

Ohne Weg keine Teilhabe

Mobilität als Lebensbereich: warum Beförderung, Begleitung und Verständigung drei verschiedene Fragen sind — und was passiert, wenn man sie verwechselt

Lars Tiedemann

Dipl. Heilpädagoge (FH) · AssistUK

23. August 2026

Arbeitsfassung — Teil der Assistenz-Linie innerhalb dieser Reihe. Der Text beantwortet drei Fragen: Warum ist Mobilität der Lebensbereich, der alle anderen trägt? Welche drei Fragen stecken in dem Wort, und was geht schief, wenn ein Bewilligungsbescheid nur die erste beantwortet? Und was heißt das für Menschen, die unterwegs auf Unterstützte Kommunikation angewiesen sind? Der Text beschreibt das deutsche System; die Paragrafen wurden am 23.08.2026 im Gesetzestext nachgelesen. Er ist eine Orientierung, keine Rechtsberatung.

Inhalt

1. Der Lebensbereich, der alle anderen trägt
 2. Was das Recht sagt
 3. Drei Fragen, die ständig vermischt werden
 4. Der Fahrdienst löst nur die erste
 5. Das Kommunikationsmittel reist mit
 6. Wer fährt, assistiert nicht
 7. Der Sozialraum endet dort, wo der Weg endet
 8. Spontan statt geplant
 9. Was das für die Bedarfsermittlung heißt
 10. Grenzen dieses Textes
 11. Fazit in fünf Sätzen
 12. Literatur (mit Prüfvermerk)
-

1. Der Lebensbereich, der alle anderen trägt

Mobilität hat in der Reihe der Lebensbereiche eine Sonderstellung, und sie wird selten benannt: **Sie ist Voraussetzung für fast alle anderen.** Freundschaft braucht einen Weg zum Freund. Arbeit braucht einen Weg zur Arbeit. Bildung, Freizeit, Familienbesuche, der Arztbesuch, das Amt — jeder dieser Bereiche setzt voraus, dass jemand hinkommt.

Daraus folgt eine unbequeme Beobachtung. Wo Mobilität fehlt, wird nicht *ein* Lebensbereich eingeschränkt, sondern alle. Und weil das schleichend geschieht, wird es selten als Mobilitätsproblem erkannt: Es sieht aus wie Rückzug, wie Desinteresse, wie eine Person, die eben lieber zu Hause bleibt. Manchmal stimmt das. Häufig ist es die eingeübte Antwort auf einen Weg, der jedes Mal drei Wochen Vorlauf, zwei Telefonate und ein Formular kostet.

Wer immer erst fragen muss, fragt irgendwann nicht mehr. Das ist derselbe Mechanismus, der bei der Kommunikation zur erlernten Passivität führt — hier trifft er die Bewegungsfreiheit.

2. Was das Recht sagt

Mobilität ist im deutschen Teilhaberecht an mehreren Stellen verankert, und die Vielzahl der Anspruchsgrundlagen ist Teil des Problems: Sie liegen bei verschiedenen Trägern.

§ 83 SGB IX regelt die Leistungen zur Mobilität innerhalb der Sozialen Teilhabe — Beförderungsdienste und die Erlangung und der Erhalt der Fahrerlaubnis, wenn eine Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft anders nicht möglich ist.

§ 78 SGB IX trägt daneben die Assistenzleistungen, und zwar unabhängig vom Ort: Die Assistenz endet nicht an der Wohnungstür. Freizeitgestaltung, Alltagsbewältigung und die Verständigung mit der Umwelt sind ausdrücklich genannt und finden zu erheblichen Teilen außerhalb der Wohnung statt.

§ 33 SGB V deckt die Hilfsmittel, zu denen der Rollstuhl gehört — hier ist die Krankenkasse zuständig, nicht die Eingliederungshilfe.

Dazu kommen die Nachteilsausgleiche: unentgeltliche Beförderung im öffentlichen Nahverkehr bei entsprechenden Merkzeichen, Parkerleichterungen, in einigen Ländern eigene Fahrdienstprogramme.

Die praktische Folge dieser Vielfalt ist Zuständigkeitsstreit. Deshalb ist § 14 SGB IX hier besonders wichtig: Der zuerst angegangene Träger prüft binnen zwei Wochen und leitet weiter oder entscheidet selbst. Wer diese Regel kennt, muss die Trägerlandschaft nicht selbst sortieren — er muss nur einen Antrag stellen und auf die Frist verweisen.

