Lucerne University of
Applied Sciences and Arts
HOCHSCHULE
LUZERN
Wirtschaft

Institut für Betriebs- und Regionalökonomie IBR
Christoph Buerkli
Moritz Wandeler Gysling

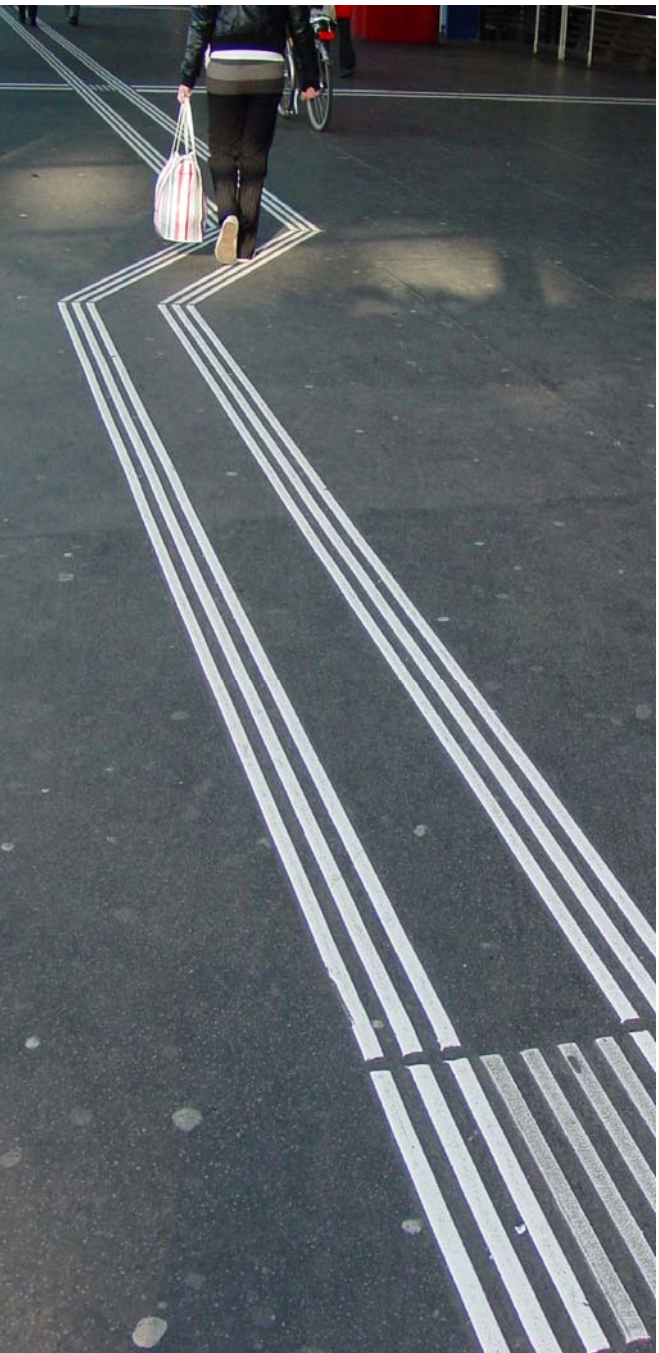
Institut für Tourismuswirtschaft ITW
Helmut Schad
Roger Sonderegger

Zentralstrasse 9
6002 Luzern

T: 041 228 41 50
ibr@hslu.ch

Gesundheits- und Sozialdepartement des Kantons Luzern

Luzern, 30. Januar 2008



Behindertentransportwesen Kanton Luzern

Grundlagen für ein kantonales Angebot im Behindertentransport für den Bereich der nicht berufsbedingten Fahrten in Ergänzung zum öffentlichen Verkehr

Schlussbericht

FH Zentralschweiz

Inhalt

Management Summary ..... **v**

Teil A: Grundlagen und Handlungsbedarf **1**

1. Einleitung **2**
1.1. Ausgangslage und Aufgabenstellung 2
1.2. Vorgehen und Berichtsaufbau 2

2. Grundlagen **4**
2.1. Begriffe 4
2.2. Zielgruppen und Bedürfnisse 5
2.2.1. Veränderung der Nachfragestruktur 6
2.2.2. Fazit 6
2.3. Grundhaltung für das Angebotskonzept 6
2.3.1. Leitsätze 6
2.3.2. Anforderungsprofil Behindertentransportwesen 7
2.4. Aktuelle Situation bei den Transportdienstleistern 8
2.4.1. Aktueller Stand im öffentlichen Verkehr 8
2.4.2. Aktueller Stand bei den Transportdiensten 8
2.5. Rechtliche Grundlagen 9

3. Handlungsbedarf und -prioritäten **11**
3.1. Methodik 11
3.2. Handlungsbedarf im Bereich öffentlicher Verkehr 11
3.3. Handlungsbedarf im Bereich Behindertentaxis 12
3.4. Handlungsbedarf bei Transportdiensten von Heimen/Behinderteneinrichtungen 12
3.5. Handlungsbedarf im Bereich der privat organisierten Mobilität 13
3.6. Folgerungen 13

4. Aufgaben und Leistungsbereiche **15**
4.1. Übersicht über die Aufgaben 15
4.1.1. Koordinierende Aufgaben 15
4.1.2. Infrastrukturbezogene Aufgaben 16
4.1.3. Erstellen von Transportleistungen 17
4.1.4. Information über Transportangebote und Nutzungsmodalitäten 18
4.1.5. Mobilitätstraining 19
4.2. Bewertung von potenziellen Leistungserstellern 19
4.2.1. Koordinierende Aufgaben 19
4.2.2. Infrastrukturbezogene Aufgaben 20
4.2.3. Transportleistungen (inklusive Begleitdienste) 20
4.2.4. Information über Transportangebote und Nutzungsmodalitäten 21
4.2.5. Angebote von Mobilitätstrainings 22

5. Überlegungen zu den Rechtsformen für die Koordinationsstelle ... 23
5.1. Privatrechtliche Rechtsformen ... 23
5.2. Öffentlich-rechtliche Rechtsformen ... 25
5.3. Kriterien für die Wahl der Organisationsform ... 27

Teil B: Regelmässige Fahrten ... 29

6. Nachfragestruktur bei sozialen Einrichtungen im Kanton Luzern ... 30
6.1. Übersicht und Kennzahlen ... 30
6.2. Aktuelle Fahrleistung und eingesetzte Ressourcen ... 31
6.2.1. Regelmässige Fahrten ... 31
6.2.2. Unregelmässige Wege ... 32
6.3. Öffentlicher Verkehr ... 33
6.3.1. Aktueller Anteil und Wichtigkeit ... 33
6.3.2. Zufriedenheit ... 33
6.3.3. Aktuelle Bemühungen für die Benützung des ÖV ... 33
6.4. Gewünschte Verbesserungen ... 34
6.5. Handlungspotentiale für den Kanton Luzern bei regelmässigen Fahrten ... 34

7. Regelmässige Fahrten zu Heimen, Tagesstätten, Sonderschulen ... 35
7.1. Konzession oder Ausschreibung der regelmässigen Transporte ... 35
7.1.1. Ausgestaltung ... 35
7.1.2. Vor- und Nachteile ... 36
7.2. Organisation durch Heime/Schulen/Tagesstätten (Status quo) ... 37
7.2.1. Ausgestaltung ... 37
7.2.2. Vor- und Nachteile ... 37
7.3. Empfehlung ... 38

Teil C: Unregelmässige Fahrten ... 39

8. Einleitende Überlegungen zu den Angebotsmodellen ... 40
8.1. Grundelemente und Umfeld der Organisation ... 40
8.2. Anfallende Aufgaben ... 40
8.3. Allgemeine Aufgaben ... 41
8.3.1. Infrastrukturbezogene Aufgaben ... 41
8.3.2. Begleitdienste und Mobilitätstrainings ... 41
8.3.3. Evaluation ... 42

9. Angebotskonzepte (Modelle A, B und C) ... 43
9.1. Modell A: „Gutscheine“ ... 43
9.1.1. Aufgabenträgerschaft und Aufgabenerfüllung ... 44
9.1.2. Steuerungsinstrument Mobilitätsgutscheine ... 44
9.1.3. Koordinationsstelle Behindertentransport Luzern ... 45
9.1.4. Transportunternehmen ... 46
9.1.5. Tarifmodell ... 47

9.1.6. Finanzierung ... 47
9.1.7. Überlegungen zur institutionellen Eingliederung ... 48
9.1.8. Vor- und Nachteile ... 49
9.2. Modell B: „Regionen“ – Gebietsbezogene Leistungsvergabe ... 50
9.2.1. Aufgabenträgerschaft und Art der Aufgabenerfüllung ... 50
9.2.2. Steuerungsinstrument Abgeltung ... 52
9.2.3. Koordinationsstelle ... 53
9.2.4. Transportunternehmen ... 54
9.2.5. Tarifmodell ... 55
9.2.6. Finanzierung ... 55
9.2.7. Überlegungen zur institutionellen Eingliederung ... 56
9.2.8. Vor- und Nachteile ... 56
9.3. Modell C: Leistungen durch einen Generalunternehmer ... 57
9.3.1. Aufgabenträgerschaft und Art der Aufgabenerfüllung ... 57
9.3.2. Steuerungsinstrument Abgeltung ... 57
9.3.3. Koordinationsstelle ... 57
9.3.4. Transportunternehmen ... 58
9.3.5. Tarifmodell ... 58
9.3.6. Finanzierung ... 58
9.3.7. Überlegungen zur institutionellen Eingliederung ... 58
9.3.8. Vor- und Nachteile ... 58
9.4. Synergiepotential zwischen regelmässigen und unregelmässigen Fahrten ... 59
9.5. Übersicht zu den finanziellen Folgen der drei Modelle ... 59
9.6. Vergleich und Bewertung der drei Modelle ... 61

Teil D: Grobkonzept für die Evaluation ... 63

10. Evaluation des Behindertentransportwesens ... 64
10.1. Einleitung ... 64
10.2. Analyse der Ziele des Behindertentransportwesens ... 64
10.3. Wirkungsmodellierung Behindertentransportwesen Luzern ... 65
10.4. Hypothesen ... 69
10.4.1. Leistungshypothesen ... 69
10.4.2. Wirkungshypothesen ... 69
10.4.3. Outcomehypothesen ... 69
10.5. Evaluationsdesign ... 70
10.5.1. Vergleichsebenen ... 70
10.5.2. Methodische Zugänge ... 70
10.5.3. Zeitlicher Ablauf der Evaluation ... 70
10.5.4. Organisation der Evaluation ... 71

Anhang: Dokumentation des Berner Modells ... A

Anhang: § 13 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr des Kantons Basel-Stadt ... B

Management Summary

Teil A: Grundlagen und Handlungsbedarf

Ausgangslage und Aufgabenstellung

Mit der 4. IV-Revision wurde bei den Behindertentransporten per 1.1.2005 der Wechsel von der Objekt- zur Subjektfinanzierung vollzogen. Das Resultat war aber mehrfach unbefriedigend, da sowohl die Leistungen an die Behinderten nicht ausreichten, um deren Mobilitätsbedürfnisse zu decken, als auch einzelne Behindertentaxis in finanzielle Schwierigkeiten gerieten.
2005 wurden im Luzerner Grossen Rat vier Vorstösse zur Finanzierung der Rollstuhltaxis eingereicht und erheblich erklärt bzw. beantwortet. In der Folge wurde die Hochschule Luzern - Wirtschaft beauftragt, ein „einfaches, zweckmässiges und wirtschaftliches Behindertentransportwesen zu konzipieren, das von den Mobilitätsbedürfnissen behinderter Menschen im Kanton Luzern und deren finanziellen Möglichkeiten ausgeht und auf bestehenden Angeboten aufbaut“.

Aktueller Stand im öffentlichen Verkehr

Im zukünftigen Angebotskonzept für das Behindertentransportwesen soll der öffentliche Verkehr – aus Kostengründen sowie zur Förderung der Integration von mobilitätsbehinderten Menschen – eine grössere Rolle spielen als bisher. Die Abklärungen zum aktuellen Stand der Behindertenfreundlichkeit des ÖV haben ergeben, dass bei den Fahrzeugen die Entwicklung bereits weit fortgeschritten ist. Busse und S-Bahnen/Regionalverkehr sind weit gehend behindertenfreundlich oder werden es mittelfristig sein. Auch die grösseren Bahnhöfe sind aktuell oder mittelfristig gut zugänglich.

Aktueller Stand bei den Behindertentransportdiensten

Taxiähnlich funktionierende Behindertentransportdienste spielen heute eine zentrale Rolle bei der (Freizeit-)Mobilität behinderter Personen. Es ist davon auszugehen, dass aktuell ein bedeutender Teil der Nachfrage im Kanton Luzern bedient wird.
Die Beurteilung des Angebots fällt jedoch unterschiedlich aus. Seit der Streichung der Finanzierung durch den Bund sind einzelne Anbieter mit grossen finanziellen Lücken konfrontiert. Die Fahrdienste können in der Regel nur existieren, da sie auf grosszügige private Unterstützung und viel ehrenamtliche Mitarbeit zählen können. Die Qualität der Dienstleistung entspricht zudem oft nicht den Erwartungen bzw. dem Notwendigen, insbesondere was die Flexibilität und die Koordination der Dienste betrifft.

Rechtliche Grundlagen

Rechtlich gesehen bestehen keine Verpflichtungen für ein durch den Kanton organisiertes und/oder finanziertes Behindertentransportwesen.
Eine mögliche Grundlage für kantonale Massnahmen ist Artikel 5 Absatz 1 des Behindertengleichstellungsgesetzes vom 13. Dezember 2002: „Bund und Kantone ergreifen Massnahmen, um Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen…“
Das kantonale Sozialhilfegesetz vom 24. Oktober 1989 sieht in den Paragraphen 23 und 24 die Möglichkeit der fördernden Hilfe für andere Träger der Sozialhilfe vor, deren Leistungen im öffentlichen Interesse liegen.

Damit sind die rechtlichen Grundlagen für eine kantonale Finanzierung von Aufwendungen im Behindertentransportwesen gegeben.

Handlungsbedarf und -prioritäten
Als Handlungsbedarf wurden in erster Linie folgende Punkte definiert:

Öffentlicher Verkehr
- Infrastrukturmassnahmen zur besseren Zugänglichkeit von Anlagen und Fahrzeugen (insbesondere kleinere Bahnhöfe und Bushaltestellen)
- Qualifizierung des Fahr- und Servicepersonals; Bereitstellung von Begleitdiensten
- Koordination des Informationsangebots über alle Anbieter hinweg

Tixifahrdienste
- Einfachere Reservation mit kürzeren Fristen
- Vereinheitlichung des Tarifsystems
- Bereitstellung von Informationen zu den Angeboten und den Nutzungsmodalitäten / Transparenz des Angebots
- Einführung und Kontrolle von Qualitätsstandards
- Erhöhung der zeitlichen Verfügbarkeit und Flexibilität

Vordringlich zu regeln ist die Personenbeförderung jener Mobilitätsbehinderter,
- die ihren Mobilitätsbedarf überhaupt nicht oder nicht regelmässig mit Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs erfüllen können,
- denen auch keine eigenen Personenwagen und
- keine Bring- und Holdienste von Familienangehörigen/Verwandten zur Verfügung stehen.

Der Handlungsbedarf in Bezug auf mobilitätsbehinderte Personen, die mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind, ist im Vergleich dazu geringer. Es ist allerdings zu beachten, dass im öffentlichen Verkehr aktuell und auch in Zukunft der Grossteil der Mobilitätsbehinderten transportiert wird.

Im Bereich der privat organisierten Mobilität der Mobilitätsbehinderten besteht ebenfalls geringerer Handlungsbedarf. Es sind aber grundsätzlich die gesetzlichen/finanziellen Rahmenbedingungen zu erhalten, die eine solche eigenständige Mobilität ermöglichen (Anschaffung/behindertenfreundlicher Umbau von privaten Fahrzeugen).

Teil B: Regelmässige Fahrten

Aufgrund der bekannten Daten ist davon auszugehen, dass sowohl die Fahrleistung als auch die Kosten der regelmässigen Transporte der sozialen Einrichtungen jene der Freizeitfahrten um ein Vielfaches übertreffen.
In der Stadt Luzern und ihren Vorortsgemeinden existieren zahlreiche Anbieter von sozialen Leistungen für Behinderte, welche ihr Transportwesen unabhängig von anderen Organisationen betreiben. Eine Koordination unter den Schulen und Heimen mit einem grossen Fahrtenaufkommen, die ihren Standort in der Agglomeration haben, drängt sich auf: hier ist aktuell mit doppelten Fahrten und tiefen Auslastungen zu rechnen, was in einem Gesamtsystem optimiert werden könnte.

Es wird empfohlen, eine Task Force einzusetzen, welche die betreffenden Organisationen zusammen an einen Tisch bringt und eine optimale Gesamtlösung zu finden versucht. Organisatorisch könnte dies angelehnt an die Heimleiterkonferenz des Kantons Luzern geschehen. Die Zusammenarbeit kann entweder in Form einer reinen Koordination erfolgen oder bei genau definierten Vorlagen bis zur Ausschreibung von Transporten gehen, wobei wiederum Synergien zu den neuen Anbietern von unregelmässigen Fahrten entstehen könnten (vgl. Teil C).

Der Kanton hat mit den Leistungsaufträgen im Rahmen des Gesetzes über die sozialen Einrichtungen Steuerungsmöglichkeiten in der Hand.

Teil C: Unregelmässige Fahrten

Als Aufgabenträger wirkt der Kanton bei den nachfolgenden Vorschlägen in Richtung einer koordinierten Entwicklung des Behindertentransportwesens. Es wird empfohlen, dass er für die Erfüllung der damit verbundenen Aufgaben eine **koordinierende Instanz** („Koordinationsstelle“) schafft, die horizontale koordinierende Leistungen (auf Kantonsebene) erbringt und vertikal in Beziehung zu verschiedenen Arten von Leistungserstellern tritt. Diese Organisation kann entweder als Amtstelle oder als externe Organisation (z. B. in der Rechtsform der Stiftung oder des Vereins) organisiert sein.
Diese neue Organisation betritt aber nicht ein leeres Feld, sondern soll mit ihren Aktivitäten die bestehenden Angebote vernetzen und wo nötig ergänzen.

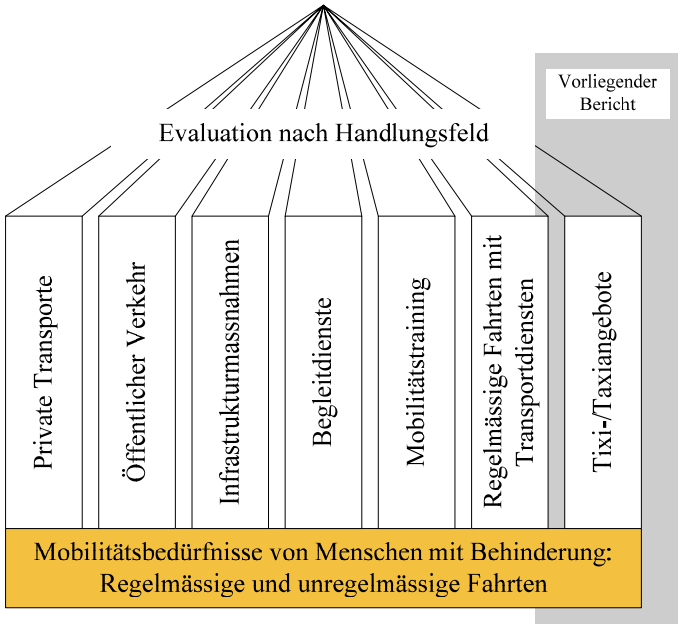
Anfallende Aufgaben

Ausgehend vom Zweck, ein ganzheitlich orientiertes System für den Behindertentransport im Kanton Luzern zu schaffen, wird das Behindertentransportwesen im Wesentlichen die folgenden sieben Kernaufgaben erfüllen müssen:

1. Koordination von Akteuren und Angeboten
2. Information über Transportangebote und Nutzungsmodalitäten
3. Ausstellen der Fahrberechtigungen
4. Erstellen von Transportleistungen für Freizeitfahrten
5. Infrastrukturbezogene Aufgaben der Gemeinden (und partiell des Kantons)
6. Organisation und Bereitstellung der Begleitdienste
7. Organisation und Anbieten von Mobilitätstrainings

Grundsätzlich gibt es mehrere Möglichkeiten, wie die Beziehungen zwischen dem Hauptaufgabenträger Kanton, den Leistungserstellern und den mobilitätsbehinderten Kunden organisiert werden können.
Es wird vorgeschlagen, entweder ein nachfrageorientiertes Modell mit Gutscheinen zu implementieren (Modell A), oder Elemente aus der Organisation des öffentlichen Verkehrs zu übernehmen und spezifisch auf den Behindertentransport abgestimmte, organisatorische Anpassungen vorzunehmen (Modelle B und C).

Abbildung: Handlungsfelder zur Stärkung der Mobilität von Menschen mit Behinderung



Allgemeine, modellunabhängige Aufgaben

- Infrastrukturbezogene Aufgaben

Die infrastrukturbezogenen Aufgaben müssen in erster Linie durch die verantwortlichen Stellen bei den Gemeinden und beim Kanton umgesetzt werden. Die entsprechende Grundlage ist mit dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen gegeben.

- Begleitdienste und Mobilitätstrainings

Begleitdienste und Mobilitätstrainings für Mobilitätsbehinderte sollen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch die Behinderten unterstützen. Mittelfristig reduzieren beide Dienstleistungen die Kosten des Kantons für Transportdienste und sollen daher im vorgeschlagenen Behindertentransportsystem gefördert werden. Eine Mitfinanzierung durch Gemeinden ist anzustreben.

- Evaluation

Eine Evaluation des gesamten Behindertentransportwesens wird in jedem Fall und unabhängig von der Wahl des Angebotsmodells durchgeführt.

Modell A: „Gutscheine“

Mit der Abgabe von Fahrtengutscheinen wird das Prinzip der Subjektfinanzierung weiter verfolgt. Es sollen nicht Angebote geschaffen werden, zu denen man die Nachfrage nur ungenügend kennt. Durch die Gutscheine wird die Nachfrage soweit gestärkt, dass es für potenzielle Anbieter lohnenswert wird, ein Angebot auf den Markt zu bringen. Die Gutscheine sind persönlich und mit einem Verfalldatum versehen. Sie berechtigen zu einer Fahrt bei einer akkreditierten Transportunternehmung gemäss festgelegten Tarifen (Selbstbehalt).
Interessierte Transportdienstleister werden für die Beförderung zugelassen, wenn vorgegebene Anforderungen hinsichtlich der verfügbaren Fahrzeuge, der Erreichbarkeit und der Ausbildung der Mitarbeitenden nachgewiesen werden können. Über die Zulassung hinaus ist weder eine Vereinbarung fixer Beförderungsleistungen noch eine Subvention vorgesehen. Das zugelassene Unternehmen konkurriert im Rahmen seiner üblichen Tarife mit anderen zugelassenen Unternehmen (und

evtl. mit teilakkreditierten Unternehmen) um die Kundschaft. Der Kunde kann sich den Transportdienstleister seiner Wahl aussuchen, und das Angebot wird gemäss den Konsumentenpräferenzen gestaltet. Dadurch entsteht ein Wettbewerb zwischen den einzelnen Anbietern, und diese sind gezwungen, ihr Angebot attraktiv zu gestalten.
Weniger professionelle Anbieter, welche das geforderte Qualitätsniveau nicht erreichen können, können sich teilakkreditieren lassen. Die Bedingungen sind dabei weniger streng, dafür wird nur 50% der Abgeltung entrichtet. Sinnvollerweise wird der Selbstbehalt für die Kunden ebenfalls etwas reduziert.
In der Agglomeration Luzern können in diesem Modell somit mehrere Anbieter gleichzeitig fahren, und es entsteht ein Wettbewerb unter ihnen. In der Peripherie hingegen ist es Aufgabe der Koordinationsstelle sicher zu stellen, dass überhaupt (weiterhin) ein Anbieter zur Verfügung steht.

Modell B: „Regionen“
Dieses Modell orientiert sich bei der Organisation der Behindertentransportdienste stärker am Bestellermodell, wie es bei der Organisation des öffentlichen Verkehrs zum Einsatz kommt.
Es wird vorgeschlagen, mehrere Anbieter mit der Aufgabe des Behindertentransports jeweils in Teilräumen des Kantons Luzern zu beauftragen: Agglomeration Luzern, Seetal, Sursee-Willisau, Entlebuch.

Da die genaue Transportleistung nicht bekannt ist, kann nur ungenügend eine Ausschreibung der Leistung und der zu erfüllenden Qualitätsanforderungen durchgeführt werden. Praktischerweise wird somit neben der Qualität das Kostendach vorgegeben und mit diesen Vorgaben jener Transportdienst gesucht, der das beste Leistungsvolumen und die beste Qualität anbietet. Falls in einem Bedienungsgebiet nur ein Anbieter existiert, wird die Leistungsvereinbarung auf der Basis einer Offerte abgeschlossen.

Nur noch Dienste, mit denen Leistungsvereinbarungen abgeschlossen werden, erhalten Abgeltungen des Kantons. Allerdings sollen in keinem Modell selbst tragende Angebote ausgeschlossen werden.

Modell C: „Generalunternehmer“
Das Modell C ist eine Sonderform von Modell B und unterscheidet sich davon im Wesentlichen in der Organisation des Behindertentransports: Im Modell C wird ein Generalunternehmer bzw. eine Anbietergemeinschaft mit der Durchführung des Behindertentransports für den ganzen Kanton beauftragt.

Gegenüber Modell B ergibt sich eine Verschiebung von Aufgaben von der Koordinationsstelle hin zum Generalunternehmer. Zudem reduziert sich die Anzahl Vergabeverfahren.
Für den Kanton respektive die Koordinationsstelle und für die Kunden besteht noch eine einzige Ansprechstelle.

Übersicht zu den finanziellen Folgen der drei Modelle

Aufgrund von Analogieschlüssen wurde versucht, die finanziellen Konsequenzen der drei vorgeschlagenen Modelle abzuschätzen. Beim Modell A wurden auf Basis von Zahlen im Kanton Bern die Kosten für ein analoges Modell in Luzern hergeleitet. Die Zahlen bei den Modellen B und C basieren auf Daten der aktuell im Kanton Luzern tätigen Behindertentransportdiensten. Der Vergleich der Zahlen wird durch verschiedene Umstände erschwert (nicht ausgewiesene ehrenamtliche Tätigkeiten bei den Tixis, längere durchschnittliche Fahrten bei B und C gegenüber A).

