



© 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](#)

20. VON **REDAKTION BETEILIGUNGSPORTAL**

 14.01.2023  16:55

Mobilität

"Bei Bedarf müssen Menschen auf eine persönliche Assistenz vor Ort zurückgreifen können, z.B. am Bahnhof, am Flughafen, im Nah- und Fernverkehr, sowie am Ticketautomaten."

Kommentar: Bitte hierbei den (technischen) Fortschritt berücksichtigen. Auch Modelle überlegen wie z.B. von Pro Retina gefordert „Tickets auch im Zug lösen zu können“. Das können ggf. einfachere und realisierbare Lösungen sein, als an jedem Bahnhof Assistenz zu installieren um Tickets (& Unterstützung) erwerben zu können.

"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 1. Klasse gelten, da diese erfahrungsgemäß meistens leer ist und ausreichend Raum bietet."

Kommentar: Im Regionalverkehr wird die 1.Klasse wg. fallender Nachfrage perspektivisch verringert werden, was zur ursprünglichen Problematik führt - Mehr Rollstuhlplätze und mehr Plätze für Menschen mit Handicap (Blinde, Kleinwüchsige, bewegungseingeschränkte Menschen) und auch für die Begleiter können zielführender sein.

"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."

Kommentar: Kann dies in einer Zusammenfassenden App geschehen? Umsetzung sicherlich schwierig, da diese App auch in leichter Sprache angeboten werden muss.

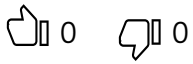
"Prüfauftrag: Braucht es Beauftragte für Menschen mit Behinderungen in allen Verkehrsverbänden?"

Kommentar: Sehr gut - nur bitte mit entsprechend fachlich geschultem (bzgl. Einschränkung der Betroffenen und Zielgruppe) Personal, sonst ist die Stelle ohne Mehrwert.

"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."

Kommentar: Hier müssen klar Sanktionen formuliert werden - Wenn z.B. ein Aufzug ausfällt MUSS der Betreiber mit der Verfügbarkeit von 24/7 eine tragbare Ersatzlösung bereitstellen und in Echtzeit kommunizieren!

HINWEIS: Dieser Kommentar wird von der Beteiligungsportal-Redaktion im Auftrag eines Nutzers veröffentlicht.



19. VON **LVKMBW 4487**

📅 14.01.2023 ⌚ 16:44

Mobilität

Der Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung Baden-Württemberg hat sich intensiv mit den Vorschlägen zur Fortschreibung des Landesaktionsplans zur Umsetzung der UN-BRK befasst (in Videokonferenzen, Kaffeerunden, Einzelgespräche, usw.). Insgesamt haben sich rund 150 Menschen mit komplexen Behinderungen sowie deren Angehörige (v.a. Eltern, Geschwister) beteiligt. Im Einzelnen:

Mobilität

ÖPNV

Nahverkehrszüge

Menschen mit E-Rollstuhl müssen auch alle Züge nutzen können ohne Voranmeldung. Und die Züge müssen mehr als 2 Plätze je Zug haben. Das Land hat im Mai 2022 den Auftrag für den Kauf neuer Züge erteilt. Der neue Zug hat 380 Sitzplätze -und nur 2 Plätze für Menschen im Rollstuhl. Das ist nicht fair.

„Barrierefreiheit ist wichtiger als Design“

Menschen im Rollstuhl und mit Seheinschränkung können bei den neuen Nahverkehrszügen im Landesdesign beim Hereinfahren des Zuges in den Bahnhof kaum das richtige Abteil erkennen. Es gibt nur ein Rollsymbol (gelb auf weißem Grund). Das ist zu kontrastarm. Viel besser ist es, wenn großflächig die Tür und der barrierefreie Bereich farblich gezeichnet ist.

Bushaltestellen müssen komplett barrierefrei gestaltet sein.

Viele Kommunen bauen Bushaltestellen derzeit um – und schaffen höchstens höhere Bordsteinkanten und evtl. Blindenleitlinien. Wir brauchen aber das Zwei-Sinne-Prinzip, also auch Ansagen und Anzeigetafeln zu den Busabfahrten. Die Gemeinden lehnen diese Maßnahmen oft ab und sagen, dass das Land diese Ausstattung nicht bezuschusse. Das Gesetz schreibt aber barrierefreie Bushaltestellen vor unabhängig von der Förderung.

Und: wer kontrolliert, dass die Bushaltestellen auch richtig barrierefrei gestaltet werden? Teilweise wurden scharfe Bordsteine gesetzt, an die kein Bus heranfahren kann. Oder es werden sogar Bordsteine abgesenkt statt erhöht. Und niemand setzt durch, dass das richtig gemacht wird.

