

Zeitschrift: Curaviva : Fachzeitschrift
Herausgeber: Curaviva - Verband Heime und Institutionen Schweiz
Band: 79 (2008)
Heft: 7-8

Artikel: Transportdienste für Menschen mit Mobilitätsbehinderung : wenn die Fahrt ins Kino 40 Franken kostet
Autor: Wenger, Susanne
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-803651>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 02.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Transportdienste für Menschen mit Mobilitätsbehinderung

Wenn die Fahrt ins Kino 40 Franken kostet

■ Susanne Wenger

Durch den Wegfall der Bundes-subsidien ab 2005 gerieten Transportdienste für Menschen mit Behinderung ins Trudeln. Teils springen die Kantone ein, doch die verbilligten Fahrten sind kontingentiert. Noch lange keine Gleichstellung, wie die Betroffenen finden.

Der Rotstift wurde 2005 angesetzt: In der neuen IV-Verordnung strich der Bundesrat die kollektiven Beiträge an die Transportdienste für Menschen mit Behinderung. Individuell unterstützt von der IV oder via Ergänzungsleistungen werden seither nur noch Fahrten zur Arbeit und zur Therapie. Begründung für den Einschnitt: Mit der im Rahmen der 4. IV-Revision in Kraft gesetzten Erhöhung der Hilflosenentschädigung sei es für die Benutzerinnen und Benutzer der Transportdienste zumutbar, ihre Freizeitfahrten künftig selber zu berappen.

Vergeblich hatte der Verband der Behindertentransportdienste, «handicab suisse», gewarnt, dass diese Rechnung nicht aufgehen werde. Die Aargauer SP-Nationalrätin Pascale Bruderer rechnete dem Bundesrat in einem Vorstoss vor, dass ohne IV-Beiträge eine Freizeitfahrt 40 bis 50 Franken kosten werde. Besonders betroffen seien Heimbewohnende: Weil diese von der erhöhten Hilflosenentschädigung nicht profitierten, würden sie durch das neue Regime benachteiligt, so Bruderer. Ihre

gesellschaftliche Integration werde geschmälert.

Plötzlich fehlten Millionen

Der Wegfall der Bundesgelder riss Lücken in die Budgets der Transportdienste. Im Kanton Zürich fehlten ab 2005 jährlich insgesamt 3,5 Millionen Franken, im Kanton Bern 2,2 Millionen, im Kanton Genf 800 000 Franken. Einige Transportdienste gerieten ins Trudeln. Gut drei Jahre später lässt sich zusammenfassend sagen: Manchenorts sprangen zwar die Kantone und die Gemeinden zum Teil in die Lücke. Doch die Transportdienste müssen sich immer noch nach der Decke strecken, wie die Beispiele Zürich, Bern und Luzern zeigen.

Im Kanton Zürich wird die Subventionierung der Transportdienste für Menschen mit Mobilitätsbehinderung über die kantonale Stiftung Pro Mobil abgewickelt. Vom Kanton erhält die Stiftung über den Verbund Zürcher Verkehrsbetriebe jährlich 6 Millionen Franken, die Stadt Zürich steuert 3 Millionen bei. Die Stadt Zürich wie auch einzelne Gemeinden übernehmen für ihre Einwohnerinnen zudem den Selbstbehalt von 15 Prozent, den die Benutzenden der Transportdienste tragen müssen. Pro Mobil bietet selber keine Fahrten an, sondern hat mit über 100 Transportdiensten Verträge abgeschlossen – darunter gemeinnützige Dienste und gewerbliche Taxiunternehmen.

Die Transportdienste führten letztes Jahr rund 267 300 Fahrten für 4676 fahrberechtigte Kundinnen und Kunden aus. Rund die Hälfte von diesen waren AHV-Rentnerinnen und -Rentner.