	Modell A	**Modell B**	**Modell C**
Bruttokosten (Fr.) geschätzt gemäss Kapitel 9.1. bis 9.3.	1.3 Mio.	1.5 Mio.	1.5 Mio
davon Kosten Administration	250’000		
Fahrtenertrag (Fr.) Annahme: 28'000 Fahrten à Fr. 40.- (Selbstbehalt Fr. 10.-)	280’000	280’000	280’000
Fahrtenkosten netto (Fr.)	770’000	970’000	970’000
Jährlicher Bezuschussungsbedarf total (Fr.)	1.02 Mio.	1.22 Mio.	1.22 Mio.
Maximaler jährlicher Bezuschussungsbedarf (Fr.)	1.566 Mio (28'000 Fahrten à Fr. 47 Bezuschussung + Administration)	Kostendach ist in Ausschreibung vorgegeben; Risiko liegt bei den Nutzern, falls subventionierte Fahrten vor Ende Jahr bezogen sind.	Kostendach ist in Ausschreibung vorgegeben; Risiko liegt bei den Nutzern, falls subventionierte Fahrten vor Ende Jahr bezogen sind.

Nicht berücksichtigt sind in diesen Zahlen die Beträge für Mobilitätstrainings und Begleitdienste sowie für die regelmässigen Transporte der sozialen Einrichtungen. Ebenfalls fehlt der Initialaufwand von rund Fr. 200'000.- bei „Inbetriebnahme“ des Angebots, der durch die Akkreditierung der Transportunternehmen (Modell A) bzw. durch die Vergabe von Leistungsvereinbarungen mit Transportunternehmen (Modell B und C) sowie durch die erstmalige Überprüfung und Ausgabe von Fahrberechtigungen entstehen wird.

Durch die Empfehlung, bei allen drei Modellen das gleiche Tarifmodell anzuwenden, sind die Fahrtkosten für die BenutzerInnen in allen Modellen identisch.
Unabhängig vom gewählten Modell ist festzulegen, wie viele Gutscheine eine berechtigte Person erhält. Das vorgesehene Tarifmodell operiert mit einem Grundtarif und einer Beteiligung der transportierten Person an den entstandenen Fahrkosten. Es soll eine Obergrenze festgelegt werden, ab der der ganze Kostenteil durch die betroffene Person getragen werden muss.

Vergleich und Bewertung der drei Modelle

Eine grobe qualitative Bewertung der drei Modelle führt – bei knappen Abständen – zu folgender Rangfolge:
1. Modell A
2. Modell C
3. Modell B

Übersicht über die drei Modelle

	Modell A: Gutscheine	Modell B: regionale Anbieter	Modell C: Generalunternehmer
Vorteile	• Bedürfnisgerechte Ausgestaltung • Selbststeuerung des Systems • Hohe Autonomie und Wettbewerb • Relativ geringer admin. Aufwand • Keine vollständigen Informationen über die Struktur der Nachfrage nötig • Erfahrungen aus anderen Kantonen • Beste Chancen für bisherige Transportdienste • Einfache Steuerung der Anzahl Fahrten durch Gutscheinabgabe	• Grosser Gestaltungsspielraum für den Kanton über eine zentrale steuernde Instanz (Koordinationsstelle) • Die Organisation ist dank ÖV-Erfahrungen politisch transparent und schon etabliert • Im Modell sind qualitätssteigernde Wettbewerbeselemente integriert • Hohe Finanzplanungssicherheit	• Tiefe Transaktionskosten beim Kanton • schlanke Organisation • Hoher Professionalisierungsgrad • Nur ein Ansprechpartner für Kunden • Grössenvorteile des Anbieters • Einheitliche Schulung des Personals • Hohe Finanzplanungssicherheit
Nachteile	• In ländlichen Gebieten kann es zu "natürlichen" Monopolen kommen • Räumliche und informelle Faktoren wirken wettbewerbshemmend • Rationale Entscheidungsfähigkeit der Nachfrager ist evtl. nicht gegeben • Kosten für die Verwaltung und die Administration des Gutscheinsystems	• In peripheren Räumen kommt ein Wettbewerb eventuell nicht zustande • Planungsrisiko liegt bei Kunden • Risiko des unternehmer. Versagens • Optimierung der Qualität des Systems durch die Nachfrager nicht möglich • Aufwendige Koordinationsstelle • Modell im Detail noch zu entwickeln • Integration der bisherigen Transportdienste schwierig	• Gefahr einer Monopolsituation • Planungsrisiko liegt bei Kunden • Bisherige Transportdienste haben nur noch die Chance, in einer Anbietergemeinschaft als Partner mitzuwirken, allenfalls als Subakkordant Leistungen zu erbringen oder gänzlich unabhängig zu operieren. • Tendenz zu höheren Overheadkosten
Kosten	• Beiträge an Begleitdienste und Mobilitätstrainings (ca. Fr. 50'000) • Kosten für regelmässige Fahrten (Modell noch offen; vgl. Teil B)		
	ca. Fr. 1.22 Mio. im Startjahr und danach jährlich rund Fr. 1.02 Mio. Davon rund Fr. 250'000 Administration	ca. Fr. 1.42 Mio. im Startjahr und danach jährlich rund Fr. 1.22 Mio. Davon rund Fr. 250'000 Administration	ca. Fr. 1.42 Mio. im Startjahr und danach jährlich rund Fr. 1.22 Mio. Davon rund Fr. 250'000 Administration

Teil D: Grobkonzept für die Evaluation

Mit einer gut geplanten, regelmässigen Evaluation des Behindertentransportwesens wird zuverlässig erkannt, ob die damit verbundenen Ziele wirklich erreicht werden. Die Resultate der Evaluation helfen dabei, das System zu optimieren und den Bedürfnissen und Möglichkeiten der verschiedenen Akteure (Nutzer, Anbieter, Kanton usw.) anzupassen.

Das BTW Luzern soll auf zwei Vergleichsebenen evaluiert werden:
Mit einem Soll-Ist-Vergleich wird überprüft, ob die mit dem BTW Luzern verbundenen Ziele erreicht werden. Falls dabei Mängel aufgedeckt werden, können diese analysiert und nach Möglichkeit behoben werden.
Die Zielerreichung soll zudem im Längsschnitt verglichen werden: Eine erste Erhebung vor Einführung des neuen Konzepts erlaubt Vergleiche mit der Situation nach Inbetriebnahme des BTW Luzern. Schliesslich sollen in regelmässigen Abständen neue Erhebungen durchgeführt werden, um die Entwicklung nachzuvollziehen und steuernd sowie bei Bedarf korrigierend einzugreifen.

Teil A: Grundlagen und Handlungsbedarf

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Auslöser für den Auftrag zur vorliegenden Arbeit war die 4. IVG-Revision, mit der die Pauschalbeiträge des Bundes an die Behindertentaxis per 1.1.2005 gestrichen wurden. Gleichzeitig wurde die Hilflosenentschädigung für Nicht-Heimbewohner verdoppelt. Damit sollte der Wechsel von der Objekt- zur Subjektfinanzierung vollzogen werden.
Das Resultat dieses Systemwechsels war auf der einen Seite für die Behinderten unbefriedigend, da auch die doppelte Hilflosenentschädigung in vielen Fällen nicht ausreichte, um die Mobilität gemäss ihren Bedürfnissen zu finanzieren. Auf der anderen Seite machten sich bei einzelnen Behindertentaxis im Kanton Luzern Finanzierungslücken auf, die zu mehreren politischen Vorstössen und zu finanziellen „Überbrückungszahlungen" Seitens des Kantons und der Stadt Luzern an die Behindertentaxis geführt haben.

In den Monaten März und Mai 2005 wurden im Grossen Rat vier Vorstösse zur Finanzierung der Rollstuhltaxis eingereicht, die im Januar 2006 wie folgt behandelt wurden:

- Postulat Hans Peter Pfister (Nr. 400) über die Finanzierung des Behindertentaxis und weitere NFA-Massnahmen wird erheblich erklärt.
- Anfrage Rolf Hermetschweiler (Nr. 411) über die Unterstützung von Behindertentaxis wird schriftlich beantwortet.
- Motion Pia Maria Brugger (Nr. 412) über die Regelung der Finanzierung des Rollstuhltaxis LuTixi wird als Postulat erheblich erklärt.
- Motion Patrick Graf (Nr. 442) über bezahlbare Transportmöglichkeiten für Behinderte wird als Postulat erheblich erklärt.

Um die Organisation und Finanzierung des Behindertentransportwesens (BTW) umfassend anzugehen, wurde die Hochschule Luzern – Wirtschaft beauftragt, ein – gemäss Zielformulierung – *einfaches, zweckmässiges und wirtschaftliches Behindertentransportwesen zu konzipieren, das von den Mobilitätsbedürfnissen behinderter Menschen im Kanton Luzern und deren finanziellen Möglichkeiten ausgeht und auf bestehenden Angeboten aufbaut*.

Das konkrete Vorgehen orientiert sich an den vorhandenen Defiziten im Mobilitätsangebot für mobilitätseingeschränkte Menschen im Kanton Luzern. Mit einem möglichst kleinen Aufwand soll ein möglichst grosser Nutzen geschaffen werden. Dabei sollen einerseits Erfahrungen aus anderen Beispielen herangezogen, andererseits aber nach Möglichkeit auch auf der Basis der vorhandenen Strukturen im Kanton Luzern aufgebaut werden.

1.2. Vorgehen und Berichtsaufbau

Der vorliegende Bericht stützt auf Vorarbeiten ab, die durch einen kantonalen Projektausschuss erstellt wurden.
Dieser Projektausschuss hat in der Folge auch die mit diesem Bericht abgeschlossenen Arbeiten inhaltlich begleitet. Die Resultate der drei Arbeitsphasen wurden jeweils mit dem Projektausschuss diskutiert und aufgrund dieser Diskussionen abgeschlossen.

Der Projektausschuss setzt sich aus folgenden Personen zusammen:

- Daniel Wicki, Gesundheits- und Sozialdepartement Kanton Luzern, Leiter der Abteilung Soziales und Planung, Projektleitung
- Walter Bachmann, Gesundheits- und Sozialdepartement Kanton Luzern, Departementssekretär, bis 31.10.2007
- Irmgard Dürmüller Kohler, Gesundheits- und Sozialdepartement, Vorsteherin Dienststelle Soziales + Gesellschaft
- Werner Durrer, Direktor der IV-Stelle Luzern
- Thomas Schemm, Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement Luzern, Abteilung Öffentlicher Verkehr
- Peter Schwegler, Gesundheits- und Sozialdepartement Kanton Luzern, Departementssekretär, ab 1.11.2007
- Peter Wechsler, Geschäftsleiter Pro Infirmis Luzern, Ob- und Nidwalden

Die erste Phase hatte zum Ziel, grundlegende Abklärungen zur aktuellen Situation zu treffen, die Bedürfnisse der Nachfrage und dadurch den Handlungsbedarf festzumachen. Ein wichtiges Element in dieser und den weiteren Arbeitsphasen war der Blick über den Kanton hinaus, um unterschiedliche Modelle mit ihren Vor- und Nachteilen in die eigenen Überlegungen einbeziehen zu können. Zudem wurden mit verschiedenen Akteuren Gespräche zur aktuellen Situation und zur möglichen bzw. gewünschten Entwicklung geführt.
Eine zweite Phase hat sich – aufbauend auf den zuvor geleisteten Arbeiten – mit der Präzisierung der Nachfrage und des Handlungsbedarfs befasst. Schwerpunkt der Arbeiten waren eine schriftliche Umfrage bei sozialen Einrichtungen im Kanton Luzern sowie die Abgrenzung von Aufgaben und Leistungsbereichen eines Behindertentransportwesens. Überlegungen zum Auftragswesen und zur möglichen Organisation des BTW bildeten den Abschluss der zweiten Phase.

Die nun das Projekt abschliessende dritte Phase konzentrierte sich auf die Ausarbeitung von möglichen Angebotsmodellen. Dabei galt es aus der Fülle der Möglichkeiten eine Auswahl an Modellen zu treffen, die unter den kantonalen Gegebenheiten je realisierbar sind und eine Bandbreite der Umsetzungsqualität offen lassen. Denn die konkrete Ausgestaltung mit der Definition des Angebotsniveaus muss anschliessend durch die Politik und weitere Akteure festgelegt werden.
Der Aufbau des Berichts orientiert sich grob an diesem Vorgehen. In Teil A sind Grundlagen für die weiteren Überlegungen enthalten. Diese umfassen

- einen Überblick über den Stand im Behindertentransport,
- eine Situationsanalyse bei den sozialen Einrichtungen im Kanton Luzern
- sowie eine Aufstellung des Handlungsbedarfs und der Teilaufgaben im Behindertentransport.

Teil B enthält die Untersuchungen und Aussagen zu den regelmässigen Fahrten zu sozialen Einrichtungen im Kanton Luzern.

Teil C führt drei Vorschläge für Angebotsmodelle im Behindertentransport aus. Ein Modell basiert auf der Abgabe von Mobilitätsgutscheinen, zwei weitere sehen Leistungsvereinbarungen mit Transportanbietern vor.

In Teil D schliesslich werden die Grundlagen für die Evaluation des Behindertentransportwesens im Kanton Luzern dargestellt. Diese werden aufgrund des effektiv umgesetzten Modells noch angepasst werden müssen.

2. Grundlagen

2.1. Begriffe

Behinderte, Behinderter: Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG vom 13. Dezember 2002) definiert den Begriff „Behinderte“ resp. „Behinderter“ als eine Person, der es eine voraussichtlich dauernde körperliche, geistige oder psychische Beeinträchtigung erschwert oder verunmöglicht, alltägliche Verrichtungen vorzunehmen, soziale Kontakte zu pflegen, sich fortzubewegen, sich aus- und fortzubilden oder eine Erwerbstätigkeit auszuüben.

Behindertentransporte: sind Transporte für Personen mit Behinderungen jeglicher Art (körperlich Behinderte, geistig Behinderte, Gehbehinderte, Sehbehinderte usw.).

Im Zusammenhang mit der Mobilität von Menschen mit einer Behinderung wird die Unterscheidung in **Freizeitverkehr** und Verkehr mit anderem Zweck noch strenger gemacht als in der Verkehrsplanung im Allgemeinen. Grund dafür ist die unterschiedliche Finanzierung der Mobilität in Abhängigkeit des Fahrtzwecks. Für Fahrten zur Arbeit bzw. in eine Schule, in eine Eingliederungsstätte oder in Wohnheime, Tagesstätten und Heilanstalten kommen z.B. die Invalidenversicherung (IV) oder andere Kostenträger auf. Freizeitfahrten müssen in der Regel durch die Individuen selbst getragen werden. Gemäss IV-Begriff fallen unter die Freizeitfahrten Aktivitäten zur Teilnahme am familiären und gesellschaftlichen Leben; z.B. Verwandtenbesuche, kulturelle Aktivitäten, Einkäufe usw. sowie Kontrollbesuche beim Arzt oder Zahnarzt.

Mobilitätseingeschränkte Personen: Sind mobilitätsbehinderte Menschen im weiteren Sinn. Zu ihnen gehören auch Ältere, Kleinwüchsige und grosswüchsige Menschen, werdende Mütter, rekonvaleszente Personen bzw. solche mit vorübergehenden Erkrankungen oder Unfallfolgen sowie Personen mit Kinderwagen oder mit schwerem Gepäck, aber auch Analphabeten. Kinder können wegen ihrer entwicklungsbedingten Leistungsgrenzen ebenso zu dieser Gruppe gehören.

Mobilitätsbehinderte Menschen im engeren Sinn: Als mobilitätsbehindert im engeren Sinn gelten Personen, die wegen dauernder Behinderung in ihrer Mobilität stark eingeschränkt sind. Zu ihnen gehören bewegungsbehinderte Menschen (zum Beispiel Geh-, Steh- und Greifbehinderte), wahrnehmungsbehinderte Menschen (Blinde, Sehbehinderte, Gehörlose, Hörbehinderte), sprachbehinderte Menschen und auch Personen mit geistiger Behinderung sowie Personen mit psychischer Behinderung (unter anderem Angstzustände, Zwangsverhalten).

Es ist zweckmässig, vom **funktionellen Begriff der Mobilitätsbehinderung** auszugehen: Die Definition des Begriffes ergibt sich aus der Gegenüberstellung von Fähigkeiten (des Menschen) und Anforderungen (der gestalteten Umwelt beziehungsweise des infrage kommenden Gebäudes, Verkehrsmittels, Automaten usw.). Mobilitätsbehinderte Menschen haben häufig Schwierigkeiten, sich im Strassenraum, in öffentlich zugängigen Gebäuden und im Wohnumfeld zu bewegen sowie öffentliche Verkehrsmittel, private Fahrzeuge, öffentliche Einrichtungen und Freizeitanlagen zu nutzen. Grössere Benutzungshindernisse wie Treppen oder schmale Türen haben teilweise sogar den Ausschluss von mobilitätsbehinderten Menschen zur Konsequenz. Die behindertengerechte Gestaltung der Umwelt beseitigt dagegen die meisten Nutzungsschwierigkeiten.

Mobilitätskompetenz: Beschreibt die Gesamtheit der körperlichen, geistigen, verhaltens- und einstellungsbezogenen Voraussetzungen, welche die Fortbewegung bestimmen. Mobilitätskompetenz ist abhängig von körperlichen und psychischen Bedingungen wie Gesundheit, persönlichen

Einstellungen, situationsbezogenen Verhaltensweisen und Persönlichkeitsmerkmalen. Sie kann durch die Entwicklung der individuellen Ressourcen nachhaltig verbessert werden.

Im Teil B zu den **regelmässigen Fahrten** von und zu sozialen Einrichtungen werden nur Fahrten berücksichtigt, die täglich oder mehrmals wöchentlich durchgeführt werden. Der wöchentliche Therapiebesuch beispielsweise fällt somit nicht in die Kategorie der regelmässigen Fahrten.

Das **Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen** von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG vom 13. Dezember 2002) hat den Zweck, Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind. Es setzt Rahmenbedingungen, die es Menschen mit Behinderungen erleichtern, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen und insbesondere selbstständig soziale Kontakte zu pflegen, sich aus- und fortzubilden und eine Erwerbstätigkeit auszuüben.

2.2. Zielgruppen und Bedürfnisse

Die Hauptschwierigkeit bei der Konzeption von Mobilitätsangeboten für Mobilitätsbehinderte ist die heterogene Zielgruppe mit sehr spezifischen Bedürfnissen. Neben den temporären Mobilitätsbehinderten (Unfall, viel Gepäck, Kinderwagen etc.), gibt es eine grosse Bandbreite an dauerhaften Mobilitätsbehinderungen. Eine blinde Person hat ganz andere Bedürfnisse und Möglichkeiten als eine gehbehinderte Person im Rollstuhl. Geistig Behinderte brauchen ebenfalls spezifische Unterstützungen. Hinzu kommen die graduellen Unterschiede der Mobilitätsbehinderungen, die es ergänzend erschweren, die Bedürfnisse zu bündeln. Abschliessend bestehen natürlich – unabhängig von Art und Schwere einer Mobilitätsbehinderung – unterschiedliche Anforderungen an die Mobilität in Abhängigkeit vom Fahrtzweck (Arbeit, Freizeit usw.).

Von Seiten der Behinderten und auf der Basis des Behindertengleichstellungsgesetzes ist die Forderung nach einer gleichwertigen Mobilität gegeben. Jede Person soll unter Berücksichtigung ihrer Möglichkeiten die bestehenden Mobilitätsbedürfnisse decken können. Dieser Aspekt ist auch unter dem Gesichtspunkt des Integrationsziels zu sehen. Nicht zu vergessen ist jedoch, dass Behinderte nach wie vor in vielen Fällen mit anderen Behinderten unterwegs sind, oder einfach in Kontakt kommen. Dies muss bei der Konzeption der Angebote insofern berücksichtigt werden, als beispielsweise ein einzelner Rollstuhlplatz in einem Bus dieser Nachfrage nur bedingt gerecht wird.

Zahlreiche mobilitätsbehinderte Menschen im Kanton Luzern sind selbständig oder dank Unterstützung aus dem privaten Umfeld mobil. Weil davon ausgegangen werden kann, dass diese Gruppe bereits heute ihre Mobilitätsbedürfnisse zufrieden stellend decken kann, werden diese Menschen für die Konzeption des Modells nicht in die Betrachtung einbezogen.
Aber auch wenn diese privat organisierte Mobilität in der vorliegenden Studie als weniger prioritär bezeichnet und in der Folge nicht mehr berücksichtigt wird, darf nicht vergessen werden, dass die privat erbrachte Mobilität einen wichtigen Stellenwert einnimmt. Diese – in der Regel ohne weitere Unterstützung erbrachte – Leistung soll entsprechend gewürdigt werden.

2.2.1. Veränderung der Nachfragestruktur

Hinsichtlich der Veränderung der Nachfragestruktur ist zu beachten, dass ein optimiertes Angebot die Benutzer zu einem anderen Mobilitätsverhalten veranlassen kann, beispielsweise indem sich eine latente Nachfrage durch ein besseres Angebot realisiert. Bereits heute sind aber die wichtigeren und grösseren Bahnhöfe behindertengerecht ausgebaut. Es kann angenommen werden, dass mit dem Anteil der so ausgebauten Bahnhöfe von 43% ein deutlich grösserer Anteil von Mobilitätsbehinderten erreicht wird, weil sich auch die Nachfrage auf die grösseren Orte konzentrieren dürfte. Dies kann aber nicht genauer quantifiziert werden.

2.2.2. Fazit

Die Befragung bei sozialen Einrichtungen im Kanton Luzern (vgl. Kapitel 4) hat gezeigt, dass von den Behindertentransporten in den Heimen, Sonderschulen und Tageswerkstätten etwas mehr als die Hälfte der Fahrten regelmässig anfallen. Von den Personen, welche selbstständig unterwegs sind, können ca. 90 % den öffentlichen Verkehr (ÖV) benutzen. Auch bei den unregelmässigen Fahrten geniesst der ÖV einen hohen Stellenwert. Verbesserungsbedarf besteht vor allem bei den unregelmässig anfallenden Fahrten, wobei dies vor allem den Freizeitverkehr betrifft. Personen, welche eine Begleitung brauchen, reisen häufig nicht mit dem ÖV, sondern sind mit dem Individualverkehr unterwegs.

2.3. Grundhaltung für das Angebotskonzept

Mit der durch das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz BehiG vom 13. Dezember 2002) eingeleiteten Entwicklung ist davon auszugehen, dass der öffentliche Verkehr mittelfristig vermehrt Transportfunktionen für mobilitätsbehinderte Personen übernehmen wird und damit einen wesentlichen Beitrag für eine weit gehend selbständige Mobilität einer grossen Gruppe von Mobilitätsbehinderten ermöglicht. Somit wird der öffentliche Verkehr zunehmend auch einen Teil der Leistungen bisheriger Behindertentransportdienste substituieren. Der öffentliche Verkehr ist deshalb als eine Komponente in ein Angebotskonzept für Mobilitätsbehinderte einzubinden. Dies spricht dafür, die Angebote für Mobilitätsbehinderte in Zukunft stärker integriert zu betrachten und eine Koordination der Angebote verstärkt über die einzelnen Leistungsbereiche hinweg vorzunehmen
Nicht zu vergessen ist jedoch, dass mit der demographischen Alterung der Gesellschaft die Bedürfnisse an speziellen Transportformen zunehmen werden.

2.3.1. Leitsätze

Ziel der Neuorganisation ist ein einfaches, zweckmässiges und wirtschaftliches Behindertentransportwesen, das von den Mobilitätsbedürfnissen behinderter Menschen im Kanton Luzern und deren finanziellen Möglichkeiten ausgeht, auf bestehenden Angeboten aufbaut und diese bei Bedarf verbessert sowie im Falle von Lücken allenfalls neue Leistungs- und Angebotskomponenten einbezieht. Die Grundhaltung bei der Konzeptentwicklung wird anhand folgender Leitsätze formuliert:

- Die Ausarbeitung des Angebotsvorschlags orientiert sich an Kriterien der Wirksamkeit und Sachlichkeit.
- Die Effizienz als zu verfolgendes Ziel führt nicht zu möglichst tiefem Mitteleinsatz (mit entsprechend tiefer Angebotsqualität), sondern zu einem möglichst sparsamen Mitteleinsatz in der mittleren bis längeren Frist bei hohem Nutzen für die Benützer.

- Die Bedeutung der Koordination verschiedener Bereiche des Behindertentransportwesens wird angesichts der mit dem Neuen Finanzausgleich verbundenen Neuorganisation der Aufgaben von Bund, Kantonen und Gemeinden in diesem Bereich berücksichtigt und in das Konzept integriert. Es wird davon ausgegangen, dass der Kanton Luzern in Zukunft wesentliche gestaltende und koordinierende Aufgaben in diesem Bereich übernehmen wird.
- Organisations- und Finanzierungsfragen werden für die Öffentlichkeit, die Unternehmungen und die Politik transparent gemacht.
- Abgestützt auf die Situationsanalyse wird angenommen, dass das Angebot im öffentlichen Verkehr die Basisversorgung für einen beträchtlichen Anteil der in der Mobilität eingeschränkten Menschen gewährleisten kann. Für dadurch nicht abgedeckte Anforderungen, müssen ergänzende Leistungserbringer (Behindertentransportdienste) nach einer Art Subsidiaritätsprinzip integriert werden. Die Steuerung im Behindertentransportwesen soll jedoch auch weitere Hilfestellungen hin zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs setzen (durch Information, Ausbildung, Motivation) - komplementär zu den weiterhin sicherzustellenden infrastrukturseitigen Verbesserungen im System des öffentlichen Verkehrs.
- Im Zeitverlauf wird ein modulares System angestrebt, das der Entwicklung der Nachfrage angepasst werden kann und ermöglicht, Veränderungen auf Seiten der Anbieter zu berücksichtigen.
- Der Einbezug respektive die Beauftragung von Leistungserbringern soll sich nach dem Grundsatz des möglichst effizienten Beitrags zur Zielerreichung richten, unabhängig davon, ob die Leistungserbringer bereits aktiv sind oder erst integriert werden müssen.
- Um dies zu gewährleisten, wird der Einbezug von Leistungserbringern in das Behindertentransportwesen verstärkt mit Wettbewerbselementen ausgestattet. Beim Erfordernis einer Bestellung von Leistungen im Behindertentransport wird auf Erfahrungen mit der Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs und des dabei angewandten Vergabeverfahrens zurückgegriffen.

