



© Jörg Farys | Die Projektoren, Die Andersmacher, Gesellschaftsbilder.de

Arbeitsphase der Menschen mit Behinderungen und deren Vertretungen

Phase 1

Arbeitsphase mit den Mitarbeitenden der Landesverwaltung

Phase 2

Kommentierung auf der Beteiligungsplattform

Phase 3

Erarbeitung eines Ergebnis-Papiers

Phase 4

Beschluss über Prozessergebnisse

Phase 5

Erarbeitung und Einbringung einer Ministerratsvorlage

Phase 6

MENSCHEN MIT BEHINDERUNGEN

Arbeitsgruppe „Mobilität“

Dieses Diskussionspapier beruht auf den Ergebnissen der ersten beiden Arbeitsgruppen-Phasen zum Thema Mobilität im Rahmen des Beteiligungsprozesses zur Fortschreibung des Landesaktionsplans (LAP) zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) in Baden-Württemberg.

Die Bearbeitung und Zusammenstellung der Ergebnisse erfolgten in folgenden Schritten:

- Zusammenfassung der Ergebnisse aus Prozessphase 1 und 2
- Doppelungen zusammenfassen
- Abschnitte gliedern
- Einzelbeispiele streichen
- Zustandsbeschreibungen in Forderungen verwandeln
- Allgemeine Aussagen werden im Themenbereich „Übergreifende Themen“ gebündelt.
- Wenn Themen in mehreren oder allen Arbeitsgruppen genannt werden, sollen sie in ein allgemeines Grundsatzkapitel zu Beginn aufgenommen werden.

Einzelforderungen

Einzelforderungen ohne zugeordneten Themenbereich



- Bei Bedarf müssen Menschen auf eine persönliche Assistenz vor Ort zurückgreifen können, zum Beispiel am Bahnhof, am Flughafen, im Nah- und Fernverkehr, sowie am Ticketautomaten.
- Durchsagen und Ansagen am Bahnhof sowie in den öffentlichen Verkehrsmitteln müssen laut, deutlich, verständlich und zusätzlich sichtbar sein. Die Barrierefreiheit muss sich in dem Angebot an Informationsmaterial in leichter Sprache, den Räumlichkeiten, Blindenleitlinien und Gebärdendolmetscherinnen und Gebärdendolmetscher bemerkbar machen. Einheitliche Standards für umfassende Barrierefreiheit in Baden-Württemberg sollen flächendeckend umgesetzt werden (baulich, informationell, digital; zum Beispiel alle drei Teile der DIN 18040). Dies muss konsequent überprüft werden.
- Um die soziale Mobilität voranzutreiben, haben sich die Teilnehmenden für finanzielle Vergünstigungen für Menschen mit Schwerbehindertenausweis ausgesprochen. Die Wertmarke für kostenlose Fahrten mit Schwerbehindertenausweis könnte zudem auch in der ersten Klasse gelten, da diese erfahrungsgemäß meistens leer ist und ausreichend Raum bietet.
- Menschen mit Behinderung müssen bei Einführung und Erprobung von On-De-mand-Verkehr und Modellprojekten beteiligt werden.
- On-Demand-Verkehre werden finanziell unterstützt. Gesetzliche Rahmenbedingungen erlauben die entsprechende Förderung von Barrierefreiheit.
- Busse und Bahnen sollen generell nur noch barrierefrei gefördert werden.

Einzelforderungen im Themenbereich Information / Digitales



- Digitale Plattformen sowie Apps im Bereich der ÖPNV-Nutzung müssen Informationen zur Barrierefreiheit an den Haltestellen enthalten, auch in Echtzeit. Das Landesbehindertengleichstellungsgesetz beinhaltet entsprechende Regelungen. Diese müssen eingehalten und ihre Nichteinhaltung sanktioniert werden.
 - Die „bwegt-App“ beinhaltet bereits eine barrierefreie Nutzungsfunktion. Echtzeitfahrplaninformationen, gerade im ländlichen Raum, müssen jedoch verbessert werden.
 - Delphi-Konvention: Barrierefreie Haltestelleninformation, gesammelt abrufbar, muss auch barrierefrei umgesetzt werden.
-

