

**Stellungnahme des Sozialverband VdK Baden-Württemberg e.V.  
zum Entwurf des Mobilitätsgesetzes des Landes Baden-Württem-  
berg (Landesmobilitätsgesetz – LMG)**

Sozialverband VdK Baden-Württemberg e. V.  
Abteilung Sozialpolitik  
Johannesstraße 22  
70176 Stuttgart

Telefon: 0711 61956-22  
E-Mail: [s.wittenberg@vdk.de](mailto:s.wittenberg@vdk.de)

Stuttgart, 30.09.2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank, dass Sie uns Gelegenheit geben, im Anhörungsverfahren zum Entwurf des Mobilitätsgesetzes des Landes Baden-Württemberg Stellung zu nehmen.

Als Sozialverband VdK Baden-Württemberg e.V. mit mehr als 270.000 Mitgliedern haben wir ein Ohr für die Sorgen und Nöte der Menschen vor Ort: für Pflegebedürftige und ihre Angehörigen, für Menschen mit Behinderungen, für Rentnerinnen und Rentner, für Betroffene von Armut und viele mehr. Aus täglichen Beratungsgesprächen wissen wir, wo der Schuh drückt. So sind es oft die kleinen täglichen Dinge, die für die Menschen zur Belastung werden.

Eine gut ausgebaute, sichere und vor allem barrierefreie Verkehrsinfrastruktur ist die Voraussetzung für eine gelingende gesellschaftliche Teilhabe. Der Sozialverband VdK Baden-Württemberg begrüßt aus diesem Grund das Ziel, die nachhaltige Mobilität und die Informationsinfrastruktur zu stärken. Besonders begrüßen wir das gesetzte Ziel der "Schaffung von barrierefreien Angeboten zur gleichberechtigten Teilnahme am Straßenverkehr" in den allgemeinen Zielen nach §2 Absatz 2 des Gesetzesentwurfs. Leider existieren im restlichen Gesetzestext keine konkreten Verweise oder Vorschriften auf die barrierefreie Umsetzung dieser Ziele. Es ist zwingend notwendig, die Leerstelle der Regelungen zur Barrierefreiheit zu schließen und diese nicht in der Umsetzung als optionale Möglichkeit zu begreifen. Dabei müssen alle Formen von Behinderungen berücksichtigt werden. Neben Menschen mit kurzfristigen oder dauerhaften Mobilitätseinschränkungen also auch Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen wie Seh- oder Hörverlust, sowie mit Störungen der psychischen Gesundheit.

**Im Einzelnen:**

## **1. Erfassung von Mobilitätsdaten**

Der Sozialverband VdK Baden-Württemberg e.V. begrüßt die Erhebung und Bündelung von Mobilitätsdaten sowie die geplante kostenfreie Bereitstellung der Daten. Menschen mit einer Gehbehinderung oder mit Sinnesbeeinträchtigungen sind im Mobilitätssystem regelmäßig mit verschiedensten Barrieren konfrontiert. Fehlende Stufenlosigkeit an Haltestellen, ausfallende Fahrstühle, die teilweise über längere Zeiträume den barrierefreien Zugang zu Gleisen oder Haltestellen verhindern oder auch fehlende Informationsmöglichkeiten nach dem Zwei-Sinne-Prinzip. Die Erfassung von Mobilitätsdaten zur Barrierefreiheit ist zwingend erforderlich, um zu bewerten, wo Barrierefreiheit wirksam umgesetzt wird und wo es noch deutlichen Bedarf an Verbesserungen gibt.

Darüber hinaus begrüßt der Sozialverband VdK Baden-Württemberg e.V. das Ziel, echtzeitbasierte Informationen für Verkehrsteilnehmende zur Verfügung zu stellen. Die Einrichtung einer Umleitung oder die Sperrung eines Aufzugs kann eine Weiterreise schnell verkomplizieren und führt im schlimmsten Falle dazu, dass Menschen mit Mobilitäts- oder Sinnesbehinderungen stranden. Kurzfristige Informationen ermöglichen eine bessere Planbarkeit von Mobilität trotz bestehender Barrieren. Gleichzeitig geben die Daten allen Verkehrsteilnehmenden Sicherheit.

Leider wird in dem gesamten Abschnitt 3: „Mobilitätsdaten, Datenübermittlung und digitale Parkraumkontrolle“ nicht auf Barrierefreiheit eingegangen. Die Erfassung von Daten zur Barrierefreiheit muss dringend berücksichtigt werden. Aus diesem Grund fordert der Sozialverband VdK Baden-Württemberg e.V. in einer Rechtsverordnung nach §11 Absatz 6 Satz 2 Daten zur Barrierefreiheit als Kategorien der zu übermittelnden Mobilitätsdaten aufzunehmen und diese ausführlich zu definieren. Dies betrifft sowohl statische Daten zu bestehenden Barrieren und bestehender Barrierefreiheit, sowie dynamische Daten zu aktuellen Ausfällen, Störungen und Umleitungen, welche die Barrierefreiheit einschränken.