2.3.2. Anforderungsprofil Behindertentransportwesen

Die Angebote respektive Dienstleistungen sollen aus Sicht der in der Mobilität behinderten Kunden folgendes Idealprofil aufweisen:

- Transparente Organisation der Personenbeförderung für Mobilitätsbehinderte; möglichst wenige Anlaufstellen oder Abwicklung über eine Organisation
- Kurze Fristen für die Reservation von Fahrzeugen; einfache Reservation telefonisch und über Internet
- Gute zeitliche Verfügbarkeit von Transportangeboten, auch für Freizeitzwecke
- In Bezug auf Anforderungen von Mobilitätsbehinderten qualifiziertes Fahrpersonal mit lokalen Kenntnissen
- Einbezug vorhandener, bekannter Anbieter, soweit die qualitativen Standards erfüllt werden
- Günstige Fahrpreise und einheitliches Tarifsystem innerhalb des Kantons Luzern
- Möglichkeit, bei Bedarf eine Betreuung oder einen Begleitdienst zu bestellen respektive mit Begleitung unterwegs zu sein
- Information zu den vorhandenen Angeboten und den weiteren Nutzungsmodalitäten im öffentlichen Verkehr
- Möglichkeit, Beschwerden einer unabhängigen Organisation mitzuteilen, die als Teil des Qualitätsmanagements zu einer laufenden Verbesserung des Behindertentransportsystems beitragen.

2.4. Aktuelle Situation bei den Transportdienstleistern

2.4.1. Aktueller Stand im öffentlichen Verkehr

Im öffentlichen Verkehr wurden die aktuelle Situation und die zukünftige Entwicklung untersucht, und zwar in Bezug auf behindertenfreundliche Angebote und Dienstleistungen. Im zukünftigen Angebotskonzept für das Behindertentransportwesen soll der öffentliche Verkehr – aus Kostengründen sowie zur Förderung der Integration von mobilitätsbehinderten Menschen – eine grössere Rolle spielen als bisher. Die Untersuchungen haben Folgendes ergeben:

- Ein beträchtlicher Anteil der Busse im lokalen Verkehr und im regionalen Verkehr ist bereits behindertenfreundlich; mittelfristig, d.h. in den nächsten rund fünf Jahren, wird die Flotte mit wenigen Ausnahmen behindertenfreundlich sein (Einschränkung: Anzahl Rollstuhlplätze pro Bus).
- Die Situation bei Fahrzeugen im Regionalverkehr und bei der S-Bahn ist überwiegend gut, deutliche Verbesserungen sind ebenfalls mittelfristig zu erwarten; bei Regioexpresszügen besteht hingegen noch Handlungsbedarf. Dasselbe gilt für die Fahrzeuge im Fernverkehr; hier können allerdings die Einstiegshilfen durch SBB Handicap genutzt werden.
- Die aufkommensstärkeren Bahnhöfe und Haltestelle sind aktuell oder mittelfristig behindertenfreundlich gestaltet; bei erforderlichen Umbauten an kleineren Stationen muss mit langen Fristen gerechnet werden; die entsprechende Frist des Bundes liegt im Jahr 2024.
- In der Anpassung von Bushaltestellen und wegebezogenen Massnahmen für Mobilitätsbehinderte wird örtlich noch Handlungsbedarf gesehen; dies fällt in die Kompetenz der Gemeinde bzw. des Kantons. Ausbauprogramme gibt es nach derzeitigem Kenntnisstand nicht
- Bei einigen Unternehmungen im öffentlichen Verkehr ist die Information und Kommunikation für die Zielgruppe Mobilitätsbehinderte im Aufbau begriffen, eine zentrale Informationsstelle existiert aktuell nicht.
- Bei der Weiterbildung und Schulung des Personals im öffentlichen Verkehr wurden erste Aktivitäten unternommen, ebenso im Bereich Schulungsangebote bzw. ein Mobilitätstraining für Mobilitätsbehinderte. Diese Leistungen stehen erst am Anfang und sind noch ausbaufähig.

2.4.2. Aktueller Stand bei den Transportdiensten

Ebenso in die Betrachtungen einbezogen wurden alle Organisationen, welche neben dem ÖV Transporte für behinderte Menschen anbieten. Dazu gehören einerseits Organisationen, die Wohn-, Arbeits- oder Behandlungsangebote für Behinderte anbieten. Die Fahrdienste dieser Sondereinrichtungen für Behinderte verursachen ein grosses und gebündeltes Fahrtenaufkommen, welches sie heute auch teilweise selber abwickeln. Dieses Fahrtenaufkommen ist die am besten planbare Nachfragekomponente und wurde aus diesem Grund mit der Umfrage bei den sozialen Einrichtungen noch besser untersucht. Diese Fahrten werden heute teilweise durch das Bundesamt für Sozialversicherungen unterstützt.

Andererseits spielen Behindertentransportdienste wie Tixi-Anbieter, welche taxiähnlich funktionieren, heute eine zentrale Rolle in der Mobilität von behinderten Personen. Als Grundlage für deren möglichen Einbezug im zu erarbeitenden Konzept wurde die Situation der bestehenden Anbieter grob beurteilt:

Das aktuelle System funktioniert grundsätzlich insofern, als ein bedeutender Teil der aktuellen Nachfrage im Kanton Luzern bedient wird. Die geäusserten Meinungen sind jedoch sehr unterschiedlich und widersprüchlich. Eklatant sind die finanziellen Probleme einzelner Anbieter. Seit der Streichung der Finanzierung durch den Bund öffnet sich bei einzelnen Anbietern eine bedrohliche Schere zwischen den Ausgaben und den Einnahmen. Trotz engagierter Mitarbeit, privaten Spendengeldern und Freiwilligen ist die weitere Existenz dieser Fahrdienste bei unveränderten Rahmenbedingungen gefährdet. Aus der Vorstudie und den Gesprächen mit Experten lassen sich folgende Problembereiche im Bezug auf die aktuellen Behindertentransportdienste aufzeigen:

- Durch die Informations- und Reservationstätigkeit sowie die entsprechende Disposition der Fahrer und Fahrerinnen entstehen jeder Organisation hohe Fixkosten und hohe Arbeitsbelastungen.
- Hingegen ist die Auslastung der Fahrzeuge oft tief und das Flottenmanagement nicht professionell geführt. Teilweise ergeben sich Personalengpässe.
- Es existiert keine zentrale Koordinationsstelle, welche Informationen an Behinderte geben kann.
- Kurzfristige / spontane Fahrten sind nicht möglich, Daueraufträge nur sehr beschränkt. Am Abend und am Wochenende sind weniger Fahrten erhältlich.
- Die Tarife verschiedener Anbieter sind nicht koordiniert.
- Die Dienste werden teilweise auch von Behinderten benutzt, welche nicht darauf angewiesen wären (und den ÖV benutzen könnten).

Aus finanzieller Sicht ist bei den heutigen Anbietern die fehlende Nutzung von Synergien als wichtigste Schwäche bzw. Gefahr zu werten. Sämtliche im Kanton Luzern tätigen Organisationen haben ihre eigene Reservationszentrale, eine eigene Fahrer- und Fahrzeugdisposition, ein eigenes Flottenmanagement etc. Dies ist als Hinweis dafür zu werten, dass wenige bis keine Anreize bestehen, eine Zusammenarbeit anzustreben. Bemühungen der pro infirmis vor ca. fünf Jahren sowie des Kantons vor zehn Jahren, die Anbieter zu einer verstärkten Kooperation zu bewegen, haben bis heute keine Resultate gebracht.

Für weitere Überlegungen zur Entwicklung sind unserer Meinung nach möglichst alle Dienste zusammen als System zu betrachten, und nicht jeder einzelne Anbieter für sich. Dazu zählen neben Tixidiensten die oben erwähnten, regelmässigen Fahrten zu Tagesstätten, Heimen und Sonderschulen sowie Begleitdienste mit PW oder im ÖV.

Ein Blick auf andere Kantone und Städten spielte bei den Recherchen zum ersten Teil ebenfalls eine wichtige Rolle. Bei praktisch allen Anfragen wurden dabei offene Türen eingerannt; das BTW wird aktuell an verschiedenen Orten neu angegangen oder überarbeitet, und das Interesse an Erfahrungsaustausch ist gross. Bei bestehenden Beispielen gibt es eine Fülle von verschiedenen Modellen, die im Hinblick auf die Anwendbarkeit im Kanton Luzern wertvolle Hinweise geben können.

2.5. Rechtliche Grundlagen

Abklärungen des Auftraggebers und der Studienverfasser zur rechtlichen Situation im Hinblick auf ein kantonales Engagement im Behindertentransportwesen haben keine Verpflichtungen für ein durch den Kanton organisiertes und/oder finanziertes Behindertentransportwesen ergeben. Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr (SRL775) ist für die Tixidienste nicht anwendbar.

Eine mögliche Grundlage für kantonale Massnahmen ist Artikel 5 Absatz 1 des Behindertengleichstellungsgesetzes vom 13. Dezember 2002: „Bund und Kantone ergreifen Massnahmen, um Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen…“
Das kantonale Sozialhilfegesetz vom 24. Oktober 1989 sieht in den Paragraphen 23 und 24 die Möglichkeit der fördernden Hilfe für andere Träger der Sozialhilfe vor, deren Leistungen im öffentlichen Interesse liegen.

Damit sind die rechtlichen Grundlagen für eine kantonale Finanzierung von Aufwendungen im Behindertentransportwesen gegeben.

Im Anhang (B) ist ergänzend ein Auszug aus dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Basel-Stadt wiedergebeben. Der Kanton Basel-Stadt hat eine explizite Bestimmung für den Behindertentransport in dieses Gesetz integriert.

3. Handlungsbedarf und -prioritäten

3.1. Methodik

Aus der durchgeführten Situationsanalyse, der Befragung von Heimen und Einrichtungen sowie dem formulierten Anforderungsprofil der Leistungen für Mobilitätsbehinderte wird mit Hilfe eines Ist-Soll-Vergleichs der Handlungsbedarf abgeleitet. Unter Berücksichtigung der Grösse der betroffenen Zielgruppen und deren Bedürfnisse wird eine Priorisierung des Handlungsbedarfs vorgenommen.

Dabei wird nachfolgend nach den verschiedenen Formen des Behindertentransports (öffentlicher Verkehr, Fahrten zu Heimen und anderen Einrichtungen, Behindertentransportdienste, privat organisierte Mobilität) unterschieden. In den folgenden Zusammenstellungen wird der Handlungsbedarf aus Gutachtersicht stichwortartig aufgeführt.

Die Prioritäten werden nach folgenden Kriterien bestimmt:

- Priorität 1: Anforderung nicht erfüllt.
- Priorität 2: Anforderung teilweise nicht erfüllt.
- Priorität 3: Anforderung weit gehend erfüllt, vereinzelt noch Verbesserungsbedarf.
- keine Priorität: Anforderung erfüllt oder Zielgruppe sehr klein.

3.2. Handlungsbedarf im Bereich öffentlicher Verkehr

Anforderung	**Spezifikation Handlungsbedarf**	**Priorität**
Transparente Organisation, wenige Anlaufstellen	Gebietsbezogen weit gehend erfüllt	3
Kurze Reservationsfristen, einfache Reservation (Tel./Internet)	Erfüllt	-
Zeitliche Verfügbarkeit / Flexibilität auch in der Freizeit	In den meisten Gebieten erfüllt	3
Einbezug der Anbieter, die qualitative Standards erfüllen (behindertengerechte Ausstattung etc.)	Fahrzeugseitig sukzessiv erfüllt; infrastrukturseitig örtliche Verbesserungen bei Bahn- und Strasseninfrastrukturen	- 2
Einheitliches Tarifsystem innerhalb Kt. LU	Weit gehend erfüllt	3
In Bezug auf Mobilitätsbehinderte qualifiziertes Fahr- und Servicepersonal	Teilweise Qualifizierungsmassnahmen	2
Betreuung oder Begleitdienst	Bei den SBB erfüllt; im ÖV Strasse Betreuung durch Fahrpersonal möglich, aber noch zu verbessern; externe Begleitdienste teilweise zu schaffen	2

Information zu Angebot und Nutzungsmodalitäten	Einheitliche Information über alle Anbieter hinweg noch zu erarbeiten	2
Beschwerdemanagement Behindertentransport	Unternehmensintern vorhanden, allenfalls auf Belange von Mobilitätsbehinderten adaptieren	3

3.3. Handlungsbedarf im Bereich Behindertentaxis

Anforderung	**Spezifikation Handlungsbedarf**	**Priorität**
Transparente Organisation, wenige Anlaufstellen	Transparenz erhöhen	2
Kurze Reservationsfristen, einfache Reservation (Tel./Internet)	Reservation verkürzen und vereinfachen	1
Zeitliche Verfügbarkeit / Flexibilität auch in der Freizeit	Teilweise erfüllt	2
Einbezug der Anbieter, die qualitative Standards erfüllen (behindertengerechte Ausstattung etc.)	Qualität im Wettbewerb der Anbieter berücksichtigen (Kriterium bei Leistungsausschreibungen)	2
Einheitliches Tarifsystem innerhalb Kt. LU	Vereinheitlichung vornehmen	1
In Bezug auf Mobilitätsbehinderte qualifiziertes Fahr- und Servicepersonal	Teilweise Schulung nötig	2
Betreuung oder Begleitdienst	Betreuung während der Fahrt erfüllt, Begleitdienst allenfalls separat organisieren	2
Information zu Angebot und Nutzungsmodalitäten	Vereinheitlichung der Informationen	1
Beschwerdemanagement / Qualität	Weiterzuentwickeln, um Mängel beseitigen zu können	1

3.4. Handlungsbedarf bei Transportdiensten von Heimen/Behinderteneinrichtungen

Anforderung	**Spezifikation Handlungsbedarf**	**Priorität**
Transparente Organisation, wenige Anlaufstellen	Öffnung der Angebote für Dritte	2
Kurze Reservationsfristen, einfache Reservation (Tel./Internet)	Weit gehend erfüllt, überwiegend weil regelmässige Fahrten	3
Zeitliche Verfügbarkeit / Flexibilität auch in der Freizeit	Je nach Angebot einer Einrichtung teilweise noch Angebote schaffen	2
Einbezug der Anbieter, die qualitative Standards erfüllen (behindertengerechte Ausstattung etc.)	Weit gehend erfüllte Standards	3
Einheitliches Tarifsystem innerhalb Kt. LU	Vereinheitlichung anstreben	1

Anforderung	Spezifikation Handlungsbedarf	Priorität
In Bezug auf Mobilitätsbehinderte qualifiziertes Fahr- und Servicepersonal	Weit gehend erfüllt	3
Betreuung oder Begleitdienst	Weit gehend erfüllt	3
Information zu Angebot und Nutzungsmodalitäten	Information über heimexterne weitere Angebote	2
Beschwerdemanagement / Qualität	Weiterentwickeln	2

3.5. Handlungsbedarf im Bereich der privat organisierten Mobilität

Anforderung	Spezifikation Handlungsbedarf	Priorität
Transparente Organisation, wenige Anlaufstellen	Erfüllt	-
Kurze Reservationsfristen, einfache Reservation (Tel./Internet)	Erfüllt für Selbstfahrer, Einbindung von Verwandten allenfalls Engpässe	3
Zeitliche Verfügbarkeit / Flexibilität auch in der Freizeit	Erfüllt für Selbstfahrer, Einbindung von Verwandten allenfalls Engpässe	3
Einbezug der Anbieter, die qualitative Standards erfüllen (behindertengerechte Ausstattung etc.)	Bei behindertengerechtem Ausbau eigener PW erfüllt; Handlungsbedarf im Falle eines Zugriffs auf Drittfahrzeuge sowie der Infrastrukturen für den Langsamverkehr[1], Gestaltung öffentlicher Verkehrsräume	2
Einheitliches Tarifsystem innerhalb Kt. LU	Nicht relevant	-
In Bezug auf Mobilitätsbehinderte qualifiziertes Fahr- und Servicepersonal	Bei Familienangehörigen weit gehend erfüllt	3
Betreuung oder Begleitdienst	Weit gehend erfüllt	3
Information zu Angebot und Nutzungsmodalitäten	Motivation zur eigenständigen Mobilitätsteilnahme	3
Beschwerdemanagement / Qualität	in Bezug auf Gestaltung öffentlicher Verkehrsräume (Adressat Gemeinden)	3

3.6. Folgerungen

Vordringlich zu regeln ist die Personenbeförderung jenes Mobilitätsbehinderten,

- die ihren Mobilitätsbedarf überhaupt nicht oder nicht regelmässig mit Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs erfüllen können,
- denen auch keine eigenen Personenwagen und
- keine Bring- und Holdienste von Familienangehörigen/Verwandten zur Verfügung stehen.

[1] Unter dem Begriff Langsamverkehr werden hauptsächlich Fussgänger- und Veloverkehr zusammengefasst.

Die bisher jeweils eigenständig von sozialen Einrichtungen wie Heimen etc. bereitgestellten Transportdienste können im Prinzip diesem Leistungsbereich zugerechnet werden. Es wird empfohlen, sie weit gehend in ein Behindertentransportkonzept für den Raum Luzern zu integrieren, soweit dem nicht heimspezifische Transporterfordernisse entgegenstehen. Mit diesen zu organisierenden Beförderungsleistungen Dritter ist auch die Disposition der jeweiligen Fahrten zu regeln.

Zu verbessern sind

- die Transparenz des Angebots für die Benützer und die Information über das Behindertentransportangebot,
- die Tarifierung (Vereinheitlichung),
- die Qualifizierung des Personals.

Der Handlungsbedarf in Bezug auf mobilitätsbehinderte Personen, die mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind, ist im Vergleich dazu geringer. Es ist allerdings zu beachten, dass im öffentlichen Verkehr aktuell und auch in Zukunft der Grossteil der Mobilitätsbehinderten transportiert wird. Prioritär (auf Stufe 2) sind

- die Sicherstellung der Zugänglichkeit von Haltestellen im strassengebundenen ÖV für Mobilitätsbehinderte,
- die unternehmensübergreifende Information über die Angebote für Mobilitätsbehinderte und die Nutzungsmodalitäten des ÖV, auch durch das Angebot von Mobilitätstrainings,
- die Schulung des Personals in Bezug auf die Belange mobilitätsbehinderter Fahrgäste und deren Betreuung im Fahrzeug.

Die Begleitung von Mobilitätsbehinderten wird im öffentlichen Verkehr tariflich gefördert. Das allfällige Angebot von Begleitdiensten ist nicht primär Aufgabe der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs.

Im Bereich der privat organisierten Mobilität der Mobilitätsbehinderten besteht aktuell geringerer Handlungsbedarf. Es sind aber grundsätzlich die gesetzlichen/finanziellen Rahmenbedingungen zu erhalten, die eine solche eigenständige Mobilität ermöglichen (Anschaffung/behindertenfreundlicher Umbau von privaten Fahrzeugen). Auch die behindertenfreundliche Gestaltung der Infrastrukturen des Langsamverkehrs als laufende Aufgabe dient dem Erhalt eines hohen Masses an Selbständigkeit bei Mobilitätsbehinderten. Im Rahmen der Verkehrsplanung der Gemeinden soll gewährleistet werden, dass Personen mit Mobilitätsbehinderungen eine nicht-motorisierte Verkehrsteilnahme möglich ist. Die Befragung der Heime und Organisationen hat ergeben, dass ein Teil der dort betreuten Personen selbständig nicht-motorisiert mobil ist und auf diesem Gebiet ebenfalls Mängel wahrgenommen werden. Zum anderen ist mit einem Anstieg der Zahl älterer Menschen zu rechnen, für die eine selbständige und sichere Bewegung im Verkehrsraum ein wichtiger Gesundheit erhaltender Faktor darstellt. Dieses Handlungsfeld wird im Folgenden nicht separat, sondern im Zusammenhang mit den zu erfüllenden Aufgaben im Bereich der ÖV- und Langsamverkehrsinfrastruktur thematisiert.

4. Aufgaben und Leistungsbereiche

4.1. Übersicht über die Aufgaben

Aus dem oben ermittelten Handlungsbedarf werden nachstehend einzelne Aufgaben abgeleitet und beschrieben. Danach erfolgt eine Prüfung der Eignung potenzieller Leistungsersteller.

4.1.1. Koordinierende Aufgaben

Mit der Etablierung eines kantonsweit integrierten Behindertentransportwesens sind eine Reihe von koordinierenden und organisierenden Tätigkeiten verbunden, die in der folgenden Übersicht zusammen gestellt sind.

Aufgabenfeld A: Koordinierte Entwicklung eines integrierten Behindertentransportwesens im Kanton Luzern

Teilaufgabe	Spezifikation
Koordination zwischen den öffentlichen Aufgabenträgern des Behindertentransportwesens	Abstimmung der Aufgaben von Kanton und Gemeinden in einem integrierten Konzept für den Kanton Luzern
Koordination von Behindertentransport und Infrastrukturpolitik / -planung	Identifikation von Aktionen im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen, Hinwirken auf die Integration der Anforderungen des Behindertentransports in infrastrukturbezogenen Leistungsvereinbarungen mit Transportunternehmungen und Infrastrukturentscheiden von Gemeinden
Definition von Leistungsaufträgen zum Behindertentransport	Materielle Abgrenzung der Leistungen von Dritten, Vorbereitung von Leistungsausschreibungen
Ausschreibung und Vergabe von Leistungsaufträgen an Dritte	Aufträge z.B. für die Durchführung von Behindertentransporten, Information zum Behindertentransportwesen, Schulungs- und Trainingmassnahmen
Festlegung eines Tarifmodells	Entwicklung eines einheitlichen Tarifmodells für den Behindertentransport (wahlweise eines Modells von „Mobilitätsgutscheinen“, vgl. Teil B)
Berechtigungsprüfung	Aufstellen von Kriterien für die Berechtigung zur Nutzung von Behindertentransporten; Vergabe von Berechtigungen
Leistungsabrechnung	Abrechnung durchgeführter Leistungen, Buchführung
Qualitätskontrolle	Qualitätsmessung erbrachter Leistungen, Bewertung allfälliger Anpassungen des Behindertentransportwesens
Berichterstattung	Bericht gegenüber Aufgabenträgern der öffentlichen Hand

4.1.2. Infrastrukturbezogene Aufgaben

Zur Unterstützung einer selbständigen Mobilität von Mobilitätsbehinderten sind die Verkehrsinfrastrukturen und der öffentliche (Verkehrs-)Raum weiter zu entwickeln. In Bezug auf die Verkehrsinfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs und die im ÖV eingesetzten Fahrzeuge wird diese Aufgabe im Rahmen der Vereinbarungen mit den Verkehrsunternehmungen auf Basis der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes umgesetzt.

In Bezug auf die sonstigen Verkehrsinfrastrukturen im Zu- und Abgang zu den Haltestellen des ÖV sowie für den Fuss- und Veloverkehr liegt diese Aufgabe vor allem bei den Gemeinden. Im Rahmen eines integrierten Behindertentransportkonzeptes sollten die Gemeinden über eine koordinierende Instanz auf die Bedeutung dieses infrastrukturellen Handlungsbereichs sensibilisiert werden. Die koordinierende Instanz kann selbst aber keine Aufgaben in diesem Bereich übernehmen.

Aufgabenfeld B: Behindertenfreundliche Infrastrukturentwicklung

Teilaufgabe	Spezifikation
Laufende behindertenfreundliche Gestaltung der Verkehrsinfrastrukturen für den Zu- und Abgang zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs	Bereits definierte Aufgabe der Gemeinden (im Falle von betroffenen kantonalen Strassen auch des Kantons): Identifikation und Beseitigung örtlicher Mängel
Laufende behindertenfreundliche Gestaltung der Verkehrsinfrastrukturen für den Langsamverkehr	Bereits definierte Aufgabe der Gemeinden (im Falle von betroffenen kantonalen Strassen auch des Kantons): Identifikation und Beseitigung örtlicher Mängel

4.1.3. Erstellen von Transportleistungen

Prioritär ist die Integration der verschiedenen Transportdienste in ein vereinheitlichtes Behindertentransportkonzept. Für die Transportdienstleister sind damit folgende Aufgaben verbunden.

Aufgabenfeld C: Erstellen von Transportleistungen für Mobilitätsbehinderte

Teilaufgabe	Spezifikation
Bereitstellen von geeigneten Fahrzeugen	Betrieb und Unterhalt von Fahrzeugen oder Fahrzeugpools mit behindertengerechter Ausstattung
Disposition von Fahrten	Entgegennahme von Fahrtwünschen, Disposition des Fahrzeugeinsatzes und der Fahrtenabwicklung
Durchführung von Fahrten	Fahrten gemäss Leistungsauftrag, Betreuung durch geschultes Personal
Ticketing	Ausstellen von Billetten, Abrechnung mit Kunden
Betreuung der Passagiere	Betreuung durch geschultes Personal;
Angebot von Begleitdiensten	Begleitung von Mobilitätsbehinderten ausserhalb des Fahrzeugs oder im öffentlichen Verkehr
Leistungsabrechnung	Abrechnung mit der beauftragenden Stelle
Qualitätskontrolle und -verbesserung	Interne Qualitätskontrolle, Optimierung der Dienstleistungserstellung auf Grundlage von Beschwerden, Sicherstellen geeigneter Schulungs- oder Weiterbildungsmassnahmen, Qualitätsbericht an beauftragende Stelle
Begleitdienst ausserhalb des Fahrzeugs	Dienstleistung im Zusammenhang mit der Fahrt (durch Fahrer oder eine zweite begleitende Person des Dienstleisters), wahlweise auch als separater Service eines Drittanbieters

Die Weiterbildung des Personals ist primär Aufgabe der jeweiligen Transportdienste respektive Verkehrsbetriebe. In Vereinbarungen mit Anbietern von Beförderungsleistungen sollten Standards bezüglich der Aus- und Weiterbildung des Personals (Informationspersonal, Fahrpersonal) Eingang finden, damit eine an den Bedürfnissen der Mobilitätsbehinderten ausgerichtete Qualität der Dienstleistungen gewährleistet und überprüft werden kann.

Die Disposition von Fahrten kann streng genommen als eine von der Beförderung getrennte Dienstleistung angesehen werden und im Prinzip auch von einer dritten Unternehmung – im Sinne einer Dispositionszentrale für mehrere Transportanbieter - durchgeführt werden (Modell einer Taxizentrale). Sie kann aber auch von den einzelnen Transportdiensten selbst durchgeführt werden, mit dem Nachteil einer grösseren Zahl von Kontaktstellen und möglicher Ineffizienzen. Entscheidend ist hier die Frage, wie viele Dienstleister mit der Durchführung von Transportleistungen beauftragt werden. Im Beispiel des Behindertentransports Basel, wo nur ein Unternehmen beauftragt wird, fallen Disposition und Leistungserstellung zusammen.

4.1.4. Information über Transportangebote und Nutzungsmodalitäten

Bei einer Neugestaltung des Behindertentransportwesens ist die Information über die verschiedenen vorhandenen Angebote und die Modalitäten ihrer Benutzung ein wichtiger Erfolgsfaktor. Diese Information reicht von der nicht-motorisierten Verkehrsteilnahme über den öffentlichen Verkehr bis hin zu speziellen Transportdiensten.