3. Drei Fragen, die ständig vermischt werden

Wer »Mobilität« sagt, meint meistens drei verschiedene Dinge. Sie zu trennen ist der wirksamste einzelne Handgriff in diesem Feld.

Erstens der Weg selbst. Wie kommt die Person von A nach B? Rollstuhl, Auto, Bahn, Fahrdienst. Hier geht es um Technik, Fahrzeuge und Barrierefreiheit — und um die Krankenkasse, wo Hilfsmittel betroffen sind.

Zweitens die Begleitung. Wer geht mit, und was tut diese Person unterwegs? Hier geht es um Assistenz, nicht um Transport — und damit um die Eingliederungshilfe.

Drittens die Verständigung unterwegs. Kann die Person sagen, wohin, wann zurück, was gerade nicht stimmt? Hier geht es um Unterstützte Kommunikation.

Diese drei Fragen haben verschiedene Antworten, verschiedene Anspruchsgrundlagen und verschiedene Träger. Sie werden trotzdem regelmäßig als eine behandelt — und zwar meist als die erste, weil sie die sichtbarste ist.

4. Der Fahrdienst löst nur die erste

Ein Fahrdienst bringt jemanden hin und wieder zurück. Das ist wertvoll und es ist nicht nichts. Aber es lässt offen, ob die Person am Ziel **etwas tun, sich mitteilen oder ihre Meinung ändern** kann.

Wer nur den Transport bewilligt, hat Mobilität nicht hergestellt, sondern eine Fahrt.

Der Unterschied zeigt sich an einem Detail, das in keinem Bescheid steht: der Rückfahrt. Ein Fahrdienst wird für eine feste Zeit bestellt. Wer früher gehen will, weil es unangenehm wird, kann das nicht. Wer länger bleiben will, weil es schön ist, auch nicht. **Die gebuchte Rückfahrt macht aus einem Besuch einen Termin** — und aus einer Person, die entscheidet, eine, die abgeholt wird.

Das ist kein Argument gegen Fahrdienste. Es ist ein Argument dafür, die zweite und dritte Frage im selben Antrag mitzustellen: Begleitung, die vor Ort bleibt, und ein Kommunikationsweg, mit dem sich »ich möchte jetzt nach Hause« oder »noch eine halbe Stunde« sagen lässt.

5. Das Kommunikationsmittel reist mit

Die dritte Frage ist die, die am häufigsten ganz vergessen wird, und sie hat sehr praktische Anteile.

Das Gerät muss mitfahren können. Halterung am Rollstuhl, Akkulaufzeit für den ganzen Tag, eine Lademöglichkeit unterwegs, ein Ersatzkabel. Ein Sprachcomputer, der am Nachmittag leer ist, nimmt der Person die Stimme für den Rest des Tages — und zwar genau dort, wo sie unter Fremden ist.

Das Vokabular muss den Weg kennen. Ortsnamen, Verkehrsmittel, »ich muss aussteigen«, »das ist meine Haltestelle«, »ich brauche Hilfe beim Einsteigen«, »der Aufzug ist kaputt«. Diese Wörter fehlen in vielen Vokabularen, weil sie beim Erstellen am Küchentisch nicht einfallen.

Und es braucht etwas für den Ausfall. Eine kleine Papiertafel oder ein Kommunikationspass für den Moment, in dem die Technik nicht geht, der Akku leer ist oder es regnet.

Dazu ein Punkt, der in Anträgen selten auftaucht und stark ist: **Unterwegs sinkt die Zahl der Menschen, die die Person verstehen, auf eins oder null.** Zu Hause kennt das Umfeld die Zeichen. An der Bushaltestelle kennt sie niemand. Die kommunikative Anforderung ist unterwegs also nicht gleich hoch wie daheim — sie ist höher.

6. Wer fährt, assistiert nicht

Ein Punkt, der in der Praxis viel Ärger erzeugt und selten ausgesprochen wird: **Eine Person, die ein Fahrzeug führt, kann in dieser Zeit nicht assistieren.**

Das klingt banal und wird trotzdem regelmäßig anders kalkuliert. Wer fährt, schaut auf die Straße. Er kann nicht gleichzeitig ein Kommunikationssystem im Blick behalten, auf ein

Zeichen warten, eine Frage beantworten oder eingreifen, wenn etwas nicht stimmt. Bei Menschen mit hohem Unterstützungsbedarf — insbesondere bei Anfallsleiden, Aspirationsrisiko oder starker Spastik — ist das auch eine Sicherheitsfrage.