Neben der Erfassung von Daten zur Barrierefreiheit ist es wichtig, dass die Daten für alle zuständigen Träger und Nutzer frei abrufbar sind. Aus diesem Grund muss auch die Bereitstellung der Daten, wie in der UN-Behindertenrechtskonvention festgehalten, barrierefrei gestaltet werden. Der Sozialverband VdK Baden-Württemberg e.V. fordert, dass die Erfassung von Mobilitätsdaten zur Barrierefreiheit als Ziel im Gesetzesentwurf aufgenommen wird und dass die Bereitstellung der Daten barrierefrei umgesetzt werden muss.

## **2. Digitale Parkraumkontrolle**

Die digitale Parkraumkontrolle bietet grundsätzlich Chancen, um den öffentlichen Raum für Menschen mit Behinderungen und alle Verkehrsteilnehmer sicherer und zugänglicher zu machen. Beispielsweise können Geh- und Radwege von Fahrzeugen ohne Sonderparkerlaubnis befreit werden und Falschparker auf Behindertenparkplätzen besser kontrolliert werden. Gleichzeitig sehen wir jedoch die Gefahr, dass Menschen mit Behinderungen in der Umsetzung der digitalen Parkraumkontrolle vergessen oder nicht ausreichend berücksichtigt werden. Dies zeigt sich auch in dem vorliegenden Gesetzesentwurf. Vorschriften für eine Barrierefreie und behindertengerechte Umsetzung vor Ort müssen gesetzlich festgehalten und können nicht der individuellen Gestaltung der einzelnen Landkreise überlassen werden.

### **2.1 Erfassung von Parkerleichterungen für Menschen mit schweren Behinderungen**

Digitale Scanfahrzeuge erfassen Falschparker anhand der Kennzeichen, die im Parkautomaten hinterlegt oder eben nicht hinterlegt wurden. Menschen mit Behinderungen und einem orangen oder blauen Parkausweis dürfen jedoch allgemein ohne Bezahlung an Parkuhren und Parkschein-Automaten oder auch im eingeschränkten Halteverbot und in verkehrsberuhigten Bereichen halten. Hier birgt sich die Gefahr, dass Menschen mit Behinderungen von Scan-Fahrzeugen fälschlich erfasst werden. Dies würde zu einer zusätzlichen Belastung für die Betroffenen und die Behörden führen, da regelmäßig nachgewiesen werden muss, dass doch eine Parkberechtigung vorlag. Im schlimmeren Fall, kommt es zu ungerechtfertigten Strafzahlungen für Menschen mit Behinderungen, bzw. die Fahrerin oder den Fahrer. Sowohl die Prob-

ematik an sich als auch mögliche Lösungsansätze werden in dem vorliegenden Gesetzentwurf nicht thematisiert. Eine Umsetzung, die Menschen mit Behinderungen nicht zusätzlich belastet, muss von Anfang an mitgedacht und im Gesetzesentwurf als Voraussetzung für die Genehmigung der digitalen Parkraumkontrolle festgehalten werden.

## 2.2 Lösungsansätze

Um Sonderparkerlaubnisse zu erfassen, wurden uns unabhängig von dem vorliegenden Entwurf folgende Möglichkeiten genannt.

1. Eintragung in eine Datenbank via App oder Browser
2. Ein RFID-Chip welcher dem Scan-Fahrzeug ein Signal gibt, dass das Fahrzeug eine Sonderparkberechtigung hat.
3. Ein QR-Code an der Fensterscheibe, welchen das Scan-Fahrzeug erkennt.
4. Händische Nachkontrolle durch eine natürliche Person bei Verdachtsfällen.

Die Eintragung in eine Datenbank via App oder Browser stellt eine gute und flexible Lösung dar. Menschen mit einem Parkausweis sind nicht immer mit dem eigenen Auto unterwegs, eventuell nehmen Familie oder Freunde sie mit. Eine Sonderparkberechtigung besteht trotzdem. Durch die Eintragung in einer App kann flexibel und schnell das aktuelle Fahrzeug eingetragen werden. Die App muss jedoch barrierefrei gestaltet werden, sodass die betroffene Person die Eintragung selbst und ohne fremde Hilfe vornehmen kann. Darüber hinaus müssen zwingend Alternativen für die analoge Nutzung angeboten werden.

Als sichere analoge Alternative bieten sich RFID-Chips und QR-Codes an, die im aktuellen Fahrzeug gemeinsam mit dem Parkausweis zurückgelassen und von den Scan-Fahrzeugen erfasst werden. Diese müssen jedoch gesondert ausgehändigt werden. Wer nicht aus der Region kommt, muss kurzfristig eine Parkerlaubnis bekommen. Dabei ergibt sich das zusätzliche Problem, dass Verkehrsteilnehmer zunächst überhaupt darüber informiert werden müssen, dass es eine digitale Parkraumkontrolle gibt. Besonders, da die digitale Parkraumkontrolle nicht zeitgleich und nicht flächendeckend eingeführt wird, kann dies zu Problemen führen. Auch Besucher aus anderen Städten oder Bundesländern müssen gut und barrierefrei informiert werden.

Wir empfehlen, als zusätzliche analoge Lösung telefonische Anrufe zu ermöglichen. Sobald eine Person mit blauem oder orangen Parkausweis registriert ist, kann sie so mit einem kurzen Anruf das Kennzeichen des aktuell genutzten Fahrzeugs angeben und dieses auch kurzfristig ändern.

Die händische Nachkontrolle ist als Notlösung wichtig, um möglichst viele falsche Meldungen zu korrigieren. Sie kann jedoch nicht als verlässliches Mittel verstanden werden, da der Behindertenausweis in der Videoaufnahme nur etwas falsch liegen muss, um ggf. übersehen zu werden.

### **2.3 Kontrolle von Behindertenparkplätzen**

Auf die Chance durch die digitale Parkraumkontrolle Kontrolle auch Behindertenparkplätze besser zu kontrollieren, wird in dem vorliegenden Gesetzesentwurf leider nicht eingegangen. Dies betrifft auch die Bereitstellung der erfassten Mobilitätsdaten über die Auslastung von Behindertenparkplätzen sowie über verbotswidriges Parken auf Behindertenparkplätzen. Die Kontrolle von Behindertenparkplätzen und Sonderparkrechten stellt für Scan-Fahrzeuge, wie oben bereits dargestellt, eine Hürde dar. Diese darf nicht dazu führen, dass die bessere Kontrolle von Behindertenparkplätzen von einzelnen Landkreisen gar nicht oder erst verspätet umgesetzt wird. Bereits im Gesetzesentwurf müssen deswegen klare Regelungen zur Erfassung von Sonderparkrechten allgemein und speziell von Menschen mit Behinderungen aufgeführt werden.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass eine behindertengerechte Umsetzung der digitalen Parkraumkontrolle durchaus möglich ist und auch Vorteile für alle Verkehrsbeteiligten bewirken kann. Der Sozialverband VdK Baden-Württemberg e.V. fordert das Verkehrsministerium deswegen auf, eine Verpflichtung zur barrierefreien und behindertengerechten Umsetzung der digitalen Parkraumkontrolle, sowie eine Verpflichtung zur Bereitstellung von analogen Alternativen bei der Kontrolle von Sonderparkrechten im Gesetzesentwurf festzuhalten. Darüber hinaus fordert der Sozialverband VdK Baden-Württemberg e.V., dass die Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen von Anfang an von den Landkreisen an der Umsetzung beteiligt werden müssen.

## **Teil 2: Abschnitt 4 Mobilitätspass**

Der Sozialverband VdK Baden-Württemberg e.V. begrüßt die Möglichkeit einer Abgabenerhebung für die Stadt- und Landkreise zur Stärkung und zum Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs. Der öffentliche Personennahverkehr bietet für viele einkommensschwache Personen die zentrale Möglichkeit der Fortbewegung und der gesellschaftlichen Teilhabe. Besonders in ländlichen Gebieten sind die Möglichkeiten zur gesellschaftlichen Teilhabe ohne Auto eingeschränkt.

Damit der weitere Ausbau des ÖPNV für alle gleichermaßen zugänglich ist, muss Barrierefreiheit in der Zweckbindung nach §15 als verpflichtende Vorschrift für die Verwendung der Mittel zum Ausbau des ÖPNV festgehalten werden. Darüber hinaus sollte die Schaffung von Barrierefreiheit in der bestehenden Infrastruktur als Möglichkeit zur Nutzung der Mittel explizit aufgenommen werden.

### **Sonderregelungen und Abgabenhöhe für Abgabenschuldige**

Der Sozialverband VdK Baden-Württemberg e.V. begrüßt, dass es vorgesehen ist, Sonderregelungen für bestimmte Personengruppen zu erlassen und die Abgabenhöhe beispielsweise aus sozialen Gründen zu differenzieren. Es benötigt jedoch klare, einheitliche Vorschriften bei der Entlastung von Sozialhilfeempfängern nach SGB II und nach SGB XII. Eine Abgabenerhebung von Sozialhilfeempfängern muss zwingend ausgeschlossen oder voll von den Ämtern angerechnet werden.

**Hans-Josef Hotz**  
Landesverbandsvorsitzender

**Thomas Schärer**  
Landesverbandsgeschäftsführer