Von der Ausgestaltung der Organisation hängt es ab, ob die Aufgabe der Information und Kommunikation ausschliesslich von den einzelnen Leistungserbringern, von ihnen in Zusammenarbeit mit einer koordinierenden Organisation oder primär von der koordinierenden Organisation - als „one stop shop“ – wahrgenommen wird.

Ein spezieller Aufgabenbereich kann in der Entgegennahme von Beschwerden über die bereitgestellten Angebote liegen, wenn diese nicht als Aufgabe der Leistungserbringer selbst definiert wird.

Aufgabenfeld D: Information mobilitätsbehinderter Personen

Teilaufgabe	Spezifikation
Information über Transportangebote und Nutzungsmodalitäten im öffentlichen Verkehr	Erweiterung der bisherigen Informationsleistungen um Informationen für mobilitätsbehinderte Fahrgäste
Information über Angebote und Nutzungsmodalitäten von Behindertentransportdiensten	Erweiterung von Aufgaben einer Dispositionszentrale um Informationsdienstleistungen
Information über die Teilnahme im Langsamverkehr für Mobilitätsbehinderte	Zielgruppe Mobilitätsbehinderte und mobilitätsbeeinträchtigte ältere Menschen; (infrastrukturbezogene) Information zur Unterstützung der eigenständigen Mobilität, Motivation zur eigenständigen Bewegung
Information über die Möglichkeiten einer Mobilität mit eigenem Fahrzeug	Information über Fördermöglichkeiten
Information über allfällige Begleitdienste	Information über eigene betriebliche Angebote oder Angebote von Dritten
Information über allfällige Angebote des Mobilitätstrainings	Information über eigene betriebliche Angebote oder Angebote von Dritten
Entgegennahme und Weitergabe von Beschwerden	Zentrale Beschwerdestelle oder Stelle für ein betriebsinternes Beschwerdemanagement
Option: Betrieb eines Informationszentrums (oder Mobilitätszentrums)	Anbieterübergreifendes Zentrum oder betriebsbezogenes Zentrum

4.1.5. Mobilitätstraining

Trainings für Blinde werden bereits angeboten. Ein Handlungsbedarf in Bezug auf die Benutzung des öffentlichen Verkehrs liegt eher bei anderen Gruppen von Mobilitätsbehinderten, wie RollstuhlfahrerInnen, bei leichteren Formen von geistigen Behinderungen und nicht zuletzt bei der zunehmenden Gruppe der SeniorInnen.

Aufgabenfeld E: Mobilitätstraining für Mobilitätsbehinderte

Teilaufgabe	Spezifikation
Training der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel	Als Angebot der einzelnen Anbieter oder anbieterübergreifendes Angebot

4.2. Bewertung von potenziellen Leistungserstellern

Nachfolgend werden aktuelle und potenzielle Leistungserbringer vor dem Hintergrund der definierten Aufgaben nach ihren Stärken und Schwächen eingeschätzt.

4.2.1. Koordinierende Aufgaben

Bewertung der Anbieter von Leistungen der Koordination

Anbieter	Stärken	Schwächen
Stelle in der kantonalen Verwaltung	Gute horizontale Koordination auf Ebene Kanton mit Aufgaben im Bereich ÖV, Verkehrsinfrastrukturen, Soziales und Finanzen	Stelle wäre noch zu schaffen
Zweckverband ÖVL[2]	Koordination mit ÖV-Planung; Etablierte Organisation; Beteiligung von Gemeinden	Zuständigkeit nur für Gebiet Agglomeration Luzern; Fundraising (Akquisition von Drittmitteln)
Andere öffentlich-rechtliche Körperschaft	Steuerung durch Kantone und Gemeinden	Neugründung für diesen Bereich erforderlich
Vereinigung, Stiftung	Einbezug von Heimen und Behindertenorganisationen möglich	Gefahr langsamer Entscheidprozesse; Geschäftsstelle muss aufgebaut werden;
Private Unternehmung	Entlastung öffentlicher Stellen beim Management	Gewinnorientierung bringt voraussichtlich höhere Verwaltungskosten mit sich

[2] Die Beurteilung des ÖVL für die Erbringung dieser und weiterer Aufgaben muss mit der geplanten Schaffung eines „Luzerner Verkehrsverbunds“ neu durchgeführt werden.

4.2.2. Infrastrukturbezogene Aufgaben

Diese Aufgaben können nur von den Baulastträgern für die betreffenden Verkehrsinfrastrukturen (Verkehrswege zu ÖV-Haltestellen und Infrastrukturen für den Langsamverkehr) wahrgenommen werden.
Im Falle eines unterschiedlichen Kenntnisstandes auf Gemeindeebene ist der Einbezug von Planungsverbänden/Fachverbänden denkbar, die die Aufgabe der Multiplikation von Best Practices in Bezug auf Anlagen für Mobilitätsbehinderte übernehmen können (z.B. die Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen).

4.2.3. Transportleistungen (inklusive Begleitdienste)

Bewertung der Anbieter von Transportleistungen

Anbieter	**Stärken**	**Schwächen**
Bestehende Behindertentransportdienste	Kenntnisse des Geschäfts; Bekanntheit bei Zielgruppen; z.T. Einbezug von Freiwilligen	Aktuelle Servicequalität aus Nutzersicht teilweise gering; Teilweise nur lokale Bedienungsgebiete
Taxiunternehmen	Fahrzeugdisposition; Einheitliche Fahrtenabrechnung; mit relativ grossen Fahrzeugpools gute räumliche Abdeckung	Behindertenspezifische Betreuung der Fahrgäste (Qualifikationsbedarf)
ÖV-Unternehmen	Fahrtendisposition; Schnittstelle zum Transport im öffentlichen Verkehr	Wenig Erfahrungen mit Einzelkunden und Einzeltransporten (Aufgabe liegt ausserhalb des Kerngeschäftes)
Einrichtungen mit „hauseigenen“ Transportdiensten (Heime etc.)	Erfahrungen mit Mobilitätsbehinderten; z.T. Einbezug von Freiwilligen	Räumliche Abdeckung; unterschiedlicher Professionalisierungsgrad; institutionsspezifische Dienste
Gemeindeeigene Einrichtungen / Spitex	Nähe zu den „KundInnen“, mögliche Synergien mit Heimbesuchen	Transport liegt ausserhalb des Kernbereichs, tiefer Professionalisierungsgrad
Mobility Car Sharing	Verwaltung von Fahrzeugpools für Unternehmen oder Organisationen	Keine Übernahme von Transportdiensten; Integration von Funktionen des Behindertentransports in traditionelles Car-Sharing ist an den meisten Fahrzeugstandorten betriebswirtschaftlich nicht eigenwirtschaftlich tragfähig (Subventionsbedarf)

Die Weiterbildung ist primär Aufgabe des jeweiligen Transportdienstes respektive Verkehrsbetriebs.
Im Rahmen von Leistungsvereinbarungen können aber Anforderungen in Bezug auf die „outcomes" der zu erstellenden Leistungen formuliert werden, auf die die beauftragten Dienste ihre Weiterbildung ausrichten können.

Bewertung der Anbieter von Begleitdiensten

Anbieter	**Stärken**	**Schwächen**
Organisationen/Vereine im Gesundheits- und Sozialbereich	Kenntnis der Kunden; Anerkennung bei Kunden; z.T. Einsatz von Zivildienstleistenden möglich	Zur Zeit Konzentration auf spezifische Personengruppen (z.B. Blinde)
Öffentliche Verkehrsbetriebe	Gute Erfahrungen mit SBB-Angeboten; Schnittstelle zum Betrieb vorhanden (Leitstelle)	Im strassengebundenen ÖV keine Erfahrungen; hohe Kosten
Mit dem Behindertentransport beauftragte Unternehmen/Organisationen	Transport und Begleitung ausserhalb des Fahrzeugs durch die gleiche Person ist möglich	Kernkompetenz liegt beim Transport, nicht bei der Begleitung
Kirchen	Kenntnis der Kunden, Einsatz von Zivildienstleistenden möglich, etablierte Freiwilligenarbeit	beschränkte Reichweite sowohl geographisch als auch „ideologisch"; Mobilitätskompetenz nicht grundsätzlich gegeben

Prüfenswert ist ausserdem die Förderung einer Kultur ehrenamtlicher Arbeit und die Schaffung entsprechender Organisationen, die solche Dienste übernehmen. Dies ist eher eine mittel- und langfristig wirksame Massnahme. Es kann für die Vorschläge zur kurzfristigen Organisation von Begleitdiensten deshalb noch nicht auf existierende Strukturen zurückgegriffen werden. Dieser Weg wird deshalb im Folgenden nicht weiter konkretisiert.

Gleiches gilt für den Einsatz von Zivildienstleistenden, der für diese Zwecke denkbar ist, für den aber institutionell noch die Rahmenbedingungen konkretisiert werden müssten.

4.2.4. Information über Transportangebote und Nutzungsmodalitäten

Für die Information und Kommunikation kommt das Modell dezentraler Information durch die einzelnen Transportdienste oder das Modell einer zentralen Auskunftsstelle in Frage:

- dezentral können Aufgaben von den jeweiligen Transportdienstleistern sowie den öffentlichen Verkehrsunternehmen/-betrieben übernommen werden; dazu müssen sie ihre eigene Informationsausrichtung noch verbessern;
- zentral kann die Aufgabe kantonsweit durch eine neue, koordinierende Organisation übernommen werden, die die verschiedenen Angaben der einzelnen Anbieter zusammen führt;
- denkbar ist auch, eine vorhandene Organisation oder Unternehmung (z.B. den ÖVL) neu mit der Aufgabe der behindertenorientierten Information und Kommunikation zu betreuen.

Bewertung der Anbieter von Informationsdienstleistungen

Anbieter	Stärken	Schwächen
Koordinierende Stelle Behindertentransport	Abdecken aller Fragen der Behindertenmobilität	Entfernt von einzelnen operativen Fragen der Behindertenmobilität
ÖVL	Unternehmensübergreifende Kommunikation; Nähe zu Aufgabenträgern	Bislang nur starke Verankerung im Bereich ÖV
Behindertentransportdienste	Direkte Kommunikation mit eigenen Kunden	Spezialisierung auf Transportdienstleistungen; Angebotsübergreifende Kommunikation
ÖV-Betriebe/-Unternehmen	Existierende Stellen für Kommunikation	Angebotsübergreifende Kommunikation
Existierender Behindertenverein/-verband	Guter Zugang zur eigenen Klientel (Sprache)	Entfernt von einzelnen operativen Fragen der Behindertenmobilität
Separater Dienstleister für Kommunikation (Unternehmen)	Professionalität	Geringe Erfahrung im Feld Behindertenmobilität

4.2.5. Angebote von Mobilitätstrainings

Bewertung der Anbieter von Mobilitätstrainings

Anbieter	Stärken	Schwächen
Existierender Behindertenverein/-verband	Teilweise Erfahrung mit Trainings; Anerkennung bei Zielgruppen	Kenntnisse der Verkehrsträger
ÖV-/Verkehrsbetriebe	ÖV-spezifisches Training	Training für andere Transporte
Behindertentransportdienst	Transportspezifisches Training	Training für die ÖV-Benutzung und LV

5. Überlegungen zu den Rechtsformen für die Koordinationsstelle

Gemäss Vorstudie wurde für die Erfüllung von Koordinations- und Informationsaufgaben die Schaffung eines privaten Fördervereins vorgeschlagen. Jedoch sind auch andere Organisationsformen denkbar wie z. B.

1. eine in die Verwaltung integrierte Stelle,
2. eine öffentlich-rechtliche Körperschaft,
3. ein privater Verein,
4. eine Stiftung,
5. ein vom Kanton Luzern beauftragtes privates Unternehmen respektive
6. ein bestehender Transportdienstleister ohne Auftrag im Behindertentransport.

Die detaillierten Aufgaben und die Beurteilung der Stärken und Schwächen wurde bereits im Kapitel 6 vorgenommen. Für die weitere Ausarbeitung gilt es, die Vor- und Nachteile gegeneinander sorgfältig abzuwägen und zu entscheiden, ob die Informationsaufgaben von der Koordinationsstelle selber oder an eine weitere Organisation delegiert werden. Auch ist zu überlegen, wie die Führungsorganisation ausgestaltet wird.

5.1. Privatrechtliche Rechtsformen

Nach schweizerischem Recht existieren acht Gesellschaftsformen. Diese lassen sich nach zwei Grundstrukturen (Körperschaften und Rechtsgemeinschaften) gliedern. Eine Körperschaft verfügt über eine eigene Rechtspersönlichkeit; ist in Bestand und Funktion vom Wechsel der Mitglieder unabhängig; ist juristische Person und selbständige Trägerin von Rechten und Pflichten im Rechtsverkehr. Sie ist berechtigt und verpflichtet durch die Handlungen ihrer Organe, bspw. durch den Vereinsvorstand. Eine Rechtsgemeinschaft hingegen verfügt über keine eigene Rechtspersönlichkeit. Es handelt sich um einen Zusammenschluss von Personen, die auch Rechtsträger sind. Der Bestand der Rechtsgemeinschaft hängt unmittelbar von ihren Mitgliedern ab.

Für die Koordinationsstelle sind aus dem Privatrecht die folgenden Rechtsformen denkbar:

Verein gemäss ZGB 60ff. (personenbezogene Körperschaft): Der Verein ist eine personenbezogene Körperschaft zur Verfolgung nichtwirtschaftlicher, ideeller Zwecke, die ein kaufmännisches Unternehmen betreiben kann. Ein Verein kann eigene Schulden und eigenes Vermögen haben. Beschlüsse werden normalerweise durch die Mehrheit der Mitglieder gefasst. Vereinsvorstand (Drittorganschaft) wird zur Geschäftsführungsbestellung bezeichnet. Die Persönlichkeit des einzelnen Mitgliedes ist äusserst wichtig. Die Bezahlung des Mitgliederbeitrages tritt in den Hintergrund (im Gegensatz zur kapitalbezogenen Körperschaft). Der Verein darf nicht darauf ausgerichtet sein, den Mitgliedern ökonomische Vorteile zu verschaffen. Vorbehältlich einer anderen statutarischen Ordnung haftet für Verbindlichkeiten nur die Körperschaft als solche. Vor Gericht kann der Verein selbstständig klagen. Wie jede andere Organisation kann ein Verein als gemeinnützig anerkannt werden. Ein gemeinnütziger Verein wird von den Steuern befreit, und Beiträge an gemeinnützige Organisationen können vom steuerbaren Einkommen abgezogen werden.
Für den Verein sind vom Gesetz her (ZGB 60 ff.) die folgende Grundsätze zwingend:

- Der Vorstand - welcher mindestens zwei Mitglieder umfasst - und die anderen Organe dürfen ausdrücklich nur das tun, was ihnen gemäss Statuten erlaubt ist. Alle anderen Beschlüsse müssen von der Vereinsversammlung gefällt werden.
- Jedes Mitglied kann einen Beschluss, welcher die Statuten oder geltende Gesetze verletzt, vor Gericht anfechten, falls das Mitglied dem Beschluss vorher nicht zugestimmt hat.
- Eine Änderung des Vereinszwecks darf keinem Mitglied aufgezwungen werden. Das heisst dass der Zweck nur per einstimmigem Beschluss aller Mitglieder geändert werden kann.
- Ein Fünftel der Mitglieder kann jederzeit eine ausserordentliche Vereinsversammlung einberufen, etwa zwecks Abwahl des Vorstands.
- Es ist im Gesetz nicht geregelt, wie häufig eine Mitgliederversammlung stattfinden muss. In der Regel findet sie einmal pro Jahr statt.

Ein Verein kommerzieller Natur (ein nach kaufmännischer Art geführtes Gewerbe) muss im Handelsregister eingetragen sein, wenn die jährlichen Roheinnahmen mehr als 100'000 Franken betragen. Nach der Eintragung kann der Verein auf Konkurs betrieben werden (wenn der Verein nicht eingetragen ist, so erfolgt die Betreibung, wie bei natürlichen Personen, auf Pfändung). Auch nicht kommerzielle Vereine können sich aus Prestigegründen eintragen lassen, oder um gegenüber anderen Organisationen zu beweisen, dass der Verein überhaupt existiert.

Genossenschaft gemäss OR 828 ff. (kapitalbezogene Körperschaft): Ist ein Zusammenschluss von mind. 7 Personen zur Förderung bestimmter gemeinsamer wirtschaftlicher Interessen in gemeinsamer Selbsthilfe. Keine persönliche Haftung der Genossenschafter, sofern dies nicht in den Statuten vorgesehen ist. Relativ stark personenbezogen. Der Verein und die Genossenschaft stehen sich als demokratische Organisationsform strukturell am nächsten.

Privatrechtliche Aktiengesellschaft: Die Aktiengesellschaft (OR 620 ff) weist ein Grundkapital auf, welches in Teilsummen (Aktien, Partizipationsscheine) zerlegt ist. Sie verfolgt meist - jedoch nicht zwingend - einen wirtschaftlichen Zweck. Sie ist nach den Bestimmungen des Obligationenrechts (OR) organisiert. Bei einer Beteiligung der öffentlichen Hand kommt dieser die Stellung als Aktionärin zu. Das heisst, die öffentliche Hand kann keinen weiteren Einfluss ausüben. Mit anderen Worten es werden der Regierung keine spezialgesetzlichen Eingriffskompetenzen vorbehalten.
Merkmale: Ausrichtung auf den Markt, in der Regel keine Ausübung staatlicher Hoheitsbefugnisse, Mitgliedschaft ist auf das Kapital bezogen, einheitliche gesetzliche Regelung und weit gehend zwingende Zuständigkeiten des Verwaltungsrats.

Gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft: Haben Körperschaften des öffentlichen Rechts wie Bund, Kanton oder Gemeinde ein öffentliches Interesse an einer Aktiengesellschaft, so kann der Körperschaft in den Statuten der Gesellschaft das Recht eingeräumt werden, Vertreter in den Verwaltungsrat oder in die Revisionsstelle abzuordnen, auch wenn diese selbst nicht Aktionäre sind (OR 762). Die gemischtwirtschaftliche AG ist eine reguläre Aktiengesellschaft, die dem Privatrecht untersteht. Die öffentliche Hand behält sich jedoch bei dieser Art von Aktiengesellschaft gewisse Leistungs- und Kontrollbefugnisse vor, soweit dies zur Wahrung des öffentlichen Interesses notwendig ist.
Merkmale: analog zur privatrechtlichen Aktiengesellschaft, zusätzlich besteht die Möglichkeit der Einflussnahme durch Vertreter der Körperschaft des öffentlichen Rechts.

Spezialrechtliche Aktiengesellschaft: Auf Gesellschaften und Anstalten wie Banken, Versicherungs- oder Elektrizitätsunternehmen, die durch besondere kantonale Gesetze gegründet worden sind und unter Mitwirkung öffentlicher Behörden verwaltet werden, kommen die Bestimmungen über die Aktiengesellschaft auch dann nicht zur Anwendung, wenn das Kapital ganz oder teilweise

in Aktien zerlegt ist und unter Beteiligung von Privatpersonen aufgebracht wird (OR 763 Abs. 1). Bedingung dafür ist die Übernahme der subsidiären Haftung des Kantons. Spezialgesetzliche Aktiengesellschaften sind im Grunde keine Rechtsträger des Privatrechts. Sie werden durch einen öffentlich-rechtlichen Akt errichtet. Ihre Organisation untersteht dem öffentlichen Recht. Das Privatrecht kommt nur bei Verweisen oder subsidiär lückenfüllend zum Tragen.
Merkmale: Wird durch besondere kantonale Gesetze gegründet, ist gemäss Bundesrecht mit einer Staatsgarantie verbunden, Organisation untersteht dem öffentlichen Recht, kantonales Gesetz hat Vorrang, das OR kommt nur subsidiär zur Anwendung.

Weitere privatrechtliche Formen wie z. B. die Einfache Gesellschaft und die GmbH eignen sich im vorliegenden Fall nicht. Auf eine weitere Behandlung dieser Rechtsformen wird daher verzichtet.

5.2. Öffentlich-rechtliche Rechtsformen

Etwas weniger weit als die privatrechtlichen Rechtsformen gehen die öffentlich-rechtlichen Formen der Verselbständigung von Verwaltungseinheiten. Durch die Überführung soll den Institutionen eine grössere Autonomie und entsprechend auch eine grössere Verantwortung übertragen werden. Dabei erhält die Verwaltungseinheit grössere Entscheidungsspielräume, um eine bedürfnisgerechte und effiziente Wirkung ihres Handelns zu erzielen.

Mögliche Formen:

Unselbständige öffentlich-rechtliche Anstalt: Die unselbständige öffentlich-rechtliche Anstalt ist eine organisatorisch autonome Verwaltungseinheit ohne Rechtspersönlichkeit. Sie ist nicht rechtsfähig und verfügt über kein eigenes Vermögen. Ihr Vermögen ist Bestandteil des Vermögens des staatlichen Trägers (Bund, Kanton, Gemeinde). Es erfolgt in der Regel rein rechnungstechnisch eine Ausscheidung, weil für die Anstalten eine gesonderte Finanzrechnung geführt wird. Sie kann jedoch trotz fehlender Rechtspersönlichkeit organisatorisch sehr selbständig sein.
Merkmale: Träger ist ein einzelnes Gemeinwesen, verfügt über eine geringe Autonomie, fehlende Rechtspersönlichkeit (Rechte und Pflichten, Bestimmung durch Gemeinwesen), eigene Rechnung jedoch kein eigenes Vermögen; das Finanzhaushaltsrecht des Gemeinwesens und das öffentliche Verantwortlichkeitsrecht kommen zur Anwendung.

Eine Auslagerung der BTW-Aufgaben durch Übertragung vom Kanton auf eine andere öffentlich-rechtliche Organisation ist ebenfalls möglich. An deren Trägerschaft können sich der Kanton, Gemeinden und bei Bedarf und Eignung auch Private beteiligen. Die öffentlichrechtlichen Organisationsformen bedürfen alle einer gesetzlichen Grundlage, welche neben dem Zweck, dem Tätigkeitsbereich und der Haftung u.a. die Grundzüge der Organisation, der Finanzierung und der Aufgabenerfüllung zu regeln hat. Das öffentliche Recht kennt im Gegensatz zum Privatrecht keinen numerus clausus und damit keine Typengebundenheit der juristischen Personen bzw. der Gesellschaftsformen, der Gesetzgeber geniesst deshalb grosse Freiheiten in der Ausgestaltung. Als Rechtsform für die Koordinationsstelle geeignet erscheinen die nachfolgend aufgeführten Formen der selbständigen öffentlich-rechtlichen Anstalt, der öffentlich-rechtlichen Körperschaft sowie der öffentlich-rechtlichen Stiftung.

Selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt: Die selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt unterscheidet sich von der unselbständigen Anstalt durch eine eigene Rechtspersönlichkeit. Sie ist eine organisatorisch verselbständigte, aus der Zentralverwaltung ausgegliederte Verwaltungseinheit. Ihr obliegt die Erfüllung einer bestimmten öffentlichen Aufgabe und sie ist in der Regel hierarchisch aufgebaut. Sie ist damit eine selbständige Zurechnungs-, Zuordnungs-, Vermögens- und Haftungseinheit, verfügt über ein eigenes Vermögen und kann für ihre Verbindlichkeiten haftbar gemacht werden. Die Grundlage ist ein formelles Gesetz, wobei ein Rahmengesetz genügen kann. Bei der Ausgestaltung der Organisation der selbständigen Anstalt hat der Gesetzgeber grosse Gestaltungsfreiheit. Holdingstrukturen sind möglich, z. B. wenn eine selbständige Anstalt eine Tochtergesellschaft in Form einer Aktiengesellschaft hält. Die rechtliche Selbständigkeit führt tendenziell zu einer grösseren Autonomie. Die Ausgestaltung der Einflussnahme des Gemeinwesens unterliegt einem breiten Spielraum des Gesetzgebers.

Merkmale: Eigene Rechtspersönlichkeit, relativ hohe Unabhängigkeit vom Kanton, eigene Vermögens-, Zurechnungs-, Zuordnungs- und Haftungseinheit, Möglichkeit zur Holdingsstruktur, flexible Ausgestaltung im Einzelfall, Chance für massgeschneiderte Lösungen.

Öffentlich-rechtliche Körperschaft: Die öffentlich-rechtliche Körperschaft ist ein Verwaltungsträger mit verschiedenen Mitgliedern (Verbindung von Personen) und mit eigener Rechtspersönlichkeit, welcher mit Hoheitsgewalt ausgestattet ist. Die öffentlich-rechtliche Körperschaft eignet sich für die gemeinsame Erfüllung einer die Mitglieder betreffenden öffentlichen Aufgabe sowie für die Kooperation von Gemeinwesen und Privaten. Häufig sind diese Körperschaften auch Träger von Organisationen, Einrichtungen und Konkordaten. Körperschaft = Verbindung von Personen. Kantone können solche Körperschaften bilden. Körperschaften haben Organe (Rat, Kommission, usw.). Die Mitglieder der Körperschaften sind in den Organen vertreten.

Merkmale: Verbindung mehrerer Kantone zu einer rechtlichen Einheit mit eigener Rechtspersönlichkeit für die Erfüllung einer bestimmten Aufgabe, Körperschaft hat Organe (Kommission, Rat, usw.), kann Träger von Organisationen sein (z.B. Schulen usw.)

Öffentlich-rechtliche Stiftung: Diese Form eignet sich vorwiegend für soziale, gemeinnützige und kulturelle Zwecke. Die öffentlich-rechtliche Stiftung ist eine selbständige Körperschaft und untersteht dem öffentlichen Recht und nicht den Regeln von Art. 80 ff. ZGB (Art. 59 Abs. 1 ZGB). Diese können höchstens analog Anwendung finden, wobei solche Analogien kaum praktische Bedeutung haben. Die Anwendung von öffentlichem Recht bedeutet, dass für jede einzelne öffentlichrechtliche Stiftung ein individuelles Gesetz besteht, welchem sie untersteht. Darüber hinaus sind auch die allgemeinen Verwaltungsrechtsgrundsätze über öffentlichrechtliche juristische Personen massgebend.

5.3. Kriterien für die Wahl der Organisationsform

Rechtliche, politische und betriebswirtschaftliche Kriterien sind ausschlaggebend dafür, wie der Kanton die Erfüllung seiner Aufgaben im Behindertentransportwesen organisiert. Im Einzelfall ist zu prüfen, welche davon anzuwenden und wie sie zu gewichten sind; darauf gestützt kann der Kanton entscheiden, ob der die Aufgaben im Behindertentransportwesen selber erfüllt oder ob er die Erfüllung auf eine öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Organisation überträgt. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit wird im Folgenden eine Auswahl von Kriterien kurz angesprochen, die für die Wahl der geeigneten Organisationsform von Interesse sein dürften.

