor allem auf Gleichheit der Teilhabeoptionen und Gleichwertigkeit der Teilhabeergebnisse, nicht auf Gleichheit der Ressourcen oder Gleichheit der Lebensführung.“ (Bartelheimer 2020: 31).

Individuelle Mobilität als Form echter Teilhabe muß als integrierter Bedarf verstanden und *flexibel* gelöst werden: lebensnah und inklusiv. Dazu gehört selbstverständlich die umfassende Realisierung von allgemeinen Normen zur Barrierefreiheit, die allerdings auch durch andere angemessene Vorkehrungen zu ergänzen ist, um Menschen mit Behinderungen selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen und Nachteile zu verhindern. „Es müssen entsprechende Lösungen für Funktionsstörungen gefunden werden, damit die Wahrscheinlichkeit unterbrochener Reiseketten bei Menschen mit Behinderungen nicht größer ist als bei Menschen ohne Behinderungen. Mobilitätsdienstleistungen sind erforderlich. Dabei sind vor allem deren Servicezeiten, ihr Grad an Flexibilität sowie der Umfang der erbrachten Leistungen und die individuellen Kosten von Bedeutung.“<sup>7</sup>

Für das private Wohnumfeld habe viele (aber nicht alle) Menschen, die einen Rollstuhl nutzen, eine einigermaßen (wenngleich nicht immer ideale) barrierefreie Lösung verfügbar oder für ihren täglichen Bedarf installiert. Das nützt aber nichts an anderen gelegentlichen Zielorten, wo es Stufen und Treppen gibt. Die Nutzung *vertikaler* Mobilitätshilfen ist meistens sehr situationsspezifisch und in der Regel nicht täglich und dauerhaft erforderlich. Sie unterscheidet sich von üblichen Fahrdiensten und sind für eine private Versorgung nicht einfach und preisgünstig zu bekommen. Die guten, nichtstationären, technischen Geräte und Hilfsmittel, die es gibt<sup>8</sup>, sind für gelegentliche Einsätze individuell nicht leicht gegenüber Leistungsträgern zu begründen.<sup>9</sup>

Entweder können nur die wenigen wirklich barrierefreien Orte das Ziel mit typischen Fahrdiensten sein, was die Auswahl z.B. bei Ärzten, Kinos, Restaurants usw. enorm einschränkt.

Oder aber: die nicht barrierefreien Ziele werden im Sinne einer integrierten Mobilitätskette durch flexible, adaptionsfähige, eben smarte Hilfsmittel ggf. in Verbindung mit Begleit- und Fahrdiensten situativ „erschlossen“.

**Hier setzt das Projekt MOGLI an.**

## **2. Die Lösungsidee: eine selbstbestimmte Mobilitäts-Genossenschaft**

So wichtig der individuelle Rechtsanspruch auf volle Teilhabe und eine bestmögliche autonome Versorgung als oberste Teilhabemaxime sind: Ähnlich wie beim Car-Sharing und anderen gemeinschaftlichen Infrastrukturen können bestimmte Dinge auch gemeinschaftlich genutzt werden. Mobilität ist ein

---

<sup>7</sup> Kroworsch, Susann (2019: 28)

<sup>8</sup> Als flexible d.h. rollstuhlmodell-unabhängige Geräte, wie assistierte Treppensteiger (z.B. Skalamobil; Sano, Liftkar), assistenzunabhängige treppensteigefähige Elektro-Rollstühle (z.B. Scewo Bro) oder für andere Zwecke auch (elektrische) Zugeräte (z.B. Swiss-Trac, EPilot), Vorsatzräder (Vosara), Rampensysteme oder Fahrrad-Rikschas. Für den Transport dieser Geräte und der Nutzer\*innen bräuchte es zudem ggf. geeignete Fahrzeuge.

<sup>9</sup> Mitunter sind sie auch für die eigene Wohnung zu groß, zu sperrig. Kein/e Rollstuhlnutzer\*in möchte die eigene, vielleicht eh schon kleine Wohnung mit Geräten und Fuhrpark vollstellen.

individuelles Recht *und* ein Gemeinschaftsgut, beides schließt sich nicht aus. „Es müssen entsprechende Lösungen (...) gefunden werden, damit die Wahrscheinlichkeit unterbrochener Reiseketten bei Menschen mit Behinderungen nicht größer ist als bei Menschen ohne Behinderungen. Mobilitätsdienstleistungen sind erforderlich. Dabei sind vor allem deren Servicezeiten, ihr Grad an Flexibilität sowie der Umfang der erbrachten Leistungen und die individuellen Kosten von Bedeutung.“<sup>10</sup>

Eine selbstbestimmte Mobilitätsgenossenschaft könnte in Ergänzung zur persönlichen Mobilitätssicherung als Form der gemeinschaftlichen Teilhabe spezielle Hilfsmittel für die gemeinschaftliche Nutzung anschaffen und nutzen.

Ein ergänzender ‚Mobilitätspool‘<sup>11</sup> mit günstiger Leihoption, Wartungen und Versicherung, ggf. auch mit Vermittlung von Begleit- und Assistenzdiensten böte für eine flexible, individuelle Nutzung in einer ‚Bedarfsgemeinschaft‘ eine Alternative. Geräte könnten von den Mitgliedern der Genossenschaft, ähnlich wie über einen Car-Sharing Dienst, gebucht und entliehen werden. Eigenverantwortlich Ausleihende sind also die Mitglieder der Genossenschaft. Falls (geschulte) Angehörige oder Assistenzen eine ggf. erforderliche Fahrbegleitung nicht übernehmen können, müsste es eine Option auf die Vermittlung (geschulter) Begleitungen (mit Führschein) geben, die den MOGLI-Dienst mit übernehmen können.

---

<sup>10</sup> Kroworsch, Susann (2019: 31)

<sup>11</sup> Der Begriff wäre noch zu überdenken, da er ggf. mit negativen Vorstellungen von Leistungspools des neuen BTHG verbunden wird, was hier ausdrücklich nicht angestrebt und gemeint sein soll.