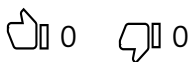
E-Scooter & Co behindern Menschen mit Behinderungen

Die wild abgestellten E-Scooter sind Stolperfallen auf Gehwegen. Das muss sich ändern.

Parkplätze für Menschen mit Behinderungen (Merkmal „aG“)

Viele Menschen mit komplexen Behinderungen sind auf ein Auto angewiesen, um mobil zu sein. Sie brauchen Parkplätze auch in den Innenstädten. Die Parkplätze müssen auch gefunden werden. Niemand weiß, wo es freie Parkplätze gibt. Diese müssen in die Parkleitsysteme integriert werden.

Es darf nur eine Landesförderung für barrierefreie Lösung geben – für Busse, Bahnen, On-Demand-Verkehre, Apps, Sharing, ...“

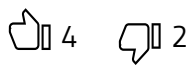


18. VON **OHNE NAME 47645**

📅 13.01.2023 ⌚ 13:31

Konsequentes Vorgehen gegen Falschparkende

Ob auf Handicap-Parkplätzen oder den Gehwegen. Ein Mindestmaß an Mobilität sollte bereits durch konsequentes Vorgehen gegen Falschparkende sichergestellt werden.

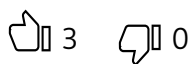


17. VON **OHNE NAME 47643**

📅 13.01.2023 ⌚ 13:24

Mobilität

Ich unterschreibe alles, was hier gefordert wird. Nur fehlt auch hier wieder der Bezug zu den schwerst-mehrfachbehinderten Menschen. Es braucht eine umfassende Assistenz für diesen Personenkreis und Fahrzeuge, die diese Menschen transportieren können. Wie oft ist es schon vorgekommen, dass Rollstuhlfahrer in großen Rollis vom Bahnpersonal als nicht transportfähig eingestuft wurden und dann einfach am Bahnhof stehen gelassen wurden? Es braucht die Zusage der Politik auch für diesen Personenkreis mitzudenken. Die Kosten dafür dürfen kein Ausschlusskriterium sein (sagt die UNBRK). Dennoch wird weiterhin davon ausgegangen, dass Menschen mit schwerer geistiger und körperlicher Behinderung kein Interesse an öffentlichen Veranstaltungen, an Kino- und Theaterbesuchen haben, dass sie nicht in den Urlaub fahren wollen und ihr Bedarf mit der "satt und sauber"- Versorgung in einer besonderen Wohnform erfüllt ist. Auch sie wollen sich in verschiedenen Lebensbereichen erfahren und anderen Menschen begegnen.



16. VON **POLITIK IM BLICK**



📅 13.01.2023 ⌚ 12:45

Barrierefreiheit



Es müssen mehr barrierefreie Bahnhöfe geschaffen werden.

Viele Menschen können nicht barrierefrei reisen, weil z. B. aufgrund gestrichener Mittel, nichts umgebaut werden kann.

Das ist eine große Einschränkung der Teilhabe und Selbstständigkeit.

 2  2



15. VON **REDAKTION BETEILIGUNGSPORTAL**

 12.01.2023  12:24



Mobilität

Der barrierefreie Ausbau des ÖPNV, insbesondere bei der Deutschen Bahn (S-Bahn u.ä.), muss deutlich verbessert werden. Bei Ruftaxen und ähnlichem Anforderungsverkehr (gerade neue digitale Angebote) muss sowohl auf Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Menschen bei den Fahrzeugen als auch auf digitale Barrierefreiheit geachtet werden. Bei Fahrplaninformationssystemen muss auf einen Blick und in Echtzeit ersichtlich sein, ob die Fahrzeuge und Haltestellen barrierefrei sind. Auch die Nutzbarkeit der Aufzüge an Haltestellen und Bahnhöfen muss direkt angezeigt werden.

HINWEIS: Dieser Kommentar wird von der Beteiligungsportal-Redaktion im Auftrag eines Nutzers veröffentlicht.



 5  3

14. VON **H. KABELITZ**

 12.01.2023  11:00

Achtsamer Ausbau

Zur Verbesserung in der Mobilität wäre mehr Assistenz im Umgang mit dem ÖPNV schon wünschenswert. Mobilität ist auch für mich des Öfteren ein Problem, ich kann mir dann ein Taxi rufen, aber dazu sind längst nicht alle in der Lage. Die Digitalisierung in diesem Bereich stellt aber, besonders auch für ältere Leute, vielleicht eine neue Barriere dar.