Rechtliche Kriterien: Änderungsaufwand: Welche rechtlichen Voraussetzungen müssen für eine bestimmte Organisationsform erfüllt sein? Muss für die Änderung der Organisation die Gesetzgebung angepasst werden? Flexibilität der Rechtsform: Wie kann eine Organisationsform an geänderte Bedürfnisse angepasst werden? Ist allenfalls eine Gesetzesänderung dazu nötig? Erwerbswirtschaftliche Nebentätigkeiten: Wo liegen die Grenzen gewinnorientierten Verwaltungshandelns einer öffentlichrechtlichen Organisation? Sollen erwerbswirtschaftliche Nebentätigkeiten, die ausserhalb des öffentlichen Interesses liegen, ermöglicht werden?

Politische Kriterien: Einflussnahme des Kantons: Hat der Kanton genügend Einflussmöglichkeiten auf die Aufgabenerfüllung? Einbindung von Anspruchsgruppen: Welche Organisationsform fördert die Berücksichtigung berechtigter Anliegen verschiedener Anspruchsgruppen? Wie kann deren Unterstützung und Engagement für das Behindertentransportwesen gewonnen, beibehalten oder gefördert werden? Demokratische Einwirkungsmöglichkeiten: Ermöglicht die Organisationsform allen daran Interessierten eine Mitwirkung? Subsidiarität öffentlichen Handelns: Soll der Kanton die Aufgabenerfüllung öffentlich-rechtlich organisieren oder soll die Tätigkeit Privater Organisationen gefördert werden?

Betriebswirtschaftliche Kriterien: Kosten: Welche Auswirkungen hat die Organisationsform auf die Kosten? Wie hoch sind die Transaktionskosten bei einer Übertragung der Aufgaben? Lassen sich insgesamt Kosten sparen? Leistungen: Wie wirkt sich die Organisationsform auf die Qualität und die Quantität der Leistungen aus? Wer verfügt über die notwendige Fachkenntnis? Droht durch eine Änderung ein Verlust an Know-how? Mit welcher Organisationsform identifizieren sich die Mitarbeitenden?

Teil B: Regelmässige Fahrten

6. Nachfragestruktur bei sozialen Einrichtungen im Kanton Luzern

Die vorliegenden Daten stellen die Situation in Heimen, Sonderschulen und Tagesstätten im Kanton Luzern dar. Sie basieren auf der Umfrage, welche im Herbst 2007 bei 125 Heimen, Sonderschulen und Tagesstätten (inklusive 61 Alters- und Pflegeheime) im Kanton Luzern durchgeführt wurde, wobei von den total 125 angeschriebenen Organisationen 46 ihren Fragebogen zurückgesandt haben. Nicht enthalten sind die Transporte der verschiedenen Tixi-Anbieter für private Personen.

Die Befragungen haben ergeben, dass die aktuellen Bedürfnisse und die aktuelle Organisation der Behindertentransporte in Heimen, Arbeitsstätten und Sonderschulen sehr heterogen sind. Während in einigen Organisationen fast alle mobilitätsbehinderten Personen auf fremde Hilfe angewiesen sind (SSBL: ca. 360 von 376), gelangen in anderen Organisationen fast alle Personen selbständig zur Arbeit bzw. zur Schule (Tagesstätte Triva, Littau: 22 von 23). Von denjenigen Personen, die selbständig unterwegs sind, benutzen rund 85% den öffentlichen Verkehr. Es lassen sich grundsätzlich zwei Kategorien unterscheiden (s. unten). Diese beiden Gruppen sind in einem Behindertentransportkonzept unterschiedlich zu behandeln.

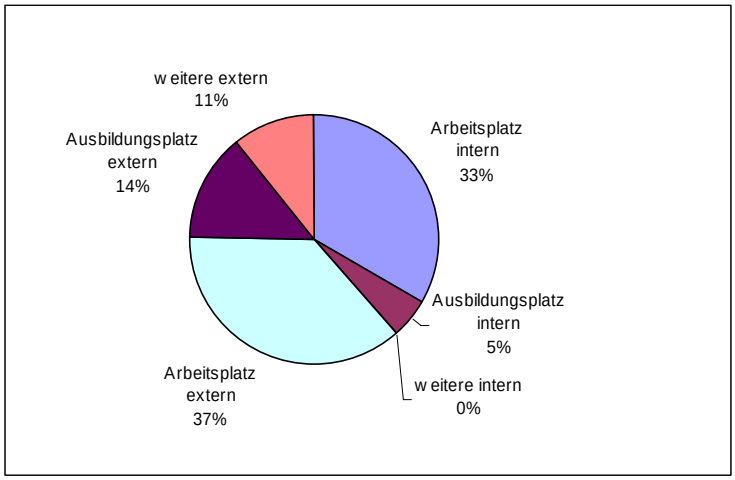
1. Regelmässige Transport zu und von Heimen, Sonderschulen und Tagesstätten
2. Unregelmässige Fahrten (inkl. private Transporte)

6.1. Übersicht und Kennzahlen

Die Befragung hat unter anderen folgende Kennzahlen hervor gebracht:

- 46 der befragten Organisationen betreuen mobilitätsbehinderte Menschen (inkl. Altersheime, Wohngemeinschaften etc.)
- 2062 betreute Personen insgesamt (Mehrfachnennungen möglich), davon 794 intern und 1268 extern betreut (Letztere fahren täglich nach Hause)
- Ca. 650 Personen, also ca. 30% aller betreuten Behinderten, sind selbständig unterwegs
- Ca. 30 Personen, also ca. 5% der selbständig Reisenden, sind auf einen Rollstuhl angewiesen
- 38% der betreuten Personen wohnen vor Ort („intern“), 62% pendeln von zu Hause aus („extern“)
- Rund 70% der behinderten Personen in allen befragten Organisationen sind für unregelmässige Fahrten auf fremde Hilfe angewiesen (Schätzung der Heimverantwortlichen)

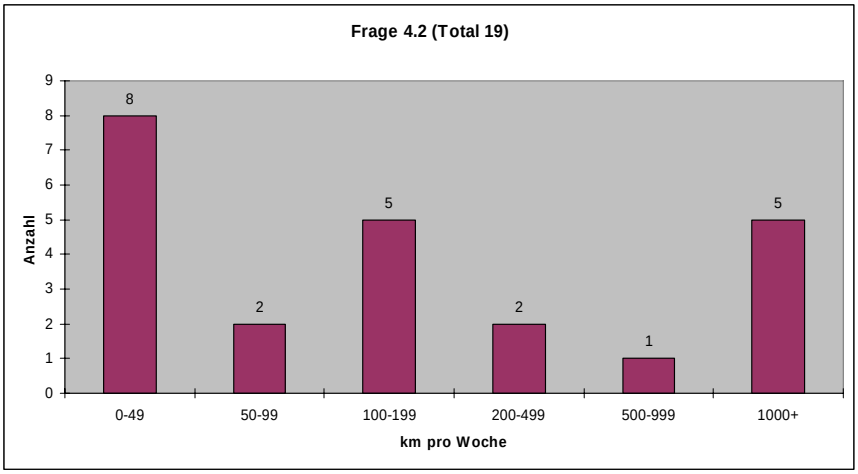
Abb. 1: Verteilung der betreuten Personen nach Art der Tätigkeit und nach Wohnsituation



6.2. Aktuelle Fahrleistung und eingesetzte Ressourcen

Von den 46 untersuchten Organisationen haben 24 eine Angabe zu ihrem Fahrtenvolumen gemacht. Dabei eingerechnet sind auch Freizeittransporte, wöchentliche Transporte etc. Gesamthaft wird von diesen 24 Organisationen wöchentlich ein Fahrtenvolumen von rund 20'000 km geleistet bzw. beauftragt. Dies entspricht einem Durchschnitt von 835 km pro Woche in jeder Organisation. Im Jahr werden also in diesem Segment mindestens rund 1.04 Mio. km gefahren. Aufgrund der lückenhaften Datengrundlage ist tendenziell mit einem noch höheren Volumen zu rechnen. Die unten stehende Grafik zeigt die Verteilung der eingegangen Antworten: wenige grosse Organisationen sorgen für einen Hauptteil der gefahrenen Leistung.

Abb. 2: Fahrtenvolumen der Heime und Sonderschulen in km pro Woche
(Anzahl Einrichtungen pro Volumenklasse)



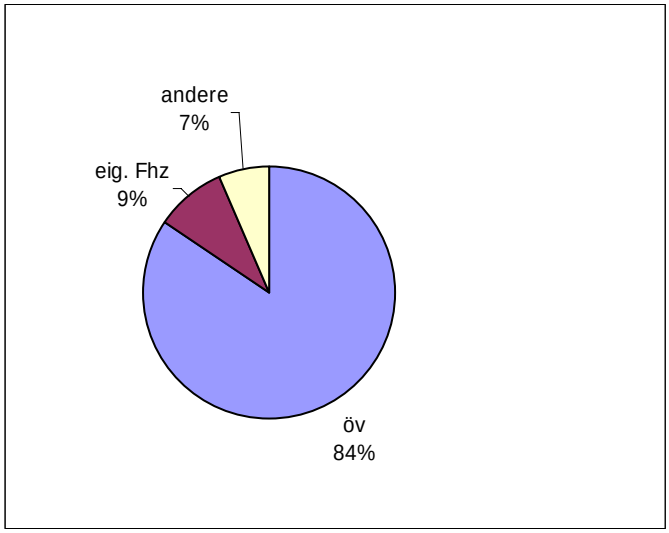
Zu den Kosten der Fahrzeuge hat rund ein Drittel der Befragten Angaben gemacht. Die abgefragten Investitionen und laufenden Kosten wurden wie folgt geschätzt (gerundete Mittelwerte der Organisationen mit einer Angabe): jährliche Investitionen 17'600, jährliche Unterhaltskosten 4'000 und jährliche Betriebskosten 3'200.

6.2.1. Regelmässige Fahrten

a) Selbständig Reisende (insbesondere ÖV-Benutzer)

Für rund 650 Personen wurde angegeben, dass diese regelmässig selbständig zur Arbeit kommen. Davon sind heute gegen 90% mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs. Ein eigenes Fahrzeug sowie der Langsamverkehr spielen anscheinend nur eine untergeordnete Rolle. Von den angegebenen rund 650 Personen sind 29 selbständig im Rollstuhl unterwegs.

Abb. 3: Anteile der Verkehrsträger bei selbständig Reisenden



b) Auf Begleitung angewiesen
Rund 420 Personen sind auf eine Begleitung angewiesen. Der grösste Teil der begleiteten Personen ist wie erwartet in begleiteten Fahrzeugen unterwegs. Für die Konzeption eines Angebotes von regelmässigen Fahrten für diese Personen sind einige zusätzliche Vorüberlegungen zu deren zeitlichen und räumlichen Verteilung notwendig. Zeitlich lässt sich festhalten, dass die heute durchgeführten Fahrten denjenigen von nicht mobilitätsbehinderten Menschen entsprechen. Die Fahrgäste sind also morgens, teilweise mittags und abends in den Spitzenzeiten unterwegs. Dies ist zwar organisatorisch ungünstig (z.B. Fahrzeugpark für Spitzenzeiten), lässt sich aber kaum vermeiden.

Die Situation bei den Behindertentransporten entspricht ungefähr der Verteilung der gesamten Bevölkerung im Kanton Luzern: es gibt eine grosse Ballung im Raum der Agglomeration Luzern. Betrachtet man die räumliche Verteilung der regelmässigen Fahrten, so entfällt entsprechend ein grosser Teil der Fahrten auf die Agglomeration Luzern. Dies dürfte einerseits daran liegen, dass die Arbeitsstätten und Heime mit täglichen Transporten insbesondere in der Agglomeration liegen. Andererseits haben Organisationen auf dem Land bereits heute einen besonders günstigen Modal Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs (ÖV-Benutzer erscheinen nicht in der Tabelle).

Agglomeration Luzern	518
Seetal	185
Entlebuch	36
Sursee und Willisau	0

Diese Zahlen sind bei der Erstellung eines Angebotskonzeptes noch zu ergänzen, da Angaben einiger wichtiger Organisationen nur mangelhaft vorliegen. Die vergleichsweise hohe Zahl der Fahrten im Seetal ist auf die Sonderschule in Hohenrain (180 von 185) zurückzuführen.

6.2.2. Unregelmässige Wege

Für die unregelmässigen Wege geben die Organisationen an, dass insgesamt rund 70% aller Personen auf eine Begleitung angewiesen sind. Die unregelmässigen Wege in Heimen waren kein Bestandteil der vertieften Analyse.

6.3. Öffentlicher Verkehr

6.3.1. Aktueller Anteil und Wichtigkeit

Rund 60% der Organisationen geben an, dass sich mit Verbesserungen im öffentlichen Verkehr ein weiterer Umsteigeeffekt erzielen liesse. Ebenso wurde gefragt, wie wichtig der öffentliche Verkehr für die jeweilige Organisation ist. Die Resultate unterscheiden sich dabei kaum nach Fahrtzwecken und liegt bei 6.41 (10er-Skala) für die Arbeitswege, 6.57 für Therapie- und Artzbesuche, und bei 6.37 für Freizeitfahrten.

6.3.2. Zufriedenheit

Auf einer Zehnerskala wird die aktuelle Zufriedenheit auf knapp 5 eingestuft. Die Verbesserungsvorschläge fordern insbesondere Anpassungen bei den Haltestellen und an den Fahrzeugen:

- Niederflurfahrzeuge, hohe Perronkanten zum Einsteigen, nicht zu steile Rampen
- Beschriftungen und Piktogramme
- Mehr Zeit, insbesondere zum Umsteigen
- Informationen (Lautsprecher in Fahrzeugen und an Haltestellen etc.)
- Betreute Fahrzeuge und Bahnhöfe (z.B. Hilfspersonal analog Bahnhofhilfen)
- Einfache, benutzerfreundliche Ticketautomaten (alle Arten von Behinderungen)
- Trainings zum Fahrverhalten der Bus-Chauffeure (Bremsen / Anfahren)
- Direkte Linien/Fahrten zu Spitälern, Kliniken, Ärzten, Zentren.
- Aktiver Einbezug anderer Fahrgäste in die Betreuung (z.B. mit Lautsprecherdurchsage, welche Fahrgäste auffordert, Behinderten beim Ein- und Aussteigen zu helfen).

6.3.3. Aktuelle Bemühungen für die Benützung des ÖV

Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln (mit und ohne Begleitung) ist davon auszugehen, dass bei vielen behinderten Menschen eine verstärkte Handlungskompetenz zu einer vermehrten Nutzung führt. In diesem Zusammenhang kommt der Schulung und Lernbegleitung von behinderten Personen eine grosse Wichtigkeit zu. In der Umfrage gaben 16 Organisationen an, bereits heute Schulungen durchzuführen, während 21 darauf verzichten. Die wichtigsten Gründe bzw. die geübten Elemente finden sich jeweils in der unten stehenden Tabelle.

ÖV-Benutzung wird geübt:	***ÖV-Benutzung wird nicht geübt:***
• Wegstrecke kennen lernen. Mögliche Gefahren. Verhalten auf der Strasse. Z.T. Billete selber lösen. Umstieg Bus-Zug • 70% regelmässige Begleitung der Betreuerinnen um möglichst Selbständigkeit zu erwerben. 30% der Behinderten nicht möglich ohne Begleitung. • Wegorientierung / Haltestellen / Ticketautomat / Benimmregeln • Kauf oder Entwertung des Billets; bei Chauffeur einsteigen und absitzen bei Spezialsitz; Haltestelle erkennen; richtige Bus-Nummer wählen; Hilfe bei Wartenden oder Mitfahrenden holen • Fahrplan lesen, teilweise Ein- und Aussteigen, Umgang mit Handy als Notruf • Ein- und Ausstieg mit Rollstuhl im Bus	• Keine Ressourcen • Gebrechlichkeit der Bewohner (Benutzung Tixi oder PW der Angestellten) • Organisation des Arbeitsweges ist Sache der Mitarbeitenden, der Eltern oder Bezugsperson • Personen können den ÖV bereits selbständig benutzen • Keine Haltestelle beim Betrieb • Anspruch, dass ein Bewohner sofort "einsteigen und nach Hause fahren" kann.

6.4. Gewünschte Verbesserungen

Die Organisationen orten folgendes Potential für allgemeine Verbesserungen:

- Individualität für Menschen mit Behinderungen verbessern (grösseres Tixi-Netz)
- Tiefe Fahrpreise mit Tixis, damit Behinderte ihre Mobilität selbst finanzieren können bzw. Gratistarif (dazu finanzielle Unterstützung der Transportorganisationen)
- Bessere Bedienung auf dem Land, da schlechter bedient als die Stadt
- Unbedingte Erhaltung der Tixi. Rollstuhlfahrer sind sonst benachteiligt und diskriminiert.
- Tixi zum ÖV-Preis bzw. zu Preis, den Behinderte bezahlen können
- Lange Voranmeldung bei Tixi Taxi ist wenig flexibel. Tixi Taxi sollte auch für sehr schwere Rollstuhlfahrer (Gewicht über 150 kg) + breite Rollstühle möglich sein.
- Bedienung der Organisation durch den ÖV (Quartierbus etc.)
- Aufmerksames, hilfsbereites und verständnisvolles Personal (mehr Personal?)
- Eigene Organisation des Transportwesens als einzig mögliche Organisationsform
- Integration ins öffentliche Verkehrsnetz: Zusammenführen von verschiedenen Anbietern in einem Flyer o.ä. = d.h. verbesserte Information.

Die oben stehende Liste zeigt die häufigsten Nennungen. Da diese jeweils von der Leitung der Organisation zusammengestellt wurde, steht wahrscheinlich mehr das Wünschenswerte als das Machbare im Vordergrund. So beziehen sich die Verbesserungspotentiale vor allem auf die Tixinetze und deren Preisgestaltung. Einzelne Organisationen sind nicht optimal an den ÖV angeschlossen.

6.5. Handlungspotentiale für den Kanton Luzern bei regelmässigen Fahrten

Der neue Finanzausgleich des Bundes NFA zwingt den Kanton dazu, auch die Situation in Schulen und Heimen zu diskutieren, wobei die heterogene Situation beim regelmässigen Transport von Behinderten berücksichtigt werden muss. Ab dem 1.1.2008 bezahlt die IV keine Gelder mehr für Sonderschulen und Heime. Hauptsächlicher Kostenträger wird der Kanton. Die Finanzierung der Fahrten ist ab 1.1.2008 über einen Pauschalbeitrag geregelt, welcher den Transport mit einschliesst. Es liegt deshalb neuerdings auch im ureigenen Interesse der Schulen, die Transportkosten zu minimieren. Gleichzeitig wollen und müssen Schulen und Heime auch von sich aus eine gewisse Qualität der Fahrten erreichen, da von der Sicherheit und dem Wohlbefinden der Schüler auf dem Schulweg ein Teil ihres Images ausgeht.

Dem Kanton stehen im Umgang mit regelmässigen Transporten grundsätzlich zwei Strategien offen:

1. Er verfolgt einen planerischen Ansatz, wie er bei regulären Schülertransporten bereits angewandt wird. Dies bedingt eine **Konzession der regelmässigen Fahrten** durch eine kantonale Amtsstelle. Dieser Ansatz wird in der Vorstudie gefordert.
2. Der Kanton regelt nur die finanzielle Seite der Behindertentransporte, überlässt jedoch die **Planung der Fahrten weiterhin den Heimen, Tagesstätten und Sonderschulen**. Die Kosten für die Transporte sind Teil des Gesamtbudgets der jeweiligen Organisation und werden pauschal ausbezahlt.

7. Regelmässige Fahrten zu Heimen, Tagesstätten, Sonderschulen

Im Rahmen der vorliegenden Studie wurden alle sozialen Organisationen im Kanton Luzern zu ihrem Transportwesen befragt; die entsprechenden Resultate sind im vorhergehenden Kapitel zu lesen. In der Vorstudie wird die heutige Organisation der regelmässigen Transporte als ineffizient und nicht immer professionell eingeschätzt. Wie bereits dargestellt, hat der Kanton grundsätzlich zwei Varianten, in diesem Themenfeld vorzugehen: entweder er greift mit planerischen Massnahmen ein, oder er überlässt die Aufgabe der jeweiligen Organisation.

Aktuell (per 1.1.2008) entstehen wichtige neue Rahmenbedingungen für alle Sonderschulen und Heime durch den neuen Finanzausgleich des Bundes NFA. Die bisherige Finanzierung der Schülertransporte durch die IV wird dadurch fast komplett dem Kanton übertragen. Die neue Lösung beim Kanton sieht vor, dass für jede betreute Person eine Tagespauschale ausbezahlt wird. Diese Pauschale ist je nach der Art und der Schwere der Behinderung unterschiedlich. Durch diese Art der Finanzierung entsteht ein komplett neues Anreizsystem für die Schulleitungen: statt die bisherigen Transporte von der IV abgegolten zu bekommen, müssen sie jetzt selbst für einen effizienten Einsatz der Mittel besorgt sein. Für Schüler im Alter der obligatorischen Schulbildung wird die Finanzierung durch das Bildungs- und Kulturdepartement des Kantons Luzern getragen. Die Finanzierung der Transporte Erwachsener zu Einrichtungen (Werkstätten, Heime etc.) und wieder zurück ist neu über die Pauschalabgeltungen im Rahmen des Gesetzes über soziale Einrichtungen des Kantons Luzern geregelt (Gesundheits- und Sozialdepartement).

Alleine aufgrund der Befragung kann nur schwierig ein Rahmen für die Finanzierung formuliert werden. Eine Grössenordnung kann jedoch basierend auf dem Beispiel des Heilpädagogischen Zentrums Hohenrain abgeschätzt werden. Für 180 täglich transportierte Kinder und Jugendliche wendet dieses Haus jährlich rund 1 Mio. Schweizer Franken auf. Im gesamten Kanton Luzern werden täglich rund 500 Personen zur Schule bzw. zum Arbeitsplatz und zurück gefahren. Somit ergibt sich bei den regelmässigen Fahrten grob geschätzt ein Auftragsvolumen von rund 3 Mio. Franken.

7.1. Konzession oder Ausschreibung der regelmässigen Transporte

7.1.1. Ausgestaltung

Die Unterstützung der regelmässigen Transporte für Behinderte wird abhängig gemacht von einer kantonalen Konzession bzw. einer Ausschreibung. Eine kantonale Stelle prüft entsprechende Gesuche. Dieses Vorgehen bietet dem Kanton die Möglichkeit, Qualität und teilweise auch die Effizienz (z.B. Vermeidung von hohem Leerfahrtenanteil oder Parallelfahrten) zu beeinflussen. Diese Organisationsform kann allerdings angesichts der neuen Finanzierung durch verschiedene kantonale Stellen erst nach entsprechenden verwaltungsinternen Verhandlungen in Kraft gesetzt werden (Verantwortung und Budget für Transporte müssten z.B. zur Abteilung Verkehr und Infrastruktur wechseln).

Sinnvoll erscheint in jedem Fall nur eine zentrale Koordination der regelmässigen, d.h. täglichen Fahrten (bzw. min. 3x wöchentlich) ab einem gewissen Gesamtvolumen. Damit fallen bereits alle Wohn- und Pflegeheime weg. Wie die Analyse der Befragung in den Heimen, Sonderschulen und Tagesstätten ergeben hat, ist eine grosse Anzahl Fahrten nur in der Agglomeration Luzern und beim Heilpädagogischen Zentrum in Hohenrain gegeben.
Das Vorgehen für eine Ausschreibung von Leistungen kann wie folgt skizziert werden: Bisherige Dienstleister werden in die Ausschreibung einbezogen. Als Transportdienstleister kommen in Fra-

ge: Werkverkehre der Heime und Schulen, Behindertentransportdienste (Tixis und SRK), Taxibetriebe, Verkehrsbetriebe des öffentlichen Verkehrs. Mit dem gewählten Transportdienstleister werden Vereinbarungen über mehrere Jahre geschlossen, bevor das Ausschreibungsprozedere wiederholt wird.
Die Aufgaben der Transportdienstleister sind die folgenden:

- Disposition der Fahrtwünsche für das eigene Bedienungsgebiet gemäss den in der Ausschreibung definierten Reservationszeiten
- Durchführen der Transportdienste für den vereinbarten Zeitraum (Bedienungszeiten)
- Fahrtenabrechnung
- Qualitätserhebungen
- Statistik und Berichtswesen

7.1.2. Vor- und Nachteile

Vorteile

- System der Konzession bzw. der Ausschreibung ist etabliert bei regulären Schülertransporten, eventuell sind Synergien möglich[3]
- Übermässig lange Fahrten (z.B. > 1h) und individuelle Fahrten werden vermieden
- Leerfahrten und schlecht ausgelastete Fahrten können minimiert werden
- Verkehrssicherheit kann (teilweise) verbessert werden
- Kanton hat Steuerungsinstrument und verbesserte Datenlage zur Situation

Nachteile

- Vorhergehende verwaltungsinterne Verhandlungen notwendig
- Grosser administrativer Aufwand, insbesondere in der Anfangsphase
- Stark individualisierte Fahrtenpläne notwendig, da zahlreiche Personen einen Haus-zu-Haus-Dienst benötigen (im Gegensatz zu regulären Schülertransporten)
- Eine zentrale Organisation wird den individuellen Ansprüchen der Fahrgäste eventuell nicht gerecht (sehr heterogenes Zielpublikum!)
- „Reibungsverluste“ durch fehlende individuelle Abstimmungen, welche nur die Schule vornehmen kann
- Zwei- oder dreifache Buchhaltung bei Schule, Kanton und evtl. Transporteur
- Es ist nicht sicher gestellt, dass tatsächlich alle Organisationen Konzessionsgesuche einreichen, da sie evtl. die Fahrzeuge aus eigener finanzieller bzw. personeller Kraft betreiben können. So würde das System unterlaufen und wichtige Ziele verfehlt. Die entsprechenden Kontrollen sind aufwändig.

[3] Text gemäss Vorstudie. Als öffentliches Verkehrsmittel gelten jedoch nur Fahrzeuge, die für alle Personen zugänglich sind. Dies wiederum bringt Fragen der Fahrberechtigung mit sich (Ticketing etc.). Spezielle Behindertentransporte zu Heimen und Schulen sind somit als privater Verkehr einzustufen, selbst wenn die öffentliche Hand finanzielle Unterstützung leistet.