Einzelforderungen im Themenbereich Qualifizierung



- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im ÖPNV sollten umfassend sensibilisiert werden im Umgang mit Menschen mit unterschiedlichsten Behinderungen.
-

Einzelforderungen im Themenbereich Verkehrsverbünde



- Alle 21 Verkehrsverbünde müssen allen Menschen die Informationen zu verschiedenen öffentlichen Verkehrsangeboten barrierefrei ermöglichen. Diese Information muss auch in die elektronischen Fahrplanmedien mitaufgenommen werden.
 - Prüfauftrag: Braucht es Beauftragte für Menschen mit Behinderungen in allen Verkehrsverbänden?
 - Schienenpersonennahverkehr (SPNV): Einheitliche Form von Ticketautomaten in Zusammenarbeit mit Behindertenverbänden; Vorlesefunktion sowie gleiches Aufbaumuster; Vorgabe der einheitlichen Form, Bild, Schema.
-

Einzelforderungen im Themenbereich Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)



- Landeskompetenzzentrum Barrierefreiheit berät Interessierte/ Betroffene im Hinblick auf ÖPNV/ öffentlicher Raum.
 - Im ländlichen Raum muss ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot sichergestellt werden. Voraussetzungen für die Nutzung des ÖPNV (landesweit) muss so einheitlich wie möglich gemacht werden.
 - Bei neuen SPNV-Ausschreibungen wird die Schaffung eines einheitlichen, barrierefreien Vertriebssystems angestrebt.
 - Bei Förderprogrammen des Landes ist Barrierefreiheit Bestandteil der Fördervoraussetzungen.
 - Die Reparaturzyklen bei Ausfall eines Aufzuges oder einer Rolltreppe müssen kürzer werden. Der Ausfall solcher Einrichtungen kann folgenreich sein und Menschen in ihrer Mobilität behindern.
-

Einzelforderungen im Themenbereich Individualverkehr



- Ein barrierefreier Zugang zu Innenstädten für mobilitätseingeschränkte Menschen (nicht nur für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer) muss auch im Individualverkehr möglich sein

(entsprechende Berechtigungen und Sonderregelungen sind auch in autofreien Zonen vorzuhalten).

- Für Menschen mit Behinderungen ausgewiesene Stellplätze müssen auch tatsächlich barrierefrei sein. Dazu müssen verbindliche Anforderungen formuliert werden.
- Verkehrsflächen, wie zum Beispiel Rad- und Fußwege sowie Straßen, müssen eindeutig gekennzeichnet werden, damit eine umfassende Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden garantiert werden kann.
- Shared-Mobility Dienste, wie zum Beispiel E-Roller und E-Scooter, müssen definierte Abstellflächen haben, die von den Nutzerinnen und Nutzern auch eingehalten werden. So können klar definierte Abstellflächen von Shared-Mobility-Angeboten (E-Roller beziehungsweise E-Scooter) zur Verhinderung von Barrieren beitragen.
- Es braucht einen Ausbau ausgewiesener Stellplätze für kurzfristig mobilitätseingeschränkte Personen, die keinen Anspruch auf einen blauen Parkausweis haben aber aufgrund ihrer Mobilitätsbehinderung einen Parkplatz benötigen.
- Car-Sharing Angebote müssen Fahrzeuge zur Verfügung stellen, die von Menschen mit Mobilitätseinschränkung genutzt werden können (zum Beispiel Fahrzeuge mit Handgas). Das Verkehrsministerium kann dies projekt-/modellhaft fördern, zum Beispiel in neu entstehenden Quartieren.
- E-Ladesäulen müssen barrierefrei zugänglich und bedienbar sein.

[Diskussionspapier der Arbeitsgruppe „Mobilität“ \(PDF\)](#)

[Diskussionspapier der Arbeitsgruppe „Mobilität“ in Leichter Sprache \(PDF\)](#)

Sie konnten die Ergebnisse bis zum 14. Januar 2023 kommentieren.



