

Umsetzung des Auftrages

Referat von Dr. Ronald Liechti, Geschäftsleiter Stiftung BTB

Es gilt das gesprochene Wort

Sehr geehrte Damen und Herren

Lassen Sie mich die bisherigen Aussagen aus Sicht des „Tagesgeschäfts“ konkretisieren:

Damit jemand vom subventionierten Behindertentransport Gebrauch machen kann, muss vorerst die Fahrberechtigung abgeklärt werden. Ob der öV nicht (oder nur unter ganz erschwerten Bedingungen) benutzt werden kann, wird mit Hilfe eines Fragebogens und einer ärztlichen Bescheinigung ermittelt. Die Hauptkriterien für die Fahrberechtigung bestehen darin, dass die betreffende Person nicht in ein öffentliches Verkehrsmittel einsteigen (bzw. aussteigen) kann und/oder dass sie die Haltestelle nicht selbständig erreichen kann. Bei Unklarheiten werden in Einzelfällen auch vertiefte Abklärungen durch eine Beratungsstelle vorgenommen.

Die Zahl der so zugelassenen Benutzerinnen und Benutzer betrug Ende 2006 ca. 4'000 Personen, wobei allerdings nur etwa 2/3 davon die Fahrdienste mehr oder weniger regelmässig in Anspruch nehmen.

Die jährliche Fahrtenzahl betrug im Jahr 2006 ca. 76'000, das sind pro aktiven Fahrgast ca. 35 Fahrten.

Der Preis, den die Kundschaft zu entrichten hat, beträgt im Durchschnitt 8 Franken pro Einzelfahrt.

Sowohl die gesamte Fahrtenzahl als auch der Preis sind abhängig von den vorhandenen Mitteln. Änderungen beim Kontingent und beim Tarif führen immer wieder zu Verunsicherung, so dass hier eine grösstmögliche Kontinuität angestrebt werden sollte. Mit dem neu geschaffenen Ausgleichsfonds dürfte dies etwas leichter fallen als bisher.

Mit dem im Jahr 2005 eingeführten Kontingent können nicht alle Fahrberechtigten ihren Bedarf an Mobilität decken. In diesen Fällen kann die Stiftung BTB auf begründetes Gesuch zusätzliche Gutscheine ausstellen. Diese zusätzlichen Fahrten werden über den Fonds Härtefälle finanziert. Im Jahr 2006 wurden auf diese Weise für rund 200 Fahrberechtigte ca. 8'500 zusätzliche Gutscheine abgegeben. Die Nettokosten dieser Fahrten beliefen sich auf 272'000 Franken.

Die Behandlung der Gesuche für den Fonds Härtefälle ist mit zusätzlichem Aufwand verbunden. Dass sich dieser Aufwand aber auch lohnt, zeigt die Tatsache, dass im Rahmen der Antragsbehandlung gezielt nach alternativen Finanzierungsmöglichkeiten gesucht wird. Nur so ist es möglich, dass z.B. die Ergänzungsleistung (EL) für die Deckung der Kosten bei Therapiefahrten etc. konsequent in Anspruch genommen werden kann. Dadurch wird das BTB-Budget entlastet und die EL-berechtigten Kundinnen und Kunden können ihre Gutscheine für die übrigen Fahrten zum Zweck der gesellschaftlichen Integration benutzen. Das so „umgelagerte“ Kostenvolumen kann nur geschätzt werden; es dürfte sich aber auf ca. 250'000 Franken belaufen (Tendenz steigend).

Eine wichtige Aufgabe der Stiftung BTB besteht in der Akkreditierung der Transportdienste. Momentan sind im ganzen Kantonsgebiet 24 Unternehmungen im Einsatz. In einem detaillierten Vertrag sind die Bedingungen in Bezug auf Verfügbarkeit, Sicherheit und kundengerechten Umgang festgelegt.

Während in den vergangenen Jahren pro Region in der Regel nur ein Fahrdienst akkreditiert wurde, galt ab 1. Januar 2006 in der Region Bern nicht mehr wie früher das Monopol von Betax, sondern freier Wettbewerb unter mehreren Anbietenden. Ebenso wurde für diese Region ein neues Tarifsysteem eingeführt: Im Unterschied zu den vorher gültigen „Pauschaltarifen“ wurden die Selbstbehalte der Kundschaft nach einer abgestuften Tariftabelle ermittelt, womit die unterschiedlichen Preise der Fahrdienste sich auch in verschiedenen Tarifen für die Fahrgäste niederschlug. Die Neuerung zeigte die gewünschte Wirkung: Rund 10% tiefere Bruttokosten, womit die Benutzerinnen und Benutzer von tieferen Tarifen (und damit einhergehend auch mehr Fahrten) profitieren konnten. Hinzu kommt die Wahlfreiheit unter mehreren Angeboten. Dieses Modell wird nun im ganzen Kantonsgebiet umgesetzt.

Der Vollständigkeit halber sei daran erinnert, dass der hier vorgestellte Bereich der Freizeitfahrten nur ein Teil des „Marktes Behindertentransport“ ist. Neben dem durch die Stiftung BTB gesteuerten, subventionierten Freizeitbereich gibt es u.a. auch Transporte durch Heime und Werkstätten (mit eigenen Fahrzeugen), durch den Rotkreuzfahrdienst, durch die Spitex, durch Privatpersonen und nicht zuletzt durch das Taxigewerbe. Die Fahrzwecke sind ähnlich verschieden wie die Angebotsstrukturen: Arbeitsfahrten, Schulfahrten, Beschäftigungsfahrten (von der IV nicht finanzierte „Arbeitsfahrten“), Therapiefahrten, Wochenendtransporte von Heimbewohnerinnen, Fahrten in Tagesstätten, Freizeitfahrten. Zu Letzteren gehören auch Transporte für den täglichen Bedarf wie z.B. Einkaufen usw.

Die Finanzierung der verschiedenen Fahrzwecke läuft über unterschiedliche Kassen, zum Teil überschneidend. Zur Finanzierung im Freizeitbereich gestatten Sie zum Schluss noch dies: Vergleicht man das oben in Zahlen beschriebene Angebot der Stiftung BTB mit dem öffentlichen Verkehr, dann wird sofort klar: Die mobilitätsbehinderten Kundinnen und Kunden erhalten von uns eine Dienstleistung, die aufgrund der beschränkten Mittel sowohl beim Preis als auch bei der möglichen Anzahl der Transporte bei weitem nicht mithalten kann.

In diesem Sinn ist man bei der Stiftung BTB mit dem heute vorgestellten Leitungsauftrag erfreut über die auf eine neue Basis gestellte Zusammenarbeit mit dem Kanton, aber in Bezug auf die vorhandenen Mittel noch nicht wunschlos glücklich. Grossrätinnen und Grossräte sowie Behindertenorganisationen überprüfen gegenwärtig Möglichkeiten, den Behindertentransport zusätzlich zu unterstützen. Bleibt zu hoffen, dass diese Unterstützung besser funktioniert als bei der 4. IV-Revision.