200 Fahrten pro Jahr

Nach dem Wegfall der Bundessubsidien habe Pro Mobil die Dienstleistungen einschränken müssen, sagt Geschäftsleiter Rodolfo Leuthold. So wurde die Zahl der subventionierten Freizeitfahrten noch stärker kontingentiert. Waren früher 360 Fahrten pro Jahr möglich, sind es heute nur noch 200 Fahrten. Pro Person besteht ein Kostendach von jährlich 4000 Franken. Subventioniert werden zudem nur die weniger Begüterten: Nur wer eine bestimmte Einkommens- und Vermögensgrenze unterschreitet, bezahlt für eine Fahrt den Tarif des öffentlichen Verkehrs. Alle anderen bezahlen Taxi-Preise. Durchschnittlich kostet eine Fahrt mit einem Behindertentransportdienst im Kanton Zürich brutto etwa 30 Franken.

Die Beschränkungen machten vor allem jüngeren Menschen mit Behinderung zu schaffen, die in ihrer Freizeit gerne öfter und weiter fahren möchten, sagt Geschäftsleiter Leuthold: «Wir sind finanziell immer etwas am Kämpfen.» Die gestrichenen 3,5 Millionen Franken vom Bund fehlten immer noch «ganz klar».

Sparen bei Tixi Zürich

Ebenfalls am Kämpfen ist im Kanton Zürich der Tixi-Fahrdienst für Menschen mit Behinderung. Er ist nicht Bestandteil des rund um die Stiftung Pro Mobil organisierten Transportdienstsystems, sondern als eigener, auf Ehrenamtlichkeit basierender Verein organisiert: Tixi habe sich von seiner Geschichte her stets als «in sich geschlossene Selbsthilfegruppe» verstanden, wie Co-Geschäftsleiter Christian Roth feststellt. Rund 2400 Mitglieder zählte der Tixi-Fahrdienst im vergangenen Jahr, rund 400 freiwillige Fahrerinnen und Fahrer erledigten zu Tarifen des öffentlichen Verkehrs über 50 000 Fahrten. Finanziert wird der Tixi-Fahrdienst durch Mitgliederbeiträge, Beiträge von einzelnen Gemeinden, Fahreinnahmen und vor allem durch Zuwendungen: Rund 60 Prozent des Tixi-Budgets basieren auf Spenden.

Als die IV-Subventionen wegfielen, verlor Tixi eine halbe Million Franken jährlich. Aufgefangen hat sich der Fahrdienst seither noch nicht. 2007 verzeichnete man bei einem Betriebsaufwand von rund 3 Millionen Franken einen Fehlbetrag von knapp 940 000 Franken. Dies auch wegen eines «massiven Spendeneinbruchs», wie es im Jahresbericht heisst. Nun haben der Vorstand und die Geschäftsleitung – beide personell teils stark erneuert – Sparmassnahmen eingeleitet. Ein Teil der Geschäftsräumlichkeiten wurde gekündigt, die Geschäftsleitung wurde verkleinert. Zudem sollen Synergien mit anderen Transportdiensten genutzt werden – zum Beispiel in der Disposition, wie Christian Roth darlegt.

12 000 Unterschriften

Aktiv geworden ist Tixi auch auf politischer Ebene. Im vergangenen Mai wurde die Volksinitiative «SOS für Tixi» eingereicht. Sie verlangt, dass der Kanton Zürich künftig 50 bis 70 Pro-

zent der ungedeckten Kosten eines Transports übernimmt, der im Auftrag des Kantons von Tixi oder einem anderen gemeinnützigen, privaten Unternehmen des Behindertentransports durchgeführt wird.

Konkret: Tixi will Geld vom Kanton direkt für seinen Betrieb. Neben der eigenen Holding Pro Mobil könne der Kanton Zürich mit Tixi durchaus einen zweiten Behinderten-Transportanbie-

hätte laut Schätzungen Roths Mehrkosten für den Kanton von rund 6 Millionen Franken jährlich zur Folge, da neben Tixi auch andere gemeinnützige Fahrdienste davon profitieren würden. Die Initiative sei «eine logische Konsequenz» der gesetzlichen Forderung nach Gleichstellung von Menschen mit Behinderung, findet Roth. Was Tixi anbiete, sei eine Ergänzung des öffentlichen Verkehrs,



Ob mit gemeinnützigen oder gewerblichen Transportdiensten: für Freizeitfahrten steht wenig Geld zur Verfügung.

Fotos: zvg

ter unterstützen, argumentiert das Initiativkomitee. Schliesslich kämen nicht alle Menschen mit Behinderung in den Genuss der verbilligten Pro-Mobil-Fahrten. Und wer von Pro Mobil abgewiesen werde, lande häufig beim Tixi-Fahrdienst. «Ohne finanzielle Unterstützung durch den Kanton Zürich kann Tixi seinen Betrieb längerfristig nicht mehr aufrechterhalten», heisst es in der Begründung zur Initiative.

«In nur viereinhalb Monaten konnten wir über 12 000 Unterschriften sammeln – doppelt so viele, wie wir gebraucht hätten», freut sich Tixi-Co-Geschäftsleiter Roth. Die Initiative

die der Kanton selber nur beschränkt liefere.

«Arme Tschuselis»

So sehr die Forderung nach Gleichstellung geteilt wird – beim Dachverband Behindertenkonferenz Kanton Zürich steht man dem Tixi-Konzept kritisch gegenüber. «Wir wollen nicht auf den Goodwill von Freiwilligen und auf Spenden angewiesen sein, um im öffentlichen Raum mobil sein zu können», sagt die Behindertenkonferenz-Präsidentin Thea Mauchle. Hier gehe es um staatliche Leistungen, auf die alle Anrecht hätten. In erster Linie gelte es deshalb, den subventionierten

öffentlichen Verkehr behindertengerecht umzurüsten. Und jene Menschen mit Behinderung, die trotzdem den öffentlichen Verkehr nicht benutzen könnten, müssten zur Erfüllung ihrer Transportbedürfnisse direkt Assistenzgelder vom Staat erhalten - Subventionierung nicht der Betriebe, sondern der Kundschaft also.

Zu den Tixi-Kritikern gehört auch der Leiter des Zürcher Zentrums für selbstbestimmtes Leben, Peter Wehrli: «Dass der kleine, ineffiziente Tixi bekannt und bei der unbehinderten Bevölkerung so beliebt ist, im Gegensatz zum grossen, effizienten Pro Mobil, liegt vor allem daran, dass Tixi mit seinen aggressiven Spendenaktionen die mittelalterliche Denkweise bestärkt, wonach Behinderte arme «Tschuselis» sind, denen «wir» tollen Bürgerinnen und Bürger karitativ zu etwas Glück verhelfen», bemängelte Wehrli 2006 in einer Stellungnahme.

Verhandlungen laufen

Pro Mobil hingegen wäre gemäss Wehrli das Ersatzangebot, das der Kanton nach Gesetz sicherstellen müsste, weil er die Behinderten seit Jahrzehnten aus der Planung des öffentlichen Verkehrs ausgeklammert habe. Mindestens «theoretisch», wie Wehrli einschränkt, denn noch seien Kanton und Gemeinden weit davon entfernt, die vollen Kosten dieser Ersatzlösungen zu übernehmen. Der Tixi-Fahrdienst, der tatsächlich für gewisse Betroffene eine Alternative sei, würde besser mit der Stiftung Pro Mobil zusammengeführt, findet auch Thea Mauchle. Gemeinsam könnte man dann für bessere Bedingungen kämpfen.

Bereits seit mehreren Jahren liefen zwischen der Stiftung Pro Mobil und dem Tixi-Fahrdienst Gespräche über eine Zusammenarbeit, sagt Pro-Mobil-Geschäftsleiter Rodolfo Leuthold. Tixi-Co-Geschäftsleiter Christian Roth,

seit Frühling 2008 im Amt, zeigt sich offen für neue Verhandlungen wie auch für «gute Ideen» von politischer Seite als Gegenvorschlag zur Tixi-Initiative. «Letztlich geht es uns ja allen ums Gleiche: Um die Mobilitätssteigerung einer ganzen Gruppe, die vom Gesetz her ein Recht darauf hat.»

Beitrag aufgestockt

Auch im Kanton Bern sprang nach dem Wegfall der Bundessubventionen der Kanton in die Bresche. Für die Jahre 2008 bis 2010 hat der Kanton einen Leistungsvertrag mit der Stiftung Behindertentransport Kanton Bern (BTB) abgeschlossen. Die Freizeitfahrten seien wichtig für die soziale Integration, sagte der kantonale Gesundheits- und Fürsorgeleiter Philippe Perrenoud (SP), als er den Vertrag letztes Jahr vorstellte: «Es ist heute hinlänglich bekannt, dass Desintegration hohe Kosten verursacht.»

Ursprünglich sollten die Transporte vom Kanton mit 2,5 Millionen Franken jährlich verbilligt werden, doch nun sind es 4,5 Millionen: Letzten Herbst stockte das Kantonsparlament die Unterstützung nochmals um zwei Millionen auf. Ein grosser Erfolg für die seit Jahren hartnäckig und sorgfältig lobbyierenden Behindertenorganisationen des Kantons.

Wettbewerb eingeführt

Die Stiftung BTB prüft, wer fahrberechtigt ist, und teilt dann Gutscheine für verbilligte Fahrten zu. Auch im Kanton Bern sind diese kontingentiert, diesen Frühling konnte das Kontingent von 12

auf 16 Fahrten monatlich erhöht werden. Und es gibt einen Härtefonds, über den in begründeten Fällen zusätzliche Gutscheine bezogen werden können. Im Durchschnitt bezahlt die Kundschaft pro Fahrt 8 Franken, das sind 20 Prozent der effektiven Fahrkosten.

Bei der Stiftung BTB sind 29 Fahrdienste akkreditiert, vom Behinderten-transport Betax bis zum Bümpliz Taxi Bern. 2007 wurden diese von 4000 Fahrberechtigten für insgesamt fast 105 000 Freizeitfahrten benutzt. 54 Prozent der Fahrten wurden für IV-Rentner ausgeführt, der Rest für Menschen im AHV-Alter. Die Brutto-

Kosten einer Fahrt im Kanton Bern betragen im Durchschnitt 39 Franken. Sie konnten in den letzten Jahren um etwa 10 Prozent gesenkt werden. Grund: Nach dem Wegfall der Bundessubventionen führte der Kanton Bern den

Wettbewerb ein. In der Region Bern verlor der Behindertentransportdienst Betax das Monopol, die Selbstbehalte wurden abgestuft.

Bedarf «deutlich höher»

Nach dem «Schock» des IV-Ausstiegs 2005 habe man versucht, das Ganze über den Tarif zu steuern, sagt BTB-Geschäftsleiter Ronald Liechti. Das Auf und Ab der Preise sei für die Kundschaft jedoch eine unbefriedigende Situation gewesen. Liechti begrüsst es deshalb sehr, dass im Kanton Bern bezüglich Subventionierung nun ungefähr wieder der Stand vor 2005 erreicht worden sei: «Und doch müssen wir immer noch ständig befürchten, dass es nicht reicht», stellt Liechti fest. Der Bedarf

Diskutieren Sie mit

Sollen Transportdienste für Menschen mit Behinderung wie der öffentliche Verkehr vom Staat subventioniert werden? Sind Züge, Trams und Busse behindertengerecht? Wie kann die Mobilität im Alter gefördert werden? Die Diskussion geht im Internet weiter.

Unter www.fachzeitschrift.curaviva.ch/ Forum können Sie Ihre Meinung äussern.

von Kundenseite her wäre «deutlich höher».

Im Kanton Bern gibt es denn auch Stimmen, welche die Transportdienste in den voll subventionierten öffentlichen Verkehr integrieren möchten. Zu ihnen gehört der Betax-Geschäftsleiter Maurice Gerussi. Die Kontingentierung widerspreche der Gleichstellung von Menschen mit Behinderung: «Das ist,

der Marktliberalisierung in Schwierigkeiten geraten und konnte sich nur mit Spenden über Wasser halten. 2007 hingegen vermochte Betax eine kleine Reserve zu bilden. Doch seit Anfang Jahr kämpft Betax erneut mit Liquiditätsproblemen. Grund: Die Spenden sind stark zurückgegangen. Diesen Sommer werde Betax wieder einen öffentlichen Hilferuf lancieren müssen, sagt Gerussi. Es sei «ein

wäre gemäss Liechti nicht einfacher: Auch beim öffentlichen Verkehr feilsche der Kanton um jeden Franken.

Gutschein-Modell diskutiert

Im Kanton Luzern wiederum ist man erst dabei, ein Subventionierungssystem auf die Beine zu stellen. Vier gemeinnützige Behindertentransportdienste sind im Innerschweizer Kanton tätig, auch sie gerieten nach dem Wegfall der Bundessubventionen in Not. 2007 schoss der Kanton Luzern 100 000 Franken ein, nun suchen die Behörden eine langfristige Lösung. Eine im Frühling vorgestellte Studie schlägt drei Modelle vor. Der Kanton bevorzugt jenes Modell, wonach Menschen mit Mobilitätsbehinderung wie im Kanton Bern Gutscheine für verbilligte Fahrten erhielten, die sie bei einem akkreditierten Transportunternehmen einlösen könnten. Geschätzte Brutto-Kosten: 1,3 Millionen Franken. Der Anteil der öffentlichen Hand betrüge jährlich 750 000 Franken.

Beim Behindertenforum Zentralschweiz kann man sich mit dem Vorschlag des Kantons nicht recht anfreunden. Die Anzahl Fahrten zu beschränken, widerspreche dem Gleichstellungsgedanken, sagt Forumsvertreter Daniel Stirnimann. Am liebsten sähe es das Behindertenforum, wenn der Kanton einen Leistungsauftrag analog dem öffentlichen Verkehr formulierte. Aus Rückmeldungen weiss Stirnimann jedoch, dass viele Betroffene mit dem Gutschein-Modell leben könnten. «Nach dem Motto ›lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach‹ – das verstehe ich», sagt Stirnimann. Er persönlich sei deshalb geneigt, seine Meinung zu ändern. Doch die offizielle Stellungnahme des Behindertenforums zuhanden der Kantonsregierung werde erst noch erarbeitet. Das neue Luzerner Subventionsregime kann frühestens 2009 in Kraft treten. ■



Im Kanton Zürich wurde im Mai eine Volksinitiative zur Unterstützung des Taxi-Fahrdienstes eingereicht.

wie wenn Nichtbehinderte nur noch 16-mal mit dem Tram fahren dürften. Für jede weitere Fahrt müssten 40 Franken bezahlt werden.» Unvorstellbar, so Gerussi, «aber für Menschen mit Behinderung demütigende Realität». Dass die Subventionierung heute über die Fürsorge erfolgt, leuchtet Gerussi nicht ein: «Was haben Behindertentransportdienste mit Fürsorge zu tun? Doch wohl genau so wenig wie die SBB.»

«Ein Armutszeugnis»

Hintergrund von Gerussis Forderung ist auch eine finanzielle Notlage des Betax-Dienstes. Dieser war bereits nach dem Wegfall der IV-Subventionen und

Armutszeugnis», dass in der Schweiz ein Behindertentransportdienst nur mit Spenden überleben könne. Dabei bräuchte es laut Gerussi wenig für einen Systemwechsel: «Wenn wir von jedem ÖV-Billett 10 Rappen erhielten, könnten wir alle Fahrten zum ÖV-Tarif anbieten.»

Pläne für eine entsprechende Volksinitiative sind jedoch in der Schublade gelandet. Wegen der Kosten, die ein Systemwechsel für den schuldenbelasteten Kanton Bern zur Folge hätte, wird die politische Mehrheitsfähigkeit des Anliegens bezweifelt. «Ich glaube nicht an den Storch», sagt BTB-Geschäftsführer Ronald Liechti. Die Geldbeschaffung