KOMMENTARE

zur Arbeitsgruppe „Mobilität“

Die Kommentierungsphase ist beendet. Vielen Dank für Ihre Kommentare!

[\[...\] Alle Kommentare öffnen](#)

10. VON **BLANSIB**

 30.12.2022  20:02

Barrierefreiheit in Öffis / fehlende Parkplätze / Rampen statt Stufen in Restaurants, Läden, Straßenübergängen

Aus meiner Sicht ist es zunächst einmal wichtig, weit verbreitete Irrtümer bei Politikern / Medien aus der Welt zu schaffen:

- Vielen denken, alle Rollstuhlfahrer / Gehbehinderte hätten ein Anrecht darauf, auf Behindertenparkplätzen zu parken. Dem ist leider nicht so. Ich selbst habe z.B. als Rollstuhlfahrerin 50% SBG Kennzeichen G (meine beinamputierte Kollegin übrigens auch). Berechtigt ist man aber erst ab 80% SBG Kennzeichen aG. Wenn nun durch manche Politiker die autofreie Innenstadt propagiert wird, wird dabei gerne übersehen, dass dann der mobilitätseingeschränkte Teil der Bevölkerung einfach gar nicht mehr in die Innenstadt gelangt. Also auch Senioren mit/ohne Rollator, vorübergehend an Krücken Gehende, Eltern mit Kinderwagen etc. . LÖSUNG: Einführung eines niederschweligen Parkausweises für Kennzeichen G, Senioren, vorübergehend gehbehinderte Menschen etc.

- ein weiterer Irrtum: Haltestellen der Öffis, die als ‚barrierefrei‘ gekennzeichnet sind, sind auch tatsächlich nutzbar für Rollstuhlfahrer. Dem ist leider nicht so, wie ich selbst schmerzlich erfahren musste: Häufig sind Haltestellen als ‚barrierefrei‘ gekennzeichnet, obwohl sie die Kriterien gar nicht erfüllen. Das führt praktisch gesehen dazu, dass ich als Rollstuhlfahrer die Öffis ohne Begleitung einfach überhaupt nicht nutzen kann - also gar nicht - denn: Ich weiß zwar, dass die Haltestelle bei mir in der Nähe barrierefrei ist, aber ich weiß nicht, ob ich an meinem Zielbahnhof auch wirklich aus-/umsteigen kann. Das geht gar nicht. LÖSUNG: Kennzeichnung nur der Haltestellen als ‚barrierefrei‘, die auch tatsächlich die AKTUELLEN Kriterien für Barrierefreiheit einhalten, denn nur dann kann ich selbständig Öffis nutzen.

- auch mir war bis vor Kurzem nicht bekannt, dass es keine klare und einheitliche Regelung zu geben scheint, nach der der Busfahrer eines Busses mit manuell ausklappbarer Rampe auch prinzipiell verpflichtet ist, diese für einen Fahrgast im Rollstuhl auszuklappen. Es scheint so zu sein, dass das je nach Verkehrsverbund geregelt ist - und teilweise vom Busfahrer abzuhängen scheint. Warum? Wenn ich zu meinem Arbeitsplatz oder zu einem Arzttermin muss, muss ich mich doch darauf verlassen können, mitgenommen zu werden. (Oder gibt es eine solche Regelung, ist aber wenig bekannt?). LÖSUNG: Nach dem Vorbild Barcelonas, Paris, viele andere Städte: Busse mit automatisch ausklappbaren Rampen einsetzen. Das schont auch den Rücken der Busfahrer und die Nerven der anderen Fahrgäste. Und ich muss mich nicht schlecht fühlen, weil ich den ganzen Betrieb aufhalte.