 3  1

13. VON **OHNE NAME 14273**

📅 11.01.2023 ⌚ 16:03

Der Fachtag der LAG SELBSTHILFE zum Aktionsplan, brachte folgende wichtige Forderungen:

Ziel: Voraussetzung für die Teilhabe ist eine umfassende Barrierefreiheit, die sowohl den digitalen als auch den analogen Raum umfasst!

Inklusion, als gesamtgesellschaftliche Aufgabe erfordert einheitliche Regelungen und Standards - im ganzen Land.

Keine Inklusion ohne Barrierefreiheit: Deshalb brauchen wir ein umfassendes Verständnis von Barrierefreiheit - sowohl analog, als auch digital.

Digitale Plattformen und Apps müssen umfassend barrierefrei sein! Die Regelungen des Landes-Behindertengleichstellungsgesetzes müssen eingehalten werden. Nichteinhaltung soll künftig sanktioniert werden.

Mobilität ist Grundvoraussetzung für die gesellschaftliche Teilhabe:

Deshalb muss auch im ländlichen Raum ein flächendeckender und barrierefreier ÖPNV sichergestellt werden.

Der Begriff "umfassende Barrierefreiheit" muss einheitlich definiert sein:

Bundeseinheitliche Standards müssen präzise formuliert sein und operationalisiert werden können.

Mindeststandards festlegen, Finanzierung klären, Zuständigkeiten klar regeln.

Bei Förderprogrammen des Landes ist die Beachtung der Barrierefreiheit ein Bestandteil der Fördervoraussetzungen.

Es braucht finanzielle Vergünstigungen im Bereich der Mobilität für Menschen mit Schwerbehindertenausweis - auch bei geringeren Einschränkungen (z. B. 50% od. 60% GdB).

Barrierefreie Wege- und Logistikketten sicherstellen! - statt Inselösungen. Das bedarf einer übergeordneten, unabhängigen Koordination in Planung und Umsetzung.

Landeszentrum Barrierefreiheit soll auch im Hinblick auf den ÖPNV / öffentlichen Raum beraten.



Bei Einführung neuer Verkehrs- und Mobilitätsformen müssen die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen berücksichtigt werden.

Barrierefreier Zugang zu Innenstädten für mobilitätseingeschränkte Personen (nicht nur für Rollifahrer*innen) muss auch im Individualverkehr möglich sein.



Informationen für Verkehrsteilnehmer*innen müssen immer barrierefrei, leicht zugänglich, verständlich und in mehreren Sinnen angeboten werden.

Der Zielkonflikt zwischen Denkmalschutz und Barrierefreiheit muss zugunsten einer barrierefreien Nutzbarkeit für ALLE aufgelöst werden - dabei von guten Beispielen lernen.

(LAG SELBSTHILFE B.W.)

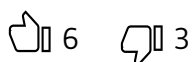
 4  1

12. VON **MAREMA**

 05.01.2023  10:19

Barrierefreie Reisekette

Die Delphi-Kriterien für barrierefreie Haltestellen sind für Blinde nicht ausreichend definiert. Blinde und Sehbehinderte brauchen über die eigentliche Haltestelle hinaus noch weitere Umgebungsinformationen, um die Haltestelle erreichen zu können. Im Grunde ist eine barrierefreie Reisekette wünschenswert, also eine "Haustür zu Haustür"-Navigation. Dies beinhaltet eine Wegnavigation zur nächsten ÖPNV-Haltestelle, dort das Erkennen des einfahrenden Fahrzeugs (Linie), Umstiegshilfe durch Wegbeschreibung, Indoor-Navigation z. B. in Bahnhöfen, alle möglichen Markierungen in Punkt- und Tastschrift etc. Das meint letztlich ein Gesamtpaket aus physikalischen und digitalen Angeboten im Verkehr.



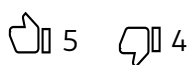
11. VON **SWENZEL**

📅 03.01.2023 ⌚ 10:33

Unbefristete Fahrerlaubnis

Guten Tag,

bisher muss alle paar Jahre ein erneutes Gutachten für den Schwerbehindertenausweis inklusive Fahrerlaubnis mit dem ÖPNV gestellt werden. Das macht für Menschen mit einer dauerhaften Behinderung keinen Sinn und schafft nur unangemessenen Verwaltungsaufwand. Diese Befristung sollte daher aufgehoben werden.



Ergebnisse der weiteren Arbeitsgruppen

Link dieser Seite:

<https://beteiligungsportal.baden-wuerttemberg.de/de/mitmachen/lp-17/landesaktionsplan-zur-umsetzung-der-un-behindertenrechtskonvention/arbeitsgruppe-mobilitaet>