Daraus folgt für die Bedarfsermittlung eine einfache Regel: Wo während der Fahrt Unterstützung nötig ist, sind **Fahren und Assistieren zwei Rollen**, und der Bedarf ist entsprechend zu bemessen. Das gilt für den Fahrdienst mit Begleitung ebenso wie für die Assistenzkraft im eigenen Auto.

7. Der Sozialraum endet dort, wo der Weg endet

Die Personenzentrierung fragt nicht nur, was ein Mensch will, sondern auch, was in seiner Umgebung erreichbar ist. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkung ist der **erreichbare** Sozialraum oft dramatisch kleiner als der **vorhandene**.

Zwei Kilometer sind für einen Fußgänger nichts und für einen Elektrorollstuhl bei fehlenden Bordsteinabsenkungen eine Grenze. Ein Verein, der im ersten Stock ohne Aufzug tagt, existiert praktisch nicht. Eine Buslinie, deren Rampe an drei von zehn Fahrzeugen defekt ist, ist keine Buslinie, sondern ein Glücksspiel.

Das hat eine Konsequenz für die Planung, die häufig übersehen wird: **Bevor man Angebote sucht, prüft man die Wege dorthin.** Ein perfekt passendes Angebot, das nicht erreichbar ist, ist kein Angebot. Und umgekehrt wird ein mittelmäßiges, aber gut erreichbares Angebot oft die bessere Wahl — weil es tatsächlich stattfindet.

Und noch etwas: Barrieren im Weg sind Umweltfaktoren im Sinne der ICF. Sie gehören in die Bedarfsermittlung dokumentiert, nicht als Eigenschaft der Person, sondern als Eigenschaft der Umgebung — das ist genau der Buchstabe *e* der ICF, der in der Praxis am seltensten ausgefüllt wird.

8. Spontan statt geplant

Der vielleicht wichtigste und am schwersten durchsetzbare Punkt: **Bewegungsfreiheit ist zu großen Teilen Spontaneität.**

Ein Leben, in dem jeder Weg drei Wochen vorher feststehen muss, ist kein selbstbestimmtes Leben, sondern ein verwaltetes. Der Kaffee mit jemandem, der gerade Zeit hat; das Kino, weil das Wetter schlecht ist; die Fahrt zur Schwester, weil man Sehnsucht hat — all das lebt davon, dass es *jetzt* geht.

In der Realität scheitert das an Vorlaufzeiten für Fahrdienste, an Dienstplänen und an einem Bewilligungsumfang, der genau die geplanten Wege abbildet. Das lässt sich nicht vollständig lösen; es lässt sich aber verbessern:

- **Ein Teil des Assistenzumfangs sollte ungebunden sein** — Stunden, die nicht auf feste Termine verplant sind. Wer nur Termine bewilligt bekommt, kann nur Termine leben.
- **Kurzfristige Fahrdienste** existieren in manchen Regionen und sind nicht überall bekannt.
- **Und die Frage gehört ausdrücklich in die Bedarfsermittlung**, weil sie sonst nie gestellt wird: Wie viel dieses Lebens ist spontan möglich?

9. Was das für die Bedarfsermittlung heißt

Sechs Punkte, die in den Gesamtplan gehören, wenn Mobilität ein Thema ist:

1. **Die drei Fragen getrennt beantworten** — Weg, Begleitung, Verständigung. Wer sie zusammenwirft, bekommt eine Antwort auf die erste.
2. **Die Rolle während der Fahrt klären** — fährt die Assistenz, oder assistiert sie?
3. **Die kommunikative Anforderung unterwegs benennen** — sie ist höher als zu Hause, nicht niedriger.
4. **Das Gerät unterwegs mitdenken** — Halterung, Akku, Laden, Papier-Rückfall.
5. **Den erreichbaren Sozialraum dokumentieren**, nicht den vorhandenen.
6. **Ungebundene Stunden für Spontanes** ausdrücklich beantragen.

Und der Verfahrenshinweis, der Zeit spart: Bei mehreren möglichen Trägern greift § 14 SGB IX. Ein Antrag genügt; die Zuständigkeitsklärung ist Aufgabe der Träger, nicht der Person.

10. Grenzen dieses Textes

Dieser Text ist **keine Rechtsberatung** und bildet **die Ländervielfalt nicht ab**: Fahrdienstprogramme, Nachteilsausgleiche und Verwaltungspraxis unterscheiden sich erheblich zwischen den Bundesländern und teils zwischen Landkreisen. Die bundesrechtlichen Maßstäbe gelten überall, die Programme nicht.

Er behandelt **die Hilfsmittelversorgung nur am Rand**. Welcher Rollstuhl, welche Sitzschale, welche Halterung — das ist Sache der Versorgung durch die dafür zuständigen Anbieter und der Krankenkasse; unsere Rolle endet bei der Frage, ob das Kommunikationssystem darauf Platz hat und bedienbar bleibt.

Und er behandelt **den Führerschein und das eigene Fahren nicht**, obwohl § 83 SGB IX ihn nennt — das ist ein eigenes Thema mit eigener Fachlichkeit.

11. Fazit in fünf Sätzen

Mobilität ist der Lebensbereich, der alle anderen trägt: Wo sie fehlt, wird nicht ein Bereich eingeschränkt, sondern jeder – und weil das schleichend geschieht, sieht es von außen aus wie Rückzug. In dem Wort stecken drei verschiedene Fragen mit verschiedenen Anspruchsgrundlagen und Trägern: der Weg (§ 83 SGB IX, § 33 SGB V), die Begleitung (§ 78 SGB IX) und die Verständigung unterwegs – und wer nur die erste beantwortet, hat eine Fahrt bewilligt und keine Teilhabe. Unterwegs ist die kommunikative Anforderung höher als zu Hause, nicht niedriger, weil die Zahl der Menschen, die die Person verstehen, auf eins oder null sinkt: Gerät, Akku, Halterung, Wegvokabular und ein Papier-Rückfall gehören deshalb in den Antrag. Wer ein Fahrzeug führt, kann in dieser Zeit nicht assistieren – Fahren und Assistieren sind zwei Rollen, und der Bedarf ist entsprechend zu bemessen. Und weil Bewegungsfreiheit zu großen Teilen Spontaneität ist, gehört ein ungebundener Teil des Assistenzumfangs ausdrücklich beantragt: Wer nur Termine bewilligt bekommt, kann nur Termine leben.

12. Literatur (mit Prüfvermerk)

1. ✓ **SGB IX (Stand 08/2026), im Gesetzestext nachgelesen am 23.08.2026: § 83** (Leistungen zur Mobilität: Beförderungsdienste sowie Erlangung und Erhalt der Fahrerlaubnis, wenn Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft anders nicht möglich ist) · **§ 78** Abs. 1–2 (Assistenzleistungen einschließlich Freizeitgestaltung und Verständigung mit der Umwelt; Entscheidung der Leistungsberechtigten über Ablauf, Ort und Zeitpunkt) · **§ 14** (Zuständigkeitsklärung binnen zwei Wochen, Weiterleitung oder eigene Entscheidung) · **§ 113** Abs. 2 (Katalog der Sozialen Teilhabe) · **§ 118** (ICF-orientiertes Instrument der Bedarfsermittlung, neun Lebensbereiche).
2. ✓ **§ 33 SGB V** – Hilfsmittel der gesetzlichen Krankenversicherung; Zuständigkeit für Rollstuhl und Kommunikationshilfe (Produktgruppe 16), nachgelesen am 23.08.2026.
3. ✓ **ICF (WHO)** – Kapitel d4 (Mobilität) der Aktivitäten und Teilhabe sowie die Umweltfaktoren (Buchstabe e), die Barrieren im Weg als Eigenschaft der Umgebung erfassen und nicht als Eigenschaft der Person.
4. ✓ **UN-Behindertenrechtskonvention, Art. 20** – persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit, ausdrücklich »in der Art und Weise und zum Zeitpunkt ihrer Wahl«; **Art. 9** (Zugänglichkeit).
5. ✓ **Tiedemann, L. (2026)**. Urlaub ist kein Sonderwunsch. AssistUK-Grundlagentext. – Die Fortsetzung dieses Textes über die Stadtgrenze hinaus; dort auch die arbeitszeitrechtliche Personalrechnung für längere Wege. (*Hausintern; Quellenapparat dort.*)
6. ✓ **Tiedemann, L. (2026)**. Nicht allein ins Krankenhaus. AssistUK-Grundlagentext. – Der Weg zur Behandlung und die Begleitung dort. (*Hausintern; Quellenapparat dort.*)
7. ✓ **Tiedemann, L. (2026)**. Vom Menschen aus denken. AssistUK-Grundlagentext zu Personenzentrierung und Sozialraum. – Grundlage für Abschnitt 7: erreichbarer statt vorhandener Sozialraum. (*Hausintern; Quellenapparat dort.*)

Die fachliche Position, Auswahl und Verantwortung liegen bei mir. Dieser Text ist keine Rechtsberatung. — L. T.