Außerdem:

- wo immer möglich: Rampen - statt ständig kaputter Aufzüge und ständig ausgefallener Rolltreppen - entweder zusätzlich oder als Alternative. Selbst wenn sie eine etwas höhere Steigung aufweisen als erlaubt: Sie würden immer noch das Leben von vielen Rollstuhlfahrern, Eltern mit Kinderwagen, Senioren mit Rollator , Reisenden mit schweren Rollenkoffern und Fahrradfahrern erleichtern

- Busse mit automatischen Rampen nach dem Vorbild Barcelona und Paris

- Aktionen, um Restaurants, Geschäfte, Arztpraxen etc. zu motivieren, Klapprampen anzuschaffen. Evtl. Zuschuss dazu geben. Einfache Modelle gibt's schon ab ca. 150,00 Euro, denn manchmal scheitert der Zugang zu einem Geschäft / Restaurant / Arzt an wenigen Stufen, die damit ohne große Umbaumaßnahmen überbrückt werden könnten bei Bedarf. Evtl. Klingel außen anbringen, damit man sich bemerkbar machen kann.
- Ein Zugticket zu buchen muss einfacher werden, d.h. Mobilitätsservice online buchbar
- zeitnah Schnee räumen ansonsten wird's echt schwierig, sicherlich auch für Blinde, deren Orientierungslinien darunter verschwinden

Ein Negativbeispiel:

Die ‚Echt Bodensee‘ - Karte bietet ‚freie Fahrt in Bus und Bahn‘ - auf Nachfrage konnte man mir aber nicht sagen, welche Haltestellen barrierefrei sind. D.h. ich steige irgendwo ein, wo es vielleicht barrierefrei ist, ohne zu wissen, wo ich aussteigen kann?! Es sollte doch wohl möglich sein, diese Information zu liefern - wenn man schon von Barrierefreiheit noch recht weit entfernt zu sein scheint.



Das Wichtigste:

Die Nutzung von Bussen und Bahnen ist oftmals auch die Voraussetzung dafür, einen Arbeitsplatz überhaupt erreichen zu können. Daher ist dieses Thema aus meiner Sicht extrem wichtig.

Vorbild:

Barcelona: Hier sind alle Busse mit AUTOMATISCHEN Rampen für Rollstuhlfahrer/Rollatoren/Kinderwagen ausgestattet. Nahezu alle Läden, Restaurants und Straßenübergänge verfügen über quasi ‚Mini-Rampen‘ statt Stufen/Bordsteinkanten. Selbst winzige Tapas-Bars verfügen über behindertengerechte Toiletten. Mein Ticket für Öffis war digital, lt. Homepage gibt es anscheinend auf Papiertickets die Angaben zusätzlich in Blindenschrift. Es gab auch durchgehend Orientierungslinien für Sehbehinderte.

Was gelten dort für Regeln und Gesetze? Hieran könnte man sich orientieren, um einen großen Schritt weiter zu kommen.

 11  3

9. VON **BLANSIB**

📅 30.12.2022 ⌚ 19:22

Dieser Kommentar wurde durch den Nutzer gelöscht.

8. VON **OHNE NAME 45916**

📅 19.12.2022 ⌚ 20:57

Verbesserungsvorschläge

1. Wünschenswert wäre eine einheitliche Tiefe der Bahnsteige sowie ein einheitlicher Abstand zwischen Zug/Bahn und Bahnsteigkante. Zudem sollte es möglich sein (auch in Bussen), Rollstuhlfahrer*innen ein unkompliziertes Ein- und Aussteigen durch das Herausklappen einer Rampe zu ermöglichen. Oft sind diese aber defekt, oder gar nicht vorhanden.

2. Die Umstiegshilfe muss ausgebaut und verbessert werden. Es kann nicht sein, dass man maximal 24 Stunden im Voraus seinen Umstieg anmelden muss, und hierzu schlimmstenfalls noch ewig in einer Warteschlange hängt, oder per E-Mail keine Rückmeldung bekommt, oder das eigens konzipierte Formular nicht funktioniert. Angenehm wäre es, wenn diese Hilfeleistungen direkt im DB-Navigator mit dem Ticket gebucht werden könnten. Auch wäre es gut, den Schwerbehindertenausweis in der App hinterlegen zu können, um sich so selbst den Sitzplatz reservieren zu können. Lässt man sich einen Sitzplatz über die Mobilitätszentrale buchen, wird diese Reservierung in 99% aller Fälle den übrigen Fahrgästen nicht angezeigt, sodass die Reservierung keinen Wert für einen hatte.

Außerdem muss es möglich sein, an Bahnhöfen auch zur Straßenbahnhaltestelle begleitet zu werden, welche sich auf dem Bahnhofsvorplatz befindet, ohne hierzu vorab bangen, und auf die Kulanz der jeweiligen Mitarbeiterin bzw. des jeweiligen Mitarbeiters hoffen zu müssen.

3. Die barrierefreie Umgestaltung von ÖPNV-Haltestellen ist zwar begrüßenswert, jedoch hilft diese nur, wenn auch der ÖPNV ausgebaut, und insbesondere ländliche Regionen besser angebunden sind.



4. Ebenso begrüßenswert wäre eine einheitliche Vorgabe hinsichtlich Barrierefreiheit an Bahnhöfen. Es kann nicht sein, dass Blindenleitsysteme, Aufzüge, etc. willkürlich geregelt bzw. erneuert werden. Außerdem sollte auch die Orientierung auf dem Bahnhofsvorplatz mit bedacht werden. Fehlen dort Leitsysteme, etc., ist es unmöglich, allein zur Straßenbahn, Straße, zum Eingang des Hauptbahnhofs, etc. zu finden.

5. Haltestellenansagen in Bussen und Bahnen sollten immer eingeschaltet sein. Hilfreich wäre es auch, wenn z.B. die Linie immer mit dazu gesagt wird.



6. Die Apps der einzelnen Verkehrsbetriebe sollten barrierefrei bedienbar sein. Zudem sind Angaben in der App hinsichtlich des Abfahrtsbahnsteiges sehr hilfreich.

7. Das Abstellen von E-Rollern auf Bürgersteigen, Fußwegen, oder sonst auf nicht eigens dafür vorgesehenen Flächen muss untersagt, und die Nichteinhaltung mit Bußgeld geahndet werden! Außerdem sollten alle E-Roller mit einem akustischen Signal ausgestattet werden, damit insbesondere blinde Menschen die Roller hören, und es zu keinem Unfall/Zusammenstoß kommt.

8. Fußgängerampeln sollten flächendeckend mit einem akustischen Signal ausgestattet werden.

 9  6

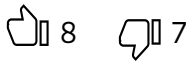
7. VON **DORO**

 13.12.2022  11:49

ÖPNV

Leider ist der ÖPNV immer noch nicht durchgehend barrierefrei - trotz der entsprechenden Vorgaben. Wichtige Schnittstellen im öffentlichen Nahverkehr bleiben unberücksichtigt, wie zum Beispiel die Straßenbahnhaltestellen vor dem Hauptbahnhof in Karlsruhe.

Das zwingt einen Rollstuhlfahrer /eine Rollstuhlfahrerin immer mit einer Begleitperson unterwegs zu sein und macht an dieser Stelle wieder abhängig von anderen.



6. VON **BÄRBEL**

📅 07.12.2022 ⌚ 11:34

Teilhabe für MZ G

alle Bundesländer können es, aber Baden-Württemberg behandelt den Bedarf Schwerbehinderter mit erheblicher Bewegungseinschränkung (MZ G) wie vollkommen GESUNDE Menschen.

Bawü will Autofrei werden und verlangt von Menschen, die auf kurze Wege und somit einem Auto angewiesen sind, dass sie auf Bus und Bahn umsteigen ! --- wie das gehen soll, weiß keiner man lässt Betroffene mit dieser unlösbaren Aufgabe alleine ---

Viele Menschen verlassen verzweifelt das Bundesland, weil sie hinter den Klimazielen der Grünen Landesregierung keinen Platz mehr haben um friedlich und behindertengerecht am Leben teilzunehmen.

Ich fordere für MZ G (und daran sind hohe Anforderungen gebunden) eine uneingeschränkte Vergabe der orangenen Parkkarte sowie gelbe Parkzonen vor öffentlichen Gebäuden und vor allem Arztzentren.

DAS ist eine ganz normale Sache im europäischen Ausland !

Warum hier immer und ausschließlich über den heiß begehrten Rollstuhlparkplatz diskutiert wird, ist mir unerklärlich !

Gemäß BTHG MUSS am Bedarf Betroffener abgefragt und gelöst werden. Ein Rollstuhlfahrer hat einen ganz anderen Bedarf wie Gehbehinderte Menschen ! Warum also wird das immer wieder in eine Kiste geworfen, ohne Lösungen für BEIDE Formen anzubieten ?

Die gelbe Parkzone ist eine Lösung in der sowohl Rollstuhlparkplätze als auch Parkplätze für MZ G zur Verfügung stehen.



Direkt vor einem medizinischen Zentrum jederzeit möglich und somit haben Menschen eine Sicherheit auf kurze Wege !

Keiner darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden, warum also behaupten die GRÜNEN, Gehbehinderte sind einfach nicht in der Lage sich selbst zu helfen. Mit Stöcken oder einem Rollator könne man ja gehen und schließlich sind Klimaziele wichtiger als die Sicherheit und Unversehrtheit von Schwerbehinderten mit dem MZ G !



Ein MZ G wird NIEMALS auf Bus und Bahn umstiegen KÖNNEN, auch wenn in diesem Bundesland darüber unglaublich wilde Fehlinformationen kursieren ! --

KLARE Forderung: "orangene Parkkarte" und gelbe Parkzonen !

Einfach und kostengünstig, warum also wird darüber seit über 7 Jahren wild diskutiert ?

 15  8

5. VON **RENA W.**



 04.12.2022  15:02

Parkgenehmigung



Die Behindertenparkplätze (blauer Parkausweis) sollen für (kurzfristiges) Parken mit dem orangefarbenen Parkausweis geöffnet werden.

Für kurzfristig mobilitätseingeschränkte Menschen (z.B. nach Unfall, OP, Schlaganfall) müssen Parkmöglichkeiten eröffnet werden.

Beispiel: Sachsen-Anhalt

 12  8

4. VON **DANIEL SANCHEZ**

 04.12.2022  12:12

Behindertenparkplätze und Mobilität

1. Kurzfristige Ausgabe eines blauen Behindertenparkausweis (Zeitlich befristet) mit Nachweis an Mobilitätseingeschränkte Personen.

-> Somit habe auch Personen die kurzfristig auf solch einen Parkplatz angewiesen sind, die Möglichkeit dies zu nutzen.

2. Änderung der Verkaufsstätteverordnung mit der Verpflichtung, dass Behindertenparkplätze nach StVO zu beschildern sind und somit auch rechtsbinden auf privatem Gelände.

-> Gerade im Bereich der Verkaufsstätte ist es ein massives Problem, dass unberechtigte Personen auf Behindertenparkplätze parken. Da es ein faktisch Öffentlicher Verkehrsbereich ist, kann man nur über diese Verordnung, den Besitzer dazu verpflichten, dies nach StVO zu beschildern. Die aktuelle Rechtslage sieht nur eine ausreichende Kennzeichnung der Parkplätze vor. Dies ist aber nicht Rechtsbinden und es müsste eine Vertragsstrafe vom Betreiber/Besitzer ausgesprochen werden. Dieser wird aber seine Kunden nicht verärgern. Eine Beschilderung nach StVO kann somit auch das Ordnungsamt oder die Polizei ahnden.

3. Anspruch gegenüber der Polizeibehörde, dass personenbezogene Behindertenparkplätze frei zu Räumen (Abschleppen) sind. Dieser Parkplatz ist nicht umsonst personenbezogen.



-> Einer Polizeibehörde ist es freigestellt, ob ein Fahrzeug abschleppen wird oder nicht. Dies mag für ein allgemeinen Behindertenparkplatz gut sein, aber nicht für personenbezogene

Behindertenparkplätze. Da diese ja für ein bestimmten Zweck, wie z.B. an der Arbeitsstelle, eingerichtet wurde. So ist es schon zeitraubend genug, bis die Polizeibehörde erscheint, aber dann noch einen entfernten geeigneten Parkplatz zu suchen, weil der Behindertenparkplatz nicht frei geräumt wird, ist noch ärgerlicher.



4. Abbau der Verwaltung für die individuelle Mobilität.

->Da es leider noch viele Ämter gibt, die die aktuelle Rechtslage nicht kennen und den Antragsteller es sehr erschweren bei der Umsetzung des Bundesteilhabegesetz.

Erarbeitung eines Verfahrenspapier, dass landesweit in allen zuständigen Ämtern für eine Einheitliche Umsetzung dient, um eine schnelle und unkomplizierte Antragsverfahren zu gewährleisten.

 10  11

3. VON **OHNE NAME 41519**



 03.12.2022  11:57

Bezahlbarkeit von Fahrkarte für öffentliche Verkehrsmitteln



In dem Diskussionspapier steht:

"Um die soziale Mobilität voranzutreiben, haben sich die Teilnehmenden für finanzielle Vergünstigungen für Menschen mit Schwerbehinderten-ausweis ausgesprochen. Die Wertmarke für kostenlose Fahrten mit Schwerbehindertenausweis könnte zudem auch in der 1. Klasse gelten, da diese erfahrungsgemäß meistens leer ist und ausreichend Raum bietet."

Menschen mit seelischen Behinderungen und Menschen mit anderen unsichtbaren Behinderungen (z.B. Autisten) bekommen keine Merkzeichen im Schwerbehinderten-Ausweis, die zu einer vergünstigen oder kostenlosen Beförderung in öffentlichen Verkehrsmitteln berechtigt. Ein sehr großer Anteil der Menschen mit seelischen Behinderungen bekommen keine Arbeitsstelle auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt. Diese müssen deshalb von Grundsicherung bzw. ab 2023 vom Bürgergeld leben. Beim Bürgergeld ist ein Betrag von 45,02 Euro für den Verkehr vorgesehen. Dieser Betrag reicht nicht für die Fahrkarten im Stadtverkehr, geschweige denn für überregionale Fahrkarten. Die Eingliederungshilfe sieht für arme Menschen, auch nicht, wenn diese Armut Folge der Behinderung ist, keine Leistungen für die Mobilität vor. Hier muss Abhilfe geschaffen werden.



 14  9

2. VON **OHNE NAME 44067**



 30.11.2022  11:30

Zugänglichkeit ALLER Busse im ÖPNV

Öffentliche Busse sollten grundsätzlich immer im gesamten Landkreis für alle zugänglich sein. ALLE Busse im ÖPNV brauchen dazu immer und unbedingt eine Rampe sowie eine Anzeige und Ansage der Haltestellen. Nur so können Menschen mit Einschränkungen in ihrer Mobilität und / oder einer Beeinträchtigung beim Sehen oder Hören den ÖPNV auch nutzen. Und nur so ist die UN-BRK dann auch umgesetzt. Daneben braucht es zusätzlich mehr Fahrdienste die so ausgestattet sind, dass sie tatsächlich in der Lage sind, die aufkommenden Anfragen anzunehmen und die Fahrten durchzuführen.

 16  8



1. VON **BIRGIT H.**

 29.11.2022  06:56

Parkplätze

Die Bestrafung für unberechtigtes Parken sollte sehr viel teurer geahndet werden.

Kurzfristig Mobilitätseingeschränkten sollte es möglich sein, die vorhandenen Flächen benutzen zu dürfen. Und nicht nochmal neue Flächen dafür zu kennzeichnen. Diese Person benötigt dann eben einen entsprechenden Nachweis von der Krankenkasse, die ebenfalls sichtbar angebracht werden muss.

 14  9

Ergebnisse der weiteren Arbeitsgruppen

Link dieser Seite:

<https://beteiligungsportal.baden-wuerttemberg.de/de/mitmachen/lp-17/landesaktionsplan-zur-umsetzung-der-un-behindertenrechtskonvention/arbeitsgruppe-mobilitaet/kommentar/2?cHash=3badbac3ee5ca25c25dac2c1abda3284>