7.2. Organisation durch Heime/Schulen/Tagesstätten (Status quo)

7.2.1. Ausgestaltung

Die Ausgestaltung präsentiert sich in dieser Variante einfach, da die gesamte operative Planung durch die betroffenen Organisationen selber übernommen wird und damit das heutige System fortgesetzt wird. Die (bereits gelöste) Aufgabe des Kantons besteht hier darin, die Fördersätze pro Person und Tag festzulegen und entsprechende Anteile im Gesamtbudget des Heims zu definieren (wird im Rahmen der NFA bzw. des SEG (kantonales Gesetz über soziale Einrichtungen) per 1.1.2008 realisiert).

7.2.2. Vor- und Nachteile

Vorteile

- Individuelle Abstimmung möglich, tagesgenau
- Know-how liegt beim Entscheidungsträger, teilweise auch die Fahrzeuge
- Die Ressourcen für regelmässige Fahrten können mit unregelmässigen Fahrten kombiniert werden (Fahrzeug und Fahrpersonal sind z.B. bereits vorhanden)
- System ist erprobt und funktioniert bereits zur Zufriedenheit der Betroffenen
- Keine administrativen Kosten, damit effizienter Einsatz der Mittel in den Transport

Nachteile

- Auch sehr lange Fahrten werden unterstützt
- Doppel- und Leerfahrtenanteil kann nicht gesenkt werden, insbesondere in der Agglo
- Eventuell generelle Abstriche bei der Effizienz, insbesondere wenn Fahrten nicht an Dritte vergeben werden. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass auch die Organisationen in der Tendenz die effizienteste Lösung suchen.

Damit wird klar, dass beide oben aufgezeigte Lösungen in Reinform jeweils gravierende Nachteile haben. Einerseits liegt das für die Planung von individualisierten Transporten notwendige Know-how bei Schulen und Heimen. Es scheint daher unverhältnismässig, eine Amtsstelle mit einer kantonalen Gesamtplanung zu betrauen. Andererseits verunmöglichen die Bemühungen der einzelnen Organisationen einen effizienten Gesamtumgang mit einem beträchtlichen Auftragsvolumen. Aufgrund der räumlichen Struktur der Nachfrage sind jedoch in der Agglomeration Luzern (hier liegen rund 80% der Nachfrage) bei einer geeigneten Zusammenarbeit unter den Organisationen grössere Synergieeffekte zu erwarten.

Mit einem gemischten und auf die Agglomeration Luzern konzentrierten Vorgehen scheinen deshalb die grössten Vorteile bei den regelmässigen Transporten möglich. Abschliessend wird in 7.3. aufgezeigt, wie ein entsprechendes Vorgehen aussehen könnte.

7.3. Empfehlung

In der Stadt Luzern und ihren Vorortsgemeinden existieren zahlreiche Anbieter von sozialen Leistungen für Behinderte, welche ihr Transportwesen unabhängig von anderen Organisationen betreiben. Eine Koordination unter diesen Schulen und Heimen drängt sich auf: hier ist aktuell mit doppelten Fahrten und tiefen Auslastungen zu rechnen, was in einem Gesamtsystem optimiert werden könnte.

Einzubinden sind mindestens die folgenden Standorte (rechte Spalte: Anzahl zu transportierende Behinderte):

Emmen	Heilpädagogische Schule Emmen	46
Emmen	Stiftung für Schwerbehinderte Luzern SSBL	80
Horw	Stiftung Brändi (Wohnhäuser)	23
Luzern	Stiftung Bürozentrum	11
Luzern	Heilpädagogische Schule Luzern	51
Luzern	Stiftung Rodtegg für Körperbehinderte	115
Total der täglich transportierten Personen mit Behinderung		**326**

Es ist davon auszugehen, dass (insbesondere mit den neuen Abgeltungsregeln) diese Organisationen ein Eigeninteresse haben, ihre Transporte zu optimieren, eventuell jedoch nicht selber aktiv werden. Wir empfehlen deshalb, eine Task Force einzusetzen, welche die betreffenden Organisationen zusammen an einen Tisch bringt und eine optimale Gesamtlösung zu finden versucht. Organisatorisch könnte dies angelehnt an die Heimleiterkonferenz des Kantons Luzern geschehen. Die Zusammenarbeit kann entweder in Form einer reinen Koordination erfolgen (z.B. doppelte Fahrten nach Schwarzenberg zusammen legen) oder bei genau definierten Vorlagen bis zur Ausschreibung gehen (wobei wiederum Synergien zu den neuen Anbietern von unregelmässigen Fahrten entstehen könnten). Es ist auch denkbar, dass bei guter gemeinsamer Planung ein grösserer Teil der Betroffenen zukünftig mit dem ÖV anreist.
Diese Diskussion wird im vorliegenden Bericht nicht mehr weiter vertieft. Der Kanton hat aber mit den Leistungsaufträgen im Rahmen des Gesetzes über die sozialen Einrichtungen Steuerungsmöglichkeiten in der Hand. Wir erachten es als sinnvoll und nötig, im Bereich „Transport zu Schulen und Heimen“ diesen Grundsatzentscheid zu fällen, ob die Transporte durch die Schulen autonom, oder soweit möglich koordiniert erbracht werden sollen.

Es soll abschliessend nochmals betont werden, dass die Planung nicht unabhängig von den bestehenden Organisationen erfolgen kann, da nur diese über die Kenntnisse der individuellen Situation verfügen. Sicherheit und Wohlbefinden der (mobilitäts-)behinderten Menschen hängt stark von der Gestaltung des Schul- bzw. Arbeitsweges ab. Die Organisationen sollen im Gegenzug ein solches *Handicapmobil Agglo Luzern* zusammen tragen, z.B. in Form einer Betreibergesellschaft oder wie erwähnt als Auftrag an einen Generalunternehmer

Teil C: Unregelmässige Fahrten

8. Einleitende Überlegungen zu den Angebotsmodellen

8.1. Grundelemente und Umfeld der Organisation

Ein Organisationsmodell für das auf die Freizeitfahrten Behinderter fokussierte Behindertentransportwesen im Kanton Luzern soll den oben aufgeführten Kriterien der Effektivität, der Effizienz und der sozialen Gerechtigkeit entsprechen. Die heutigen Bedürfnisse und die damit verbundenen Ansprüche an das Behindertentransportwesen sind ausgesprochen heterogen. Es sollen deshalb für die verschiedenen Leistungselemente unterschiedliche Instrumente eingesetzt werden.

Es wird davon ausgegangen, dass der Kanton Luzern der Hauptaufgabenträger des Behindertentransports ist und auf eine Integration der verschiedenen Leistungsbereiche hinwirkt. Die Gemeinden hingegen sind die Aufgabenträger für infrastrukturelle Massnahmen zur behindertenfreundlichen Weiterentwicklung ihrer Verkehrsinfrastrukturen. Ausserdem können sie als Aufgabenträger allfälliger Begleitdienste angesehen werden.

Als Aufgabenträger wirkt der Kanton bei den nachfolgenden Vorschlägen in Richtung einer koordinierten Entwicklung des Behindertentransportwesens. Es wird empfohlen, dass er für die Erfüllung der damit verbundenen Aufgaben eine **koordinierende Instanz** schafft, die horizontale koordinierende Leistungen (auf Kantonsebene) erbringt und vertikal in Beziehung zu verschiedenen Arten von Leistungserstellern tritt. Diese Organisation kann entweder als Amtstelle oder als externe Organisation (z. B. in der Rechtsform der Stiftung oder des Vereins) organisiert sein.

Für die Entwicklung eines sinnvollen Angebotes gilt es zu berücksichtigen, dass unabhängig von einer neu zu schaffenden Organisation bereits ein Umfeld besteht, welches gewisse Leistungen übernehmen kann. Bereits durch den öffentlichen Verkehr wird ein wichtiger Anteil der Transporte von mobilitätsbehinderten Menschen übernommen. Ebenso existieren private Fahrten aus dem Umfeld der Betroffenen. Diese Angebote funktionieren ohne Zuschüsse der öffentlichen Hand und sollen auch weiterhin erhalten bleiben, denn sie stellen die zentrale Grundlagen im Behindertentransport dar, auf denen ein funktionierendes System zwingend aufbauen muss. Ebenso sollten wirtschaftlich arbeitende Tixianbieter nicht ausgeschlossen werden.

8.2. Anfallende Aufgaben

Die anfallenden Aufgaben im Behindertentransportwesen wurden im Berichtsteil A bereits ausführlich vorgestellt. Ausgehend vom Zweck, ein ganzheitlich orientiertes System für den Behindertentransport im Kanton Luzern zu schaffen, wird das Behindertentransportwesen im Wesentlichen die folgenden sieben Kernaufgaben erfüllen müssen:

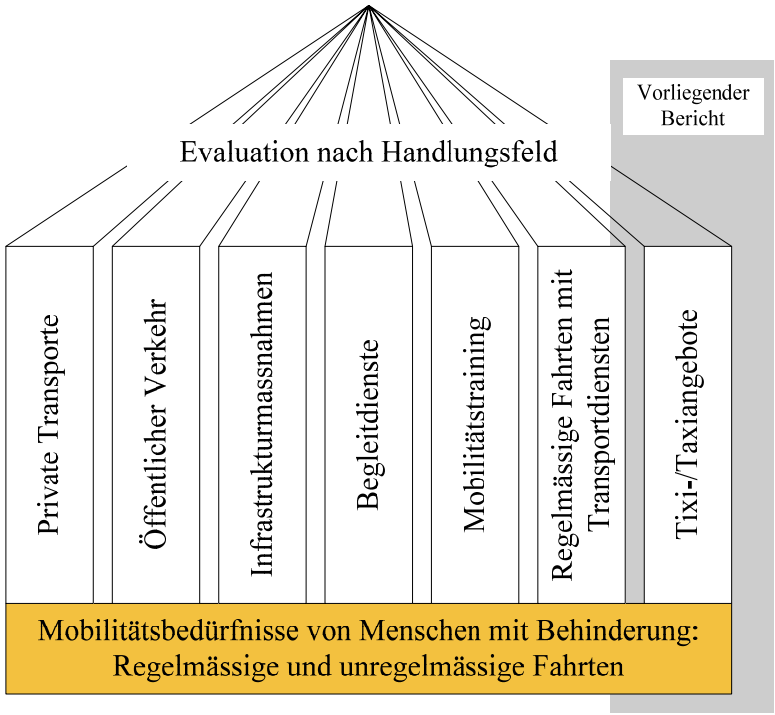
1. Koordination von Akteuren und Angeboten
2. Information über Transportangebote und Nutzungsmodalitäten
3. Ausstellen der Fahrberechtigungen
4. Erstellen von Transportleistungen für Freizeitfahrten
5. Infrastrukturbezogene Aufgaben der Gemeinden (und partiell des Kantons)
6. Organisation und Bereitstellung der Begleitdienste
7. Organisation und Anbieten von Mobilitätstrainings

Grundsätzlich gibt es mehrere Möglichkeiten, wie die Beziehungen zwischen dem Hauptaufgabenträger Kanton, den Leistungserstellern und den mobilitätsbehinderten Kunden organisiert werden können. Nachfolgend werden drei mögliche Organisationsmodelle beschrieben.

Es wird vorgeschlagen, entweder ein nachfrageorientiertes Modell mit Gutscheinen zu implementieren (Modell A), oder Elemente aus der Organisation des öffentlichen Verkehrs zu übernehmen und spezifisch auf den Behindertentransport abgestimmte, organisatorische Anpassungen vorzunehmen (Modelle B und C). Die entsprechenden Aufgaben (Koordination, Information, Erstellung Transportleistungen) werden pro Modell einzeln beschrieben.

Jedes der Modelle A, B und C enthält drei allgemeine, d. h. modellunspezifische Aufgaben. Diese sind: Infrastrukturbezogene Aufgaben, Begleitdienste und Mobilitätstrainings.

Abb. 4: Handlungsfelder zur Stärkung der Mobilität von Menschen mit Behinderung



8.3. Allgemeine Aufgaben

8.3.1. Infrastrukturbezogene Aufgaben

Die infrastrukturbezogenen Aufgaben müssen in erster Linie durch die verantwortlichen Stellen bei den Gemeinden und beim Kanton umgesetzt werden. Die entsprechende Grundlage ist mit dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen gegeben.

8.3.2. Begleitdienste und Mobilitätstrainings

Begleitdienste und Mobilitätstrainings für Mobilitätsbehinderte sollen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch die Behinderten unterstützen. Mittelfristig reduzieren beide Dienstleistungen die Kosten des Kantons für Transportdienste und sollen daher im vorgeschlagenen Behindertentransportsystem gefördert werden. Eine Mitfinanzierung durch Gemeinden ist anzustreben.

Gemäss Organisationsvorschlag übernimmt die Koordinationsstelle eine Teilfinanzierung der Begleitdienste und Mobilitätstrainings. Es kann davon ausgegangen werden, dass auch in Zukunft Nonprofit-Organisationen diese Arbeiten durch Freiwillige erbringen und durch entsprechende finanzielle Zuwendungen (Mitgliederbeiträge, Spenden, Legate, Fundraising usw.) zumindest mitfinanzieren können. Insofern stellt die Finanzierung durch die Koordinationsstelle einen Förderbeitrag dar. Die Anforderungen an die Qualität dieser Leistungen werden von der Koordinationsstelle festgelegt. Die Weiterbildung des Personals von Behindertentransportdiensten und im öffentlichen Verkehr hingegen wird als Aufgabe des jeweiligen Unternehmens gesehen und ist nicht Gegenstand dieser Förderung.

Zusammenfassend lässt sich damit sagen, dass die Koordinations- und Informationsstelle in allen drei unten aufgeführten Angebotsmodellen die gleichen Aufgaben hat. Dies sind die folgenden:

- sie formuliert Anforderungen an die Qualität dieser Dienste.
- Sie leistet Förderbeiträge an Anbieter von Begleitdiensten und Mobilitätstrainings.
- sie informiert allgemein über diese Angebote.
- Sie überprüft die Qualität der durchgeführten Begleitdienste und Trainings.

8.3.3. Evaluation

Eine Evaluation des gesamten Behindertentransportwesens wird in jedem Fall und unabhängig von der Wahl des Angebotsmodells durchgeführt. Ein entsprechendes Grobkonzept findet sich im Berichtsteil D.

9. Angebotskonzepte (Modelle A, B und C)

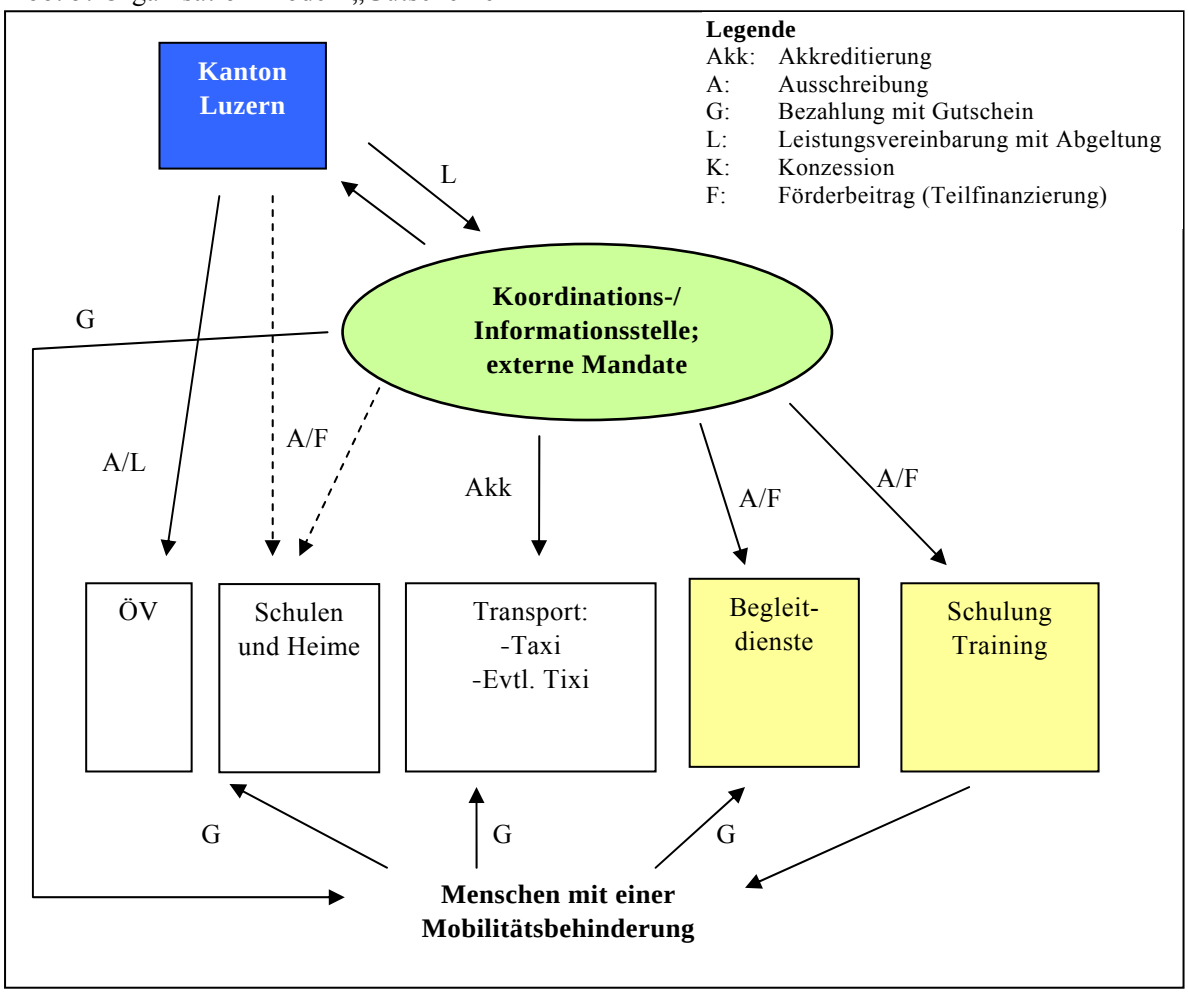
Nachfolgend werden die drei Modelle A: „Gutscheine“, B: „Regionen“ und C: „Generalunternehmer“ beschrieben und deren Vor- und Nachteile aufgeführt. Anschliessend werden die drei Varianten verglichen und bewertet.

In allen drei Modellen wird davon ausgegangen, dass im öffentlichen Verkehr keine zusätzlichen kantonalen Massnahmen notwendig sind, da entsprechende Bemühungen bereits unabhängig von den aktuellen kantonalen Konzeptionen im Gang sind. Für mobilitätsbehinderte Menschen gibt es ausserdem die Möglichkeit, bei den SBB ein vergünstigtes Generalabonnement zu kaufen. Berechtigt sind IV-Bezüger, Bezüger der Hilflosenentschädigung sowie Personen mit anerkannten Blindenhunden oder Personen, welche sich mit einem entsprechenden Arztzeugnis ausweisen können.

9.1. Modell A: „Gutscheine“

Das Organisationsmodell A schafft mit der Einführung von Mobilitätsgutscheinen eine Marktsituation bei den Anbietern. Ein entsprechendes Modell läuft in Bern seit rund zehn Jahren, in Zürich ebenfalls seit einigen Jahren. In beiden Kantonen wurden damit gute Erfahrungen gemacht und es wird beabsichtigt, die entsprechenden Modelle weiterzuführen.

Abb. 5: Organisation Modell „Gutscheine“



9.1.1. Aufgabenträgerschaft und Aufgabenerfüllung

Das vorgeschlagene Modell basiert gleichzeitig auf einer Bereitstellung professioneller Fahrdienste und der Vergabe von Gutscheinen an Mobilitätsbehinderte. Damit wird das resultierende Angebot an Behindertentransporten nicht wie im öffentlichen Verkehr durch den Kanton fest vorgegeben, sondern es ergibt sich aus der Inanspruchnahme von Mobilitätsgutscheinen durch die Kunden.

9.1.2. Steuerungsinstrument Mobilitätsgutscheine

Die Gutscheine werden 3-6 Mal jährlich durch die Informations- und Koordinationsstelle an alle eingeschriebenen Kunden versandt. Dabei hängt die Menge der Gutscheine vom vorhandenen Budget ab; der Vergleichswert in Bern liegt bei 12 Gutscheinen pro Person und Monat. Jeder Gutschein berechtigt den Kunden zu genau einer Fahrt (d.h. Hin- und Rückfahrt müssen separat bezahlt werden). Der Fahrpreis entspricht dabei immer demjenigen der Taxiuhr, wobei der Kunde den „Selbstbehalt“ immer direkt im Fahrzeug bezahlt, und der Rest des Geldes durch das Transportunternehmen periodisch von der Servicestelle zurückgefordert wird. Das Tarifmodell wird im Detail weiter unten dargestellt.

In einem System, das personenbezogen einen Transportdienstleister subventioniert, muss zwangsläufig auch eine Abgrenzung der fahrberechtigten von nicht fahrberechtigten Personen vorgenommen werden. Dies soll zusammen mit einer ersten Information in Zusammenarbeit mit der pro infirmis (für Personen im erwerbstätigen Alter) bzw. pro senectute (für Senioren) realisiert werden. Fahrberechtigt sind dabei diejenigen Personen, welche nicht selbständig in ein Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs steigen können oder eine 200m entfernte Haltestelle des öffentlichen Verkehrs nicht selbständig erreichen können (genauere Richtlinien sind in Anlehnung an die Kantone Zürich und Bern noch zu erarbeiten; vgl. Anhang). Die eingeschriebenen Personen erhalten jeweils Gutscheine, welche ein Ablaufdatum haben. Diese Gutscheine sind persönlich und berechtigen zur Fahrt mit akkreditierten Transportunternehmen zum Sonderpreis (Tarife siehe unten). Werden die Gutscheine nicht genutzt, verfällt ihr Wert.

Interessierte Transportdienstleister werden für die Beförderung zugelassen, wenn minimale Anforderungen hinsichtlich der verfügbaren Fahrzeuge und der Ausbildung der Mitarbeiter nachgewiesen werden können. Über die Zulassung hinaus ist weder eine Vereinbarung fixer Beförderungsleistungen noch eine Subvention vorgesehen. Das zugelassene Unternehmen konkurriert im Rahmen seiner üblichen Tarife mit anderen zugelassenen Unternehmen (und evtl. mit teilakkreditierten Unternehmen) um die Kundschaft. Der Kunde kann sich den Transportdienstleister seiner Wahl aussuchen, und das Angebot wird gemäss den Konsumentenpräferenzen gestaltet. Dadurch entsteht ein Wettbewerb zwischen den einzelnen Anbietern, und diese sind gezwungen, ihr Angebot attraktiv zu gestalten. Schlechte Anbieter würden mit der Zeit vom Markt verschwinden. Eine gleichmässigere Verteilung der vorhandenen Steuergelder und damit eine grössere Verteilungsgerechtigkeit ist das Ergebnis.

Ein wichtiges Element im Modell A „Gutscheine“ ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Diese ist so zu gestalten, dass der Verzicht auf individuelle Gutscheine mit einer Unterstützung für Reisen im öffentlichen Verkehr geschehen kann. Definitionsgemäss sind zwar nur diejenigen Personen im BTW zugelassen, welche den ÖV gar nicht selbständig benutzen können. Für begleitete Fahrten jedoch, oder für Fahrten an entferntere Ziele (z.B. Verwandtenbesuch in Basel etc.) ist die Unterstützung des ÖV durchaus zu begrüssen. Der Verzicht auf Gutscheine kann nur einmal jährlich (z.B. auf Jahresbeginn) gemeldet werden. Der Ersatz für einen Gutschein entspricht ungefähr sechs Franken (1'000’000 Franken / ca. 150’000 zu vergebende Gutscheine), und die Auszahlung erfolgt zweckgebunden und persönlich (z.B. durch Reka Checks oder Rail Checks).

9.1.3. Koordinationsstelle Behindertentransport Luzern

Die koordinierende Stelle vergibt in diesem Modell die Fahrberechtigungen für die Kunden (auf Antrag der Kunden, inkl. ärztliches Zeugnis) sowie eine Lizenz („Akkreditierung") für interessierte Transportunternehmen, ist für die Qualitätssicherung zuständig und führt die Buchhaltung der ausgestellten und der eingesetzten Gutscheine bzw. Fahrten. Sie führt ausserdem das Beschwerde- bzw. das Qualitätsmanagement.

Die Koordinations- und Informationsstelle nimmt im Modell A eine wichtige Rolle ein. Ihre Aufgaben werden deshalb nachfolgend relativ ausführlich aufgezählt.
Die Koordinations- und Informationsstelle …

- vergibt in Zusammenarbeit mit pro infirmis und pro senectute (falls diese dazu bereit sind) Fahrberechtigungen an Kunden, informiert diese über Rechte und Pflichten und ist Ansprechstelle für Kundenreaktionen.
- stellt den eingeschriebenen Kunden regelmässig Gutscheine zu.
- legt Qualitätsanforderungen für die Dienstleister von Behindertentransporten fest und prüft deren Eignung in den Fällen, in denen diese Dienstleister Leistungen mit der Koordinationsstelle abrechnen wollen.
- vergibt die Akkreditierung an geeignete Unternehmen.
- kontrolliert die Qualität der Leistungen von Dienstleistern, die über die Koordinationsstelle Förderbeiträge oder Abgeltungen erhalten und überprüft in regelmässigen Abständen die Ausgestaltung des Behindertentransportwesens (Auftrag zur Evaluation).
- nimmt die Mobilitätsgutscheine transportierter Kunden entgegen, rechnet diese mit den Transportdienstleistern ab und führt eine Buchhaltung.
- schreibt Leistungen im Bereich von Begleitdiensten und Mobilitätstrainings aus und übernimmt eine Teilfinanzierung dieser Leistungen.
- wirkt auf eine Koordination zwischen Behindertentransport und der behindertengerechten Entwicklung des öffentlichen Verkehrs hin.
- übernimmt die Aufgabe der anbieterübergreifenden Information der Kunden und der Gesamtbevölkerung über das Behindertentransportwesen inkl. Angebote des öffentlichen Verkehrs, betreibt die Öffentlichkeitsarbeit, berichtet gegenüber dem Kanton, informiert interessierte Organisationen und Personen über das Behindertentransportwesen im Kanton Luzern.
- vergibt administrative Aufgaben an eine Behindertenorganisation.
- baut ein Qualitätsmanagement auf und setzt dieses in Zusammenarbeit mit den Transportdienstleistern um.

Zusätzlich zu den oben aufgeführten Kernaufgaben ist denkbar, dass die Koordinationsstelle (je nach Mittelausstattung) die folgenden Aufgaben wahrnimmt:

- Kompetenztransfer: Kompetenzzentrum für Behindertentransportfragen, Anlaufstelle für Fragen, Wissensaufbau, Wissensaustausch usw.
- Vernetzung: Aufbau von (interregionalen und interkantonalen) Netzwerken, Kontaktpflege zu Anbietern, Multiplikatoren usw.

9.1.4. Transportunternehmen

Die Zulassung interessierter Transportunternehmen erfolgt durch eine Akkreditierung. In einem Vertrag werden gewisse **Mindestanforderungen** festgelegt, welche durch Qualitätskontrollen und die Rückmeldungen der Fahrgäste überprüft werden. Zu den Anforderungen gehören die folgenden:

- Chauffeure mit Taxizulassung, freundlicher Umgang mit den Fahrgästen
- Volle Verfügbarkeit für planbare und spontane Fahrten (bis 1h im Voraus reserviert), an 365 Tagen im Jahr
- Telefonzentrale 24h erreichbar, 365 Tage im Jahr
- Information der Kunden über das bestehende Angebot inkl. Preise
- Fahrzeuge, welche Elektrorollstühle und schwere Kunden transportieren können
- Taxiuhr in allen Fahrzeugen
- Zentrale Abrechnung mit der Koordinations- und Informationsstelle und Administration

In der Agglomeration Luzern können in diesem Modell somit mehrere Anbieter gleichzeitig fahren, und es entsteht ein Wettbewerb unter ihnen. In der Peripherie hingegen ist es Aufgabe der Informations- und Koordinationsstelle sicher zu stellen, dass überhaupt (weiterhin) ein Anbieter zur Verfügung steht.
Die Akkreditierung ist auf eine bestimmte Dauer zu beschränken (z.B. ein Jahr), nach der sie jeweils wieder erneuert werden muss.

Zusätzlich ist ein Modell mit zwei Akkreditierungsstufen denkbar: eine erste Stufe ***Vollakkreditierung*** (wie oben beschrieben) und eine zweite Stufe ***Teilakkreditierung***. Unternehmen mit einer Teilakkreditierung erhalten 50% der Abgeltung. Während für die Vollakkreditierung sämtliche Kriterien der Qualitätsansprüche sicher gestellt sein müssen, so sind es in der Teilakkreditierung nur die folgenden:

- Geschulte Chauffeure, freundlicher Umgang mit den Fahrgästen. Die Chauffeure erhalten eine Mindestentlöhnung für ihren Fahrdienst (Mindestansatz ist noch festzulegen)
- Volle Verfügbarkeit für planbare Fahrten (d.h. min 48h im Voraus reserviert), täglich von ca. 6 Uhr bis ca. 22 Uhr ohne Sonn- und Feiertage
- Telefonzentrale min. 8h täglich erreichbar
- Information der Kunden über das bestehende Angebot inkl. Preise
- Fahrzeuge, welche Elektrorollstühle und schwere Kunden transportieren können
- Anwendung eines durch die Koordinationsstelle zur Verfügung gestellten Tarifsystems, welches im Verhältnis zu den lizenzierten Taxipreisen steht (km-abhängige Tafel; oder „Menükarte“, auf der die häufigsten Fahrten und ihre Preise zu finden sind; oder Taxiuhr in allen Fahrzeugen). Der Selbstbehalt der Kunden kann leicht tiefer liegen als bei vollakkreditierten Unternehmen, ist aber noch festzulegen (z.B. bei 10% des Fahrpreises)
- Zentrale Abrechnung mit der Koordinations- und Informationsstelle und Administration

Das Modell Teilakkreditierung bietet den bestehenden Anbietern im Behindertentransportwesen (Tixi) die Möglichkeit, weiterhin tätig zu sein. Die Minderfinanzierung um 50% ergibt sich aus den tieferen Ansprüchen an teilakkreditierte Unternehmen.
Mit den an die BenutzerInnen abgegebenen Gutscheinen haben es diese direkt in der Hand, ihre bevorzugten Transportdienste zu berücksichtigen. Aus diesem Grund ist davon auszugehen, dass „beliebte“ Tixibetriebe im Modell A gute Möglichkeiten haben, sich in das System zu integrieren. Bedingung ist, dass sie die (Teil-)Akkreditierung erreichen.

9.1.5. Tarifmodell

Es werden nur Fahrten innerhalb des Kantons Luzern finanziert. Der Selbstbehalt für die Kunden ist abhängig von der Höhe des Fahrpreises, den die Taxiuhr anzeigt. Neben einer Grundpauschale von 4 Franken bezahlt der Fahrgast weitere 15% des Fahrpreises (bis 60 Franken Betrag auf der Taxiuhr). Bei Preisen über 60 Franken muss der Kunde den darüber liegenden Betrag vollständig selber übernehmen. Eine Fahrt mit 40 Franken auf der Taxiuhr kostet demnach 4+6 = 10 Franken oder die Fahrt für 90 Franken auf der Taxiuhr 4+9+30 = 42 Franken. Den fehlenden Betrag erhalten akkreditierte Unternehmen bei der Koordinationsstelle zurück. Es ist denkbar, dass die Wohngemeinde des Fahrgastes einen zusätzlichen Beitrag bezahlt. Beim Modell der Teilakkreditierung würden die entsprechenden Unternehmen die Hälfte des Fehlbetrages zurück erhalten. In den verwendeten Beispielen würden die entsprechenden Fahrten mit einem teilakkreditierten Unternehmen und einem 10%-Selbstbehalt 8 bzw. 39 Franken kosten.

Bei der definitiven Festsetzung des Tarifmodells muss auf jeden Fall darauf geachtet werden, dass die durch die Kunden zu bezahlenden Tarife höher ausfallen als die vergleichbare Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr kosten würde. Neben dem Anreizgedanken lässt sich dieser „Aufschlag“ auch mit der besseren Leistung (keine Bindung an Haltestellen) begründen.
Die unterstützten Fahrten sollten sich zudem auf die Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs beschränken. Ausserhalb dieser Betriebszeiten ist der normale Taxitarif zu bezahlen.

9.1.6. Finanzierung

Für die Berechnung der notwendigen Finanzen müsste bekannt sein, wie viele Kunden im Kanton Luzern den Dienst in Anspruch nehmen, und wie viele davon regelmässige Fahrten beanspruchen. Da dies aufgrund der aktuellen Datenlage nicht möglich ist, wird ein Vergleich mit dem Kanton Bern hergestellt, wo die Stiftung Behindertentransportwesen Bern (BTB) bereits seit rund 10 Jahren erfolgreich operiert. Für den Vergleich wird davon ausgegangen, dass in Luzern und Bern der Anteil mobilitätsbehinderter Menschen ungefähr gleich hoch ist.

In Bern sind bei rund drei Mal mehr Einwohnern als in Luzern (957'000 vs. 354'000) ungefähr 4'000 Personen als Kunden eingeschrieben. Rund zwei Drittel der Kunden nehmen den Dienst regelmässig in Anspruch. Entsprechend läge die Kundenzahl im Kanton Luzern damit bei ungefähr 1480 Personen bzw. 1000 aktiven Kunden. Insgesamt werden im Kanton Bern jährlich rund 76'000 Fahrten durchgeführt, was umgerechnet auf den Kanton Luzern einem Volumen von rund 28'000 Fahrten entspricht. Eine Fahrt kostet in Bern brutto rund 42 Franken. Im Jahresgesamtbudget der Stiftung BTB von rund Fr. 3.46 Mio. sind jährliche Kosten für Administration und Beratung/Information von rund 280'000 Franken enthalten. Da ein Anteil der Fahrkosten durch den Selbstbehalt der Kunden bezahlt wird, lagen die kantonalen Subventionen in Bern im Jahr 2006 bei rund Fr. 2.53 Mio. Zusätzlich muss der Betriebsverlust 2006 von gegen Fr. 350'000.- berücksichtigt werden. Der sehr tiefe Anteil der Administrationskosten ist nur dadurch zu erreichen, dass die Stiftung keine Personen fest angestellt hat, sondern externe Aufträge an Behindertenwerkstätten vergibt und weitere Personen im Mandatsverhältnis beschäftigt. (Jahresbericht 2006 der Stiftung BTB)

Mit durchschnittlichen Fahrkosten von Fr. 40.- und 28'000 Fahrten pro Jahr resultiert für den Kanton Luzern ein geschätzter Bruttofahrtenaufwand von Fr. 1.12 Mio. Mit angenommenen Fr. 250'000.- administrativen Kosten (verändern sich nicht proportional zur Anzahl durchgeführter Fahrten) resultiert für Luzern im Gutscheinmodell ein Betriebsaufwand von brutto Fr. 1.37 Mio.

Zu den Betriebskosten kommen die einmaligen Kosten für den Aufbau der Organisation hinzu. In Bern stand der Stiftung ein Startkapital von 500'000 Franken zur Verfügung, welches von verschie-

denen Organisationen eingebracht wurde (Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern, Bau- Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Stadt Bern, Stiftung Cerebral, Brändli-Stiftung, Helfer und Schlüter-Stiftung, Schweizerische Paraplegiker, Otto Gamma-Stiftung, sowie Beiträge der regionalen Organisationen).
In Luzern dürfte der Aufbau der Organisation inkl. Einschreibung aller Neukunden sowie Akkreditierung der Transportunternehmen in der Grössenordnung von rund 200'000 Franken anzusetzen sein.

Damit lägen die Bruttokosten für das Modell „Gutscheine“ im ersten Jahr bei rund Fr. 1.5 Mio. und in den Folgejahren bei rund 1.3 Mio. Schweizer Franken.

Einnahmenseitig ist bei durchschnittlichen Fahrtkosten von Brutto Fr. 40.- mit dem Selbstbehalt von Fr. 10.- zu rechnen. Bei 28'000 Fahrten entsprechend Fr. 280'000.-

Die Erfahrung in den Kantonen Bern und Zürich hat gezeigt, dass ergänzend zum vorgeschlagenen Modell ein Härtefonds eingerichtet werden musste, da in einigen wenigen Fällen auch das vorgeschlagene Modell keine finanzierbare Lösung bot. Wird in Bern eine Person neu für den Härtefonds gemeldet, so wird zuerst durch die Servicestelle ihre persönliche Lage und Gesundheit beurteilt. Es hat sich nämlich gezeigt, dass häufig entweder IV oder Ergänzungsleistungen zustehen würde, ohne dass diese bisher beantragt wurden. Der Härtefonds kommt für rund 300 Personen zum Einsatz, was in Luzern ungefähr 110 Personen entsprechen würde. Durch die Abklärungen mit IV und den zusätzlich eingehenden Ergänzungsleistungen wird ein entsprechender Fonds auch nicht allzu stark belastet. Es wäre denkbar, diesen Härtefonds teilweise oder ganz von Privaten finanzieren zu lassen.

9.1.7. Überlegungen zur institutionellen Eingliederung

Das Gutscheinmodell nimmt Anleihen bei Unterstützungsmechanismen wie sie heute im Sozialwesen bekannt sind. Die Erfahrungen im Umgang mit Zulassungssystemen und der Unterstützungszuweisung sind zur genüge vorhanden und können auch im BTW zur Anwendung gelangen.

Mobilitätsseitig sind jedoch ebenfalls relevante Beiträge zu leisten. Dies sowohl bei der Zulassung der Transportdienstleister als auch bei der Evaluation und der Weiterentwicklung/Verbesserung des Modells. Dazu ist die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements die prädestinierte Stelle.

Die Umsetzung des Gutscheinmodells verlangt somit auf jeden Fall eine sehr enge Zusammenarbeit zwischen Dienststellen der zwei Departemente für Gesundheit und Soziales und für Bau, Umwelt und Wirtschaft, unabhängig davon, wer in diesem Modell schliesslich die Hauptverantwortung tragen wird.

9.1.8. Vor- und Nachteile

Vorteile:

- Bedürfnisgerechte und gesetzeskonforme Ausgestaltung des Behindertentransports
- Selbststeuerung des Systems mit Effizienzvorteilen und hohe Autonomie und Wettbewerb unter den Anbietern
- Geringerer Aufwand einer Koordinationsstelle im Vergleich zu einem Modell, das mit Leistungsvereinbarungen arbeitet
- Es müssen keine vollständigen Informationen über die Struktur der Nachfrage und die Bedürfnisse der Kunden vorliegen, wie es bei einer Ausschreibung von Leistungen des Behindertentransports nötig wäre. Derzeit sind diese Informationen nicht vorhanden respektive den Gutachtern nicht zugänglich.
- Erfahrungen aus anderen Kantonen sprechen für die Machbarkeit

Nachteile:

- Aufwand für die Administration des Gutscheinsystems
- In ländlichen Gebieten kann es zu "natürlichen" Monopolen kommen, da dort die Bevölkerungsdichte zu klein ist, als dass mehrere Anbieter existieren könnten bzw. die Transportkosten und -zeiten zu hoch sind. Räumliche und informelle Faktoren wirken wettbewerbshemmend.
- Rationale Entscheidungsfähigkeit der Nachfrager am Markt ist evtl. mangels Markttransparenz und Informationsdefizite faktisch nicht gegeben.

9.2. Modell B: „Regionen“ – Gebietsbezogene Leistungsvergabe

9.2.1. Aufgabenträgerschaft und Art der Aufgabenerfüllung

Dieses Modell orientiert sich bei der Organisation von Behindertentransportdiensten stärker am Bestellermodell, das bei der Organisation des öffentlichen Verkehrs zum Einsatz kommt. Im öffentlichen Verkehr definiert der Kanton als Aufgabenträger – zusammen mit den Gemeinden – die gewünschten Leistungen (Fahrleistungen der konzessionierten Transportunternehmen) in Bezug auf Umfang, räumliche Abdeckung und Qualität und schliesst zeitlich begrenzte Vereinbarungen mit diesen Leistungserstellern ab. Er kontrolliert die Qualität der Leistungserfüllung und passt bei Bedarf in regelmässigen Abständen die Leistungsaufträge an. Im regionalen Schienenverkehr treten Bund und Kanton als Besteller auf. Für das Gebiet der Agglomeration Luzern bilden der Kanton und die betroffenen Gemeinden den Zweckverband ÖVL, der die Koordination der Angebote für diesen Verkehrsraum übernimmt und Leistungen bei den Transportunternehmen bestellt. Die Leistungen im öffentlichen Verkehr können ausgeschrieben und im Wettbewerbsverfahren vergeben werden. Das Ausschreibungsverfahren erfolgt für alle Leistungen nach einheitlichen Grundsätzen und ist seit längerem etabliert.

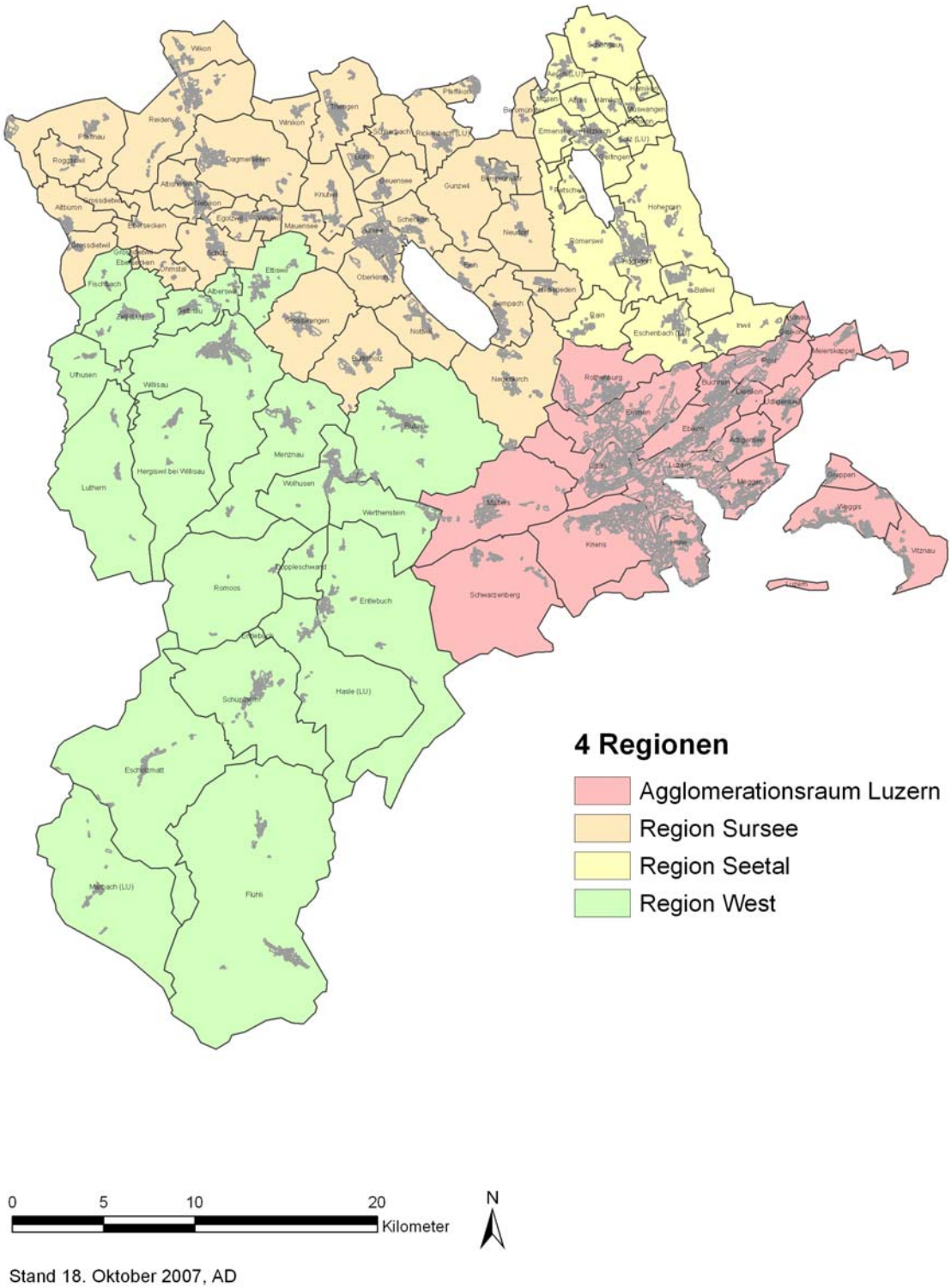
Dieses Verfahren kann auf die Aufgabe *Behindertentransport* übertragen werden. Es hat dann zum Ziel, den Anbietern der Transportdienstleistungen die nicht durch die Fahrgelderlöse der transportierten Behinderten und andere Erträge (wie z.B. Spendengelder und Eigenleistungen) abgedeckten Kosten nach einheitlichen Grundsätzen abzugelten. Zu diesem Zweck werden Leistungsvereinbarungen abgeschlossen, die auch qualitative Voraussetzungen beinhalten müssen. Da es sich bei den zu bedienenden Fahrten um Freizeitfahrten handelt, ist es im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr nicht sinnvoll, Linienkonzessionen zu vergeben. Es könnte aber eine Konzessionierung nach Bedienungsgebieten vorgenommen werden.

Im hier skizzierten Modell B wird vorgeschlagen, mehrere Anbieter (vier oder fünf) mit der Aufgabe des Behindertentransports jeweils in Teilräumen des Kantons Luzern zu beauftragen:

- für die Agglomeration Luzern
- für das Seetal
- für den Raum Sursee-Willisau
- für das Entlebuch

Eine sinnvolle Möglichkeit der Regionalisierung könnte die Orientierung am vorgeschlagenen Regionenmodell der Dienststelle rawi (Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation) sein (vgl. Abbildung 6). Die Dienststelle rawi hat Vorstellungen für eine Regionalisierung des Kantons Luzern entwickelt; eine mit drei und eine mit vier Regionen.
Es ist davon auszugehen, dass solche Regionalisierungen, nicht nur in der Analyse sondern auch in der Aufgabenerfüllung, in Zukunft einen immer wichtigeren Stellenwert einnehmen werden. Insofern ist es sinnvoll, dass sich auch das Behindertentransportwesen im Fall eines regional basierten Angebots an diesen vorhandenen Überlegungen orientert.

Abbildung 6: Vorschlag neues Regionenmodell (Quelle: rawi Kanton Luzern)



Das Modell Regionen organisiert wie das Modell A „Gutscheine“ Leistungen in den Bereichen Mobilitätsschulung und Training. Wie im Modell A übernimmt eine koordinierende Stelle eine Steuerungsfunktion im Interesse des Kantons und berücksichtigt dabei die Belange der relevanten Anspruchsgruppen.

Beirat Behindertentransportwesen:
Die Anforderungen von Behindertenorganisationen sollten in dieses verwaltungsorientierte Modell Eingang finden können. Vorgeschlagen wird die Einrichtung eines Beirats Behindertentransportwesen, der die Koordinationsstelle in Fragen der Ausgestaltung des Behindertentransportwesens berät.

Institutionalisierung:
Wegen der Verfahrensnähe zum öffentlichen Verkehr ist eine Übernahme der Funktionen der Koordinations- und Informationsstelle (siehe unten) in die Kantonsverwaltung nahe liegend. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, diese Aufgaben einer öffentlich-rechtlichen Organisation zu übertragen: am geeignesten wäre hier der ÖVL mit einem dann erweiterten Leistungsauftrag.

9.2.2. Steuerungsinstrument Abgeltung

Die Beauftragung von - politisch gewünschten - Leistungen von Behindertentransportdiensten verfolgt das Ziel, die Qualität der Dienstleistungen in diesem Bereich für die Benützer zu erhöhen, kantonsweit ein angemessenes, gleichwertiges und effizientes Transportangebot subsidiär zum öffentlichen Verkehr bereitzustellen und die Tragfähigkeit dieser Dienstleistung auf Dauer sicherzustellen.

Um dies zu erreichen, könnte die aktuell verfolgte Praxis der Betriebsbeihilfen an Behindertentransportdienste (Tixis) in Zukunft verlängert werden. Dieses Verfahren ist allerdings eher reaktiv, d.h. im Sinne eines integrierten Behindertentransportsystems im Kanton Luzern wenig gestaltend und setzt kaum Anreize zur Angebots- und Qualitätsentwicklung auf Seiten der Anbieter dieser Dienste. Es wird deshalb vorgeschlagen, von Seiten des Kantons - über die eingerichtete koordinierende Stelle - Leistungsaufträge zu vergeben, mit denen Mindestanforderungen an die Art und Qualität der zu erbringenden Transportleistungen gewährleistet werden können.

Wenn in das damit verbundene Abgeltungssystem Wettbewerbselemente integriert werden sollen, kann dies in Form einer Ausschreibung dieser Leistungen erfolgen. Denkbar sind hierfür zwei Formen:

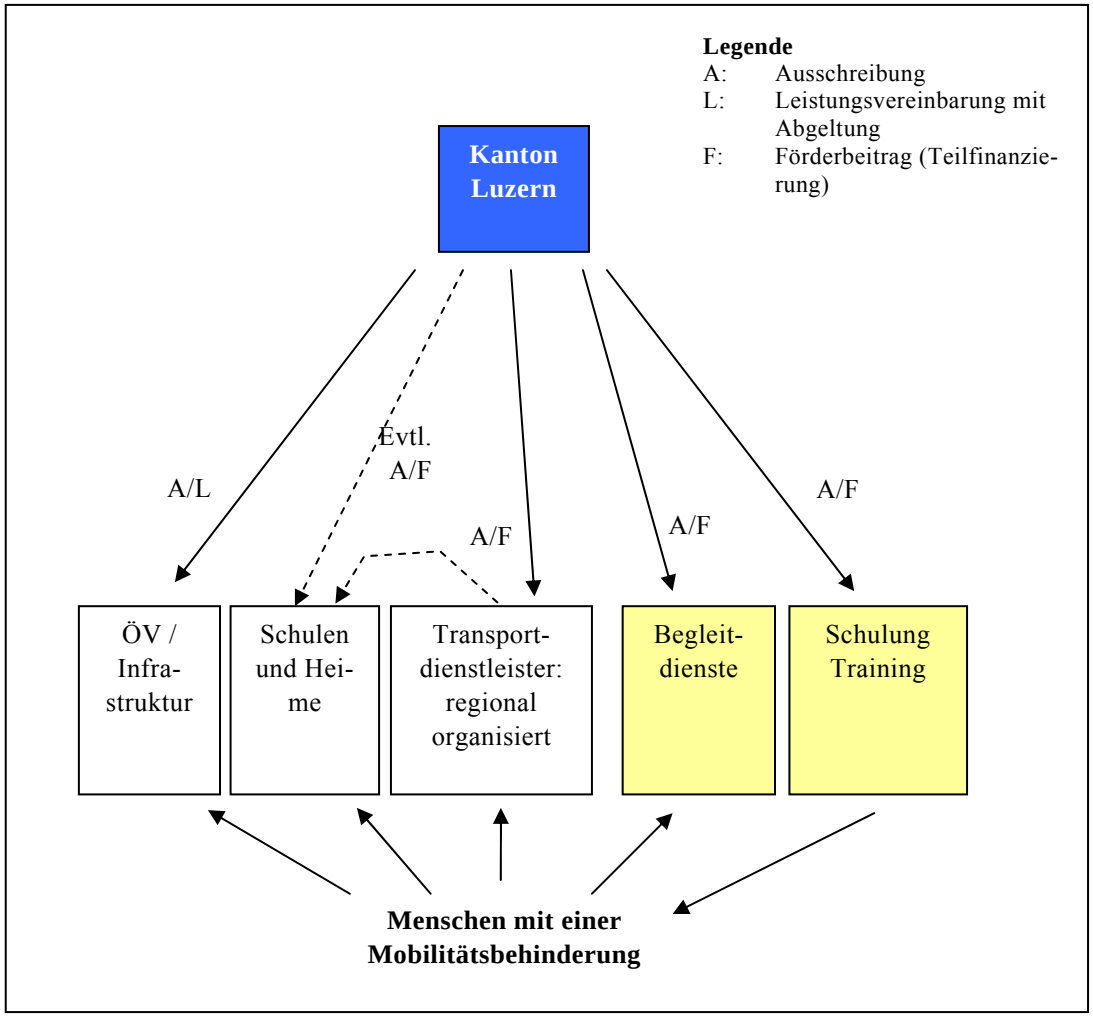
a) Vorgabe eines festen Betrags an möglichen Abgeltungsleistungen (Kostendach) für ein bestimmtes Bedienungsgebiet und Suche nach einem Transportdienst, der bezogen auf diese Abgeltungen das beste Leistungsvolumen im Hinblick auf Umfang und Qualität anbietet.
b) Ausschreibung einer fixen bzw. minimalen Transportleistung in einem Bedienungsgebiet und Suche nach dem Anbieter, der diese Leistung zum günstigsten Preis erbringen kann.

Die Variante b) wird im öffentlichen Verkehr praktiziert, setzt aber die Festlegung des gewünschten Umfangs an Fahrten resp. Kilometerleistungen voraus, was bei Linienverkehren und einer Kenntnis früherer Fahrleistungen eher möglich ist als im Behindertentransport.

Als Basis für den Umfang der Abgeltungsleistungen in den gebildeten Bedienungsgebieten kann die Aufteilung der durchgeführten Fahrten oder der Fahrzeugkilometer im Status quo herangezogen werden. Eine an Fahrten orientierte Aufteilung der Abgeltungen des Kantons benachteiligt geringfügig ländliche Gebiete mit längeren Fahrtweiten, d.h. höheren Kilometerleistungen pro Fahrt, da-

für aber höheren Fahrgeschwindigkeiten. Für die Aufteilung auf die Bedienungsgebiete können Erhebungen des Kantons Luzern von Anfang 2007 genutzt werden.

Abb. 7: Organisation Modell „Regionen“



9.2.3. Koordinationsstelle

Wie bereits oben erwähnt, wären die folgenden Funktionen in der kantonalen Verwaltung oder im ÖVL anzusetzen. Anfallen würden dabei ähnliche Aufgaben wie in Modell A, plus die folgenden:

- Definition der Anforderungen an die Qualität der Leistungen der beauftragten Dienstleister als Grundlage für Leistungsausschreibungen
- Anlaufstelle für Beschwerden im Bereich des gesamten Behindertentransportwesens
- Regelmässige Prüfung der Angebotsqualität, inkl. Festlegung der Anforderungen für die von den beauftragten Dienstleistern durchzuführenden Qualitätsmessungen
- Anlaufstelle für alle gebietsübergreifenden Fragen der Organisation der Behindertentransportdienste für die Bevölkerung respektive die Mobilitätsbehinderten. Weil in diesem Modell auf eine eigene Dispositions- und Informationszentrale verzichtet wird – die Anbieter übernehmen die Disposition für ihr Bedienungsgebiet eigenständig – muss die Koordinati-

onsstelle selbst die anbieterübergreifende Information in Bezug auf Behindertentransportdienste, Begleitdienste, Mobilitätstrainings und Angebote des öffentlichen Verkehrs übernehmen.

Das von der Koordinationsstelle geleitete Verfahren der Vergabe von Leistungen im Bereich der Behindertentransportdienste umfasst folgende Schritte:

- Bestimmen von geeigneten Bedienungsgebieten;
- Festlegen von Qualitätsanforderungen an Behindertentransportdienste als Bestandteil von Leistungsaufträgen in Koordination mit dem Beirat Behindertentransportwesen;
- Festlegen eines Globalbudgets für Behindertentransportdienste in den gebildeten Bedienungsgebieten und Festlegen der Abgeltungsregel (Einholen der politischen Legitimation, im Rahmen des integrierten Behindertentransportkonzeptes);
- Vorbereitung und Durchführung einer Ausschreibung jeweils für die Bedienungsgebiete;
- Auswahl eines Behindertentransportdienstes respektive einer Bietergemeinschaft;
- Vergabe eines Leistungsauftrags;
- Prüfung der Leistungserfüllung und Abgeltung in Form eines Globalbeitrags;
- Qualitätskontrolle/Evaluation, regelmässige Berichte an politische Gremien im Rahmen des Behindertentransportkonzepts Luzern.

9.2.4. Transportunternehmen

Nur noch die Dienste, mit denen Leistungsvereinbarungen auf der Basis von Ausschreibungen (bei kleinen Volumina allenfalls ohne Ausschreibung) abgeschlossen werden, erhalten Abgeltungen des Kantons. Es handelt sich je nach Zuschnitt der Bedienungsgebiete um vier oder fünf Einzelanbieter; auch Anbietergemeinschaften sind zugelassen.

Der Kreis der geeigneten Dienstleister besteht im wesentlichen aus den heutigen Behindertentransportdiensten (Tixis) einschliesslich SRK, privaten Taxiunternehmen und eventuell weiteren interessierten Dienstleistern/Vereinen mit Erfahrungen in diesem Bereich. Allerdings gibt es keine „Garantie“, dass die heutigen Tixibetriebe in diesem System eine Rolle spielen können. Dies ist in erster Linie von deren Möglichkeiten abhängig, die geforderten Standards zu erfüllen und gegenüber allfälliger Konkurrenz das Ausschreibungsverfahren für sich zu entscheiden.

Eine Vergabe im Wettbewerb ist dort möglich, wo mehrere Anbieter als Leistungsersteller in Frage kommen, also heute schon aktiv sind oder als „Neueinsteiger“ und Mitbieter erwartet werden können. Für Bedienungsräume, in denen nur ein Anbieter auftritt, werden Leistungsvereinbarungen auf der Basis einer Offerte direkt geschlossen. Die Leistungsaufträge an ausgewählte Anbieter sollten für eine mehrjährige Laufzeit abgeschlossen werden, weil in die Kalkulationen der Anbieter die mehrjährige Nutzung von Fahrzeugen einfliessen wird, und darüber hinaus für alle Beteiligten eine Planungssicherheit gegeben sein soll. Danach kann eine erneute Ausschreibung erfolgen.

Die beauftragten Behindertentransportdienste haben folgende Aufgaben:

- Disposition der Fahrtwünsche für das eigene Bedienungsgebiet gemäss den in der Ausschreibung definierten Reservationszeiten
- Information von Kunden über die Nutzungsmodalitäten für das eigene Bedienungsgebiet
- Durchführen der Transportdienste für den vertraglich vereinbarten Zeitraum
- Fahrtenabrechnung
- Qualitätserhebungen in Abstimmung mit der Koordinationsstelle
- Statistik und Berichtswesen gegenüber der Koordinationsstelle

9.2.5. Tarifmodell

In diesem Modell ist eine Angleichung oder eine Vereinheitlichung der heute unterschiedlichen Tarife der Anbieter anzustreben. Als Zuwendungsgeber kann der Kanton hierauf Einfluss nehmen. Die Tarifhöhe soll so bemessen sein, dass ein Anreiz für die Benützung des öffentlichen Verkehrs besteht, soweit dies möglich ist. Niedrige Tarife bringen wenige Verlagerungen auf den ÖV und erhöhen den Zuschussbedarf für die öffentliche Hand, zu hohe Tarife sind sozial selektiv und schliessen einen Teil der Mobilitätsbehinderten von der Mobilitätsteilnahme aus.

Auch in Modell B fallen die Kosten für den Betreiber pro gefahrenen Kilometer an, und auch in diesem Modell sollen mobilitätsbehinderte Menschen einen Teil der Kosten mittragen. Dies ist sowohl ökonomisch sinnvoll (Anreiz für weniger und kürzer fahren) als auch sozial gerecht (es besteht bei einem begrenzten Gesamtvolumen weniger die Gefahr, dass Vielfahrer den Wenigfahrern die Fahrten „wegnehmen“). Für die Modelle B und C wird deshalb ebenfalls vorgeschlagen, das Tarifmodell A und damit die im Modell A angenommenen Einnahmen zu übernehmen.

9.2.6. Finanzierung

Die Kosten für das Modell B hängen einerseits vom Ausmass der Qualitätsvorgaben bei der Leistungsbestellung ab. Andererseits ist bei der Ausschreibung eines bestimmten Preises (die Anbieter bieten eine möglichst grosse Leistung für den ausgeschrieben Preis) nicht mit Sicherheit abzuschätzen, wie hoch der einzusetzende Betrag ist. Als Berechnungsgrundlage für die Annäherung an den notwendigen Betrag wird einerseits wiederum eine Analogie zum Modell in Bern gezogen, andererseits werden Daten der im Kanton Luzern tätigen Tixi-Dienste herangezogen.

Analog zum Modell A ist im Kanton Luzern mit einem Auftragsvolumen von rund 28’000 Fahrten zu rechnen, falls die Qualität des Angebotes gleich gut wird wie im Kanton Bern. In den uns zur Verfügung stehenden Daten der vier Tixianbieter (SRK, RTG, Tixi Sursee/Willisau/Entlebuch) werden für das Jahr 2006 12’000 Fahrten mit einem Volumen von 340’000 km ausgewiesen. Hochgerechnet auf ein Gesamtmass von 28'000 Fahrten (analog zum Modell A, bzw. abgeleitet von den Zahlen aus Bern) würde dies einer Fahrleistung von 793'000 Kilometern entsprechen.

Wie oben angesprochen ist die Festlegung der Kostenvorgabe für die Ausschreibung mit vielen Unsicherheiten behaftet. Dazu kommt, dass im Modell B gleich vier Ausschreibungen vorgesehen sind. Die heutigen, semiprofessionellen Organisation wenden für die 12'000 Fahrten zusammen gezählt rund 600'000 Franken auf. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein relevanter Teil der Arbeit ehrenamtlich geleistet wird (Chauffeure, Administration). Bezogen auf die rund 28'000 aus dem Berner Modell abgeleiteten Fahrten als Rechnungsgrösse für Luzern resultieren jährliche Kosten von rund Fr. 1.4 Mio. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Anzahl km pro Fahrt relativ hoch ausgewiesen ist (auch höher als der Vergleichswert im Modell A). Mit der angestrebten Professionalisierung des Angebots werden aber höhere Kosten ausgewiesen werden. Somit soll für den Modellvergleich von Bruttokosten im Modell B von Fr. 1.5 Mio. ausgegangen werden.

Bei einer Integration der Koordinationsstelle in die Verwaltung ergibt sich für Leistungen des Personals eine andere Form der Finanzierung/Budgetierung (Personalkosten der Kantonsverwaltung). Dies führt gegenüber einer Geschäftsstelle in Modell A dann zu gesamthaft höheren Kosten, wenn dort für bestimmte Funktionen Freiwilligenarbeit geleistet wird (z.B. für Informationen), oder wenn Zivildienstleistende eingesetzt werden können.

9.2.7. Überlegungen zur institutionellen Eingliederung

Im Gegensatz zum Gutscheinmodell A wird das Modell B in grosser Anlehnung an die Verfahren im öffentlichen Verkehr organisiert. Hierzu ist es sinnvoll, die beim Kanton vorhandenen Kenntnisse und Erfahrungen zu nutzen. Diese sind beim Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement BUWD des Kantons Luzern angesiedelt, konkret bei der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur.
Aus diesem Grund wird empfohlen, bei einer Organisation des BTW nach Modell B, die Verantwortung für das Behindertentransportwesen dem BUWD zu übergeben.
Als Alternative dazu käme, wie oben erwähnt, die Beauftragung einer öffentlich-rechtlichen Organisation in Frage (z.B. ÖVL mit einem erweiterten Leistungsauftrag).

9.2.8. Vor- und Nachteile

Vorteile:

- Mit diesem Modell erfolgt eine koordinierte Entwicklung von Behindertentransportdiensten, den Transporten zu Heimen und Sonderschulen und des Transports von Behinderten im öffentlichen Verkehr. Auch eine verwaltungsseitig horizontale Koordination mit dem Bereich der Infrastrukturplanung Strasse und Schiene auf kantonaler Ebene ist möglich.
- Das Modell bietet dem Kanton einen grossen Gestaltungsspielraum über eine zentrale steuernde Instanz (Koordinationsstelle).
- Der Behindertentransport wird bei den Beförderungsleistungen analog zum System des öffentlichen Verkehrs organisiert, eine analoge Steuerung ist möglich, die Organisation ist politisch transparent und schon etabliert.
- Das Modell ist offen für neu eintretende Dienstleister (z.B. Taxiunternehmen).
- Im Modell sind Wettbewerbeselemente integriert, die qualitätssteigernd wirken
- Berechenbarkeit und Transparenz

Nachteile:

- In einzelnen Bedienungsgebieten (periphere Räume) kommt ein Wettbewerb eventuell nicht zustande, weil es zu wenig potenzielle Anbieter gibt.
- Ein Kostendach ist nur schwierig zu setzen bzw. einzuhalten, da die Finanzierung stark von den jeweiligen Eingaben abhängt.
- Es besteht ein erhöhtes Risiko des unternehmerischen Versagens einzelner Anbieter.
- Optimierung der Qualität des Systems direkt durch die Nachfrager ist nicht möglich
- Die Aufgaben der Koordinationsstelle sind umfassend, was eine dauerhafte Absicherung dieser Einrichtung mit ausreichenden personellen Ressourcen erforderlich macht.
- Der Zuschnitt der Bedienungsgebiete für Behindertentransportdienste und die Höhe der Globalbeiträge für beauftragte Transportdienste pro Gebiet muss gut begründet werden, da dies regionalpolitische Diskussionen nach sich ziehen kann. Die Höhe der Abgeltungen je Bedienungsgebiet ist auf Grundlage des wahrscheinlichen Transportbedarfs festzulegen.
- Regelungen für gebietsübergreifende Fahrten im Bereich der Behindertentransportdienste sind zu entwickeln.

9.3. Modell C: Leistungen durch einen Generalunternehmer

9.3.1. Aufgabenträgerschaft und Art der Aufgabenerfüllung

Modell C ist eine Sonderform von Modell B und unterscheidet sich davon im Wesentlichen in der Organisation des Behindertentransports:

- In Modell C wird ein „Generalunternehmer“ respektive eine einzige Anbietergemeinschaft mit der Durchführung des Behindertentransports im Kanton Luzern beauftragt. Dieser Anbieter ist für den ganzen Kanton Luzern zuständig.
- In den anderen Leistungsbereichen erfolgt die Organisation wie in Modell B.
- Die Entgegennahme von Beschwerden in Bezug auf den Behindertentransportdienst wird in die Servicezentrale integriert. Damit sind kurze Wege zur Umsetzung von Verbesserungsmassnahmen im Betrieb im Rahmen eines Beschwerdemanagements gewährleistet.

Das Modell zielt auf eine kantonsweite Vereinheitlichung im Angebot hin und soll eine hohe Transparenz für Kunden und die Öffentlichkeit schaffen. Es soll den Verwaltungsaufwand für die Vergabe von Leistungen im Bereich Behindertentransport verringern. Der Kanton respektive die koordinierende Stelle des Kantons hat entsprechend nur einen einzigen Ansprechpartner auf Seiten der Anbieter. Einzelne Aufgaben, die in Modell B bei der Koordinationsstelle liegen, können bei diesem Modell dem „Generalunternehmer“ übertragen werden.

Die Leistungen werden wie in Modell B ausgeschrieben und mit dem gewählten Unternehmen vereinbart. Dieses Unternehmen ist frei, weitere Unterakkordanten einzusetzen, die gegenüber ihm selbst verrechnen.

9.3.2. Steuerungsinstrument Abgeltung

Die Funktionsweise ist die gleiche wie in Modell B. Gebietsbezogene Leistungsbündel werden aber nicht ausgeschrieben, sondern eine Ausschreibung für den Kanton insgesamt vorgenommen.

9.3.3. Koordinationsstelle

Die Koordinationsstelle des Kantons kann wie in Modell B eingerichtet werden. Sie wird in Modell C aber von einzelnen Aufgaben entlastet:

- Für gebietsübergreifende Fragen der Organisation von Behindertentransporten braucht nicht die Koordinationsstelle zuständig sein; diese Frage kann an das beauftragte Unternehmen vergeben werden.
- Dieses Unternehmen kann zudem die Aufgabe der generellen Information über das Behindertentransportwesen im Kanton Luzern erhalten, so dass die koordinierende Stelle an dieser Stelle entlastet ist.
- Das Führen des Beschwerdemanagements im Behindertentransport wird von der Koordinationsstelle auf den beauftragten Dienstleister verlagert.

Die steuernden Aufgaben in Bezug auf die Organisation der Transporte zu Heimen und Sonderschulen werden nicht dem Generalunternehmen übertragen und bleiben bei der Koordinationsstelle.

9.3.4. Transportunternehmen

In diesem Modell erfolgt beim beauftragten Anbieter eine Integration von Disponieren, Fahren und Informieren für das Gebiet des ganzen Kantons Luzern. Der Generalunternehmer übernimmt im Falle einer Vergabe von Unteraufträgen an Dritte das Qualitätsmanagement und prüft die beauftragten Betriebe/Dienstleister regelmässig. Die Qualitätsanforderungen an den Dienstleister entsprechen Modell B.

Im Modell Generalunternehmer haben die bestehenden Tixibetriebe unter Umständen die Möglichkeit, als beauftragte Betriebe für den Generalunternehmer regionale Aufgaben zu übernehmen. Allerdings besteht praktisch keine Einflussmöglichkeit, auf die Integration der Tixibetriebe in das System hinzuwirken. Insbesondere die geforderten Standards könnten für die Tixibetriebe eine zu grosse Hürde sein.

9.3.5. Tarifmodell

Das Tarifmodell entspricht demjenigen von Modell B.

9.3.6. Finanzierung

Gegenüber Modell B ergibt sich eine Verschiebung von einzelnen Aufgaben von der Koordinationsstelle zum beauftragten Unternehmen. Das im Rahmen einer Ausschreibung beauftragte Leistungsvolumen vergrössert sich damit um die betreffenden Aufgaben. Andererseits reduziert sich der Personalaufwand für die Koordinationsstelle, die damit „schlanker“ betrieben wird.
Damit muss auch beim Modell C von Kosten in ähnlicher Höhe wie im Modell B, also von rund Fr. 1.5 Mio. ausgegangen werden.

9.3.7. Überlegungen zur institutionellen Eingliederung

Für das Modell C gelten die selben Überlegungen wir für das Modell B. Deshalb wird auch im Fall des Modells C eine Zuteilung des Behindertentransportwesens ins BUWD des Kantons Luzern empfohlen.

9.3.8. Vor- und Nachteile

Vorteile:

- Geringe Transaktionskosten für den Kanton, schlanke Organisation der Koordinationsstelle
- Hoher Professionalisierungsgrad des Anbieters
- Ein einziger Ansprechpartner für Kunden
- Grössenvorteile des Anbieters bei der Fahrzeugbeschaffung können kostensenkend wirken
- Zentrale, einheitliche Schulung des Personals möglich, was qualitätsfördernd wirken kann

Nachteile:

- Mehrere leistungsfähige Anbieter resp. Anbietergemeinschaften im Kt. Luzern sind eine Voraussetzung für positive Wettbewerbseffekte dieses Ausschreibungsmodells; sonst Gefahr einer Monopolistensituation
- Bisherige Behindertentransportdienste wären gefährdet. Sie hätten keine Anrechte mehr auf Abgeltungen (heute Subventionen), sondern nur noch die Chance, in einer Anbietergemein-

schaft als Partner mitzuwirken oder allenfalls als Subakkordant des Globalanbieters Leistungen zu erbringen.
- Tendenz zu höheren Overheadkosten

9.4. Synergiepotential zwischen regelmässigen und unregelmässigen Fahrten

In Abhängigkeit des gewählten Modells können unterschiedliche Synergiepotentiale für die Abwicklung der regelmässigen Transporte der sozialen Einrichtungen entstehen:

- Wahl Modell A (Gutscheine): akkreditierte Transportunternehmen erfüllen bereits einen gesicherten Qualitätsstandard und verfügen über das notwendige Know-how für den Behindertentransport. Sie können somit ohne weitere Abklärungen mit Transporten der sozialen Einrichtungen beauftragt werden. Theoretisch ist auch eine Ausschreibung der Leistungen möglich.
- Wahl Modell B (regionale Anbieter): falls aus der einzusetzenden Task Force ein klares Fahrtenvolumen der sozialen Einrichtungen definiert werden kann, kann eine Ausschreibung angestrebt werden. Diese kann mit der regionalen Ausschreibung in der Agglomeration Luzern zusammen fallen oder auch getrennt durchgeführt werden. Eine Ausschreibung der Leistungen von Hohenrain ist in Rücksprache mit der Schulleitung zu prüfen.
- Wahl Modell C (Generalunternehmer): auch in diesem Modell könnten die in der Agglomeration zu erbringenden Leistungen für die sozialen Einrichtungen ausgeschrieben werden. Die Leistungen von Hohenrain sind evtl. in Rücksprache mit der Schulleitung mit einzubeziehen.

9.5. Übersicht zu den finanziellen Folgen der drei Modelle

	Modell A	**Modell B**	**Modell C**
Bruttokosten (Fr.) geschätzt gemäss Kapitel 9.1. bis 9.3.	1.3 Mio.	1.5 Mio.	1.5 Mio
davon Kosten Administration	250’000		
Fahrtenertrag (Fr.) Annahme: 28'000 Fahrten à Fr. 40.- (Selbstbehalt Fr. 10.-)	280’000	280’000	280’000
Fahrtenkosten netto (Fr.)	770’000	970’000	970’000
Jährlicher Bezuschussungsbedarf total (Fr.)	1.02 Mio.	1.22 Mio.	1.22 Mio.
Maximaler jährlicher Bezuschussungsbedarf (Fr.)	1.566 Mio (28'000 Fahrten à Fr. 47 Bezuschussung + Administration)	Kostendach ist in Ausschreibung vorgegeben; Risiko liegt bei den Nutzern, falls subventionierte Fahrten vor Ende Jahr bezogen sind.	Kostendach ist in Ausschreibung vorgegeben; Risiko liegt bei den Nutzern, falls subventionierte Fahrten vor Ende Jahr bezogen sind.

Nicht berücksichtigt sind in diesen Zahlen die Beträge für Mobilitätstrainings und Begleitdienste sowie für die regelmässigen Transporte der sozialen Einrichtungen. Ebenfalls fehlt der Initialaufwand von rund Fr. 200'000.- bei „Inbetriebnahme“ des Angebots, der durch die Akkreditierung der Transportunternehmen (Modell A) bzw. durch die Vergabe von Leistungsvereinbarungen mit Transportunternehmen (Modell B und C) sowie durch die erstmalige Überprüfung und Ausgabe von Fahrberechtigungen entstehen wird.

Durch die Empfehlung, bei allen drei Modellen das gleiche Tarifmodell anzuwenden, sind die Fahrtkosten für die BenutzerInnen in allen Modellen identisch.

Eine mögliche Ausgestaltung des Tarifmodells könnte wie folgt aussehen:

- Grundtarif pro Fahrt: Fr. 4.-
- Selbstbehalt bis Fr. 60.- auf dem Taxameter: 15%
- Über Fr. 60.- Übernahme des vollen Betrags durch die Benutzenden

Beispielbeträge
(der Einfachheit halber könnte mit einer Preistabelle gearbeitet werden, welche für eine bestimmte Bandbreite des Taxameterbetrags den zu bezahlenden Selbstbehalt auflistet).

Bruttobetrag Taxameter (Fr.)	Selbstbehalt Fahrgast (Fr.)
10.--	5.50
20.--	7.--
30.--	8.50
40.--	10.--
50.--	11.50
60.--	13.--

Der Betrag über Fr. 60.- muss vom Fahrgast ganz übernommen werden.

9.6. Vergleich und Bewertung der drei Modelle

Für die Bewertung spielen die Vorgaben, welche den Transportdienstleistern gestellt werden, eine zentrale Rolle. Schliesslich hängt die Zufriedenheit der Fahrgäste direkt mit der angebotenen Qualität und dem Preis der Leistung zusammen, und diese können vom Kanton direkt beeinflusst werden. Es wurde deshalb davon ausgegangen, dass in allen drei Modellen die entsprechenden Standards gesetzt und auch eingehalten werden. Dies spiegelt sich auch darin wider, dass die drei Modelle in der unten stehenden Bewertungstabelle zur Zielerreichung sehr eng zusammen liegen. Das Modell A erhält im Quervergleich die beste Bewertung mit 16 Punkten.

Voraussichtliche Zielerreichung der drei Modelle:

	Modell A: Gutscheine	Modell B: Regionale Ausschreibung	Modell C: General-unternehmer
1. Befriedigung der Nachfragerbedürfnisse			
Transparente Organisation und wenige Anlaufstellen	2	3	1
Kurze Fristen für die Reservation von Fahrzeugen*	1	1	1
Einfache telefonische Reservation, 24h/7Tage*	1	1	1
Hohe Verfügbarkeit, auch für Spontanfahrten*	1	1	1
Qualifiziertes Fahrpersonal mit lokalen Kenntnissen (*)	1	2	3
Günstige Fahrpreise*	1	1	1
Einheitliches Tarifsystem*	1	1	1
Information und Beratung zu Angeboten und ÖV	1	1	1
Beschwerde- und Qualitätsmanagement	1	1	1
2. Wirtschaftlichkeit und finanzielle Tragbarkeit			
Koordinations- und Verwaltungsaufwand	2	2	2
Investitionskosten	2	2	2
Betriebskosten+	2	2	2
Summe	**16**	**18**	**17**

Legende:
- 1: gute Zielerreichung
- 2: genügende Zielerreichung
- 3: ungenügende Zielerreichung
- * Kriterium ist abhängig von der konkreten Vereinbarung mit Tansportdienstleitern
- \+ Unterscheidung zwischen A und B/C wäre möglich. Die Datengrundlage ist aber sehr vage, weshalb darauf verzichtet wird. Es ergäbe sich eine weitere Besserstellung des Modells A.

Zur besseren Übersicht für die Entscheidungsträger sind anschliessend die wichtigsten Informationen in Form einer Tabelle zusammengestellt.

Übersicht über die drei Modelle

	Modell A: Gutscheine	Modell B: regionale Anbieter	Modell C: Generalunternehmer
Vorteile	• Bedürfnisgerechte Ausgestaltung • Selbststeuerung des Systems • Hohe Autonomie und Wettbewerb • Relativ geringer admin. Aufwand • Keine vollständigen Informationen über die Struktur der Nachfrage nötig • Erfahrungen aus anderen Kantonen • Beste Chancen für bisherige Transportdienste • Einfache Steuerung der Anzahl Fahrten durch Gutscheinabgabe	• Grosser Gestaltungsspielraum für den Kanton über eine zentrale steuernde Instanz (Koordinationsstelle) • Die Organisation ist dank ÖV-Erfahrungen politisch transparent und schon etabliert • Im Modell sind qualitätssteigernde Wettbewerbeselemente integriert • Hohe Finanzplanungssicherheit	• Tiefe Transaktionskosten beim Kanton • schlanke Organisation • Hoher Professionalisierungsgrad • Nur ein Ansprechpartner für Kunden • Grössenvorteile des Anbieters • Einheitliche Schulung des Personals • Hohe Finanzplanungssicherheit
Nachteile	• In ländlichen Gebieten kann es zu "natürlichen" Monopolen kommen • Räumliche und informelle Faktoren wirken wettbewerbshemmend • Rationale Entscheidungsfähigkeit der Nachfrager ist evtl. nicht gegeben • Kosten für die Verwaltung und die Administration des Gutscheinsystems	• In peripheren Räumen kommt ein Wettbewerb eventuell nicht zustande • Planungsrisiko liegt bei Kunden • Risiko des unternehmer. Versagens • Optimierung der Qualität des Systems durch die Nachfrager nicht möglich • Aufwendige Koordinationsstelle • Modell im Detail noch zu entwickeln • Integration der bisherigen Transportdienste schwierig	• Gefahr einer Monopolsituation • Planungsrisiko liegt bei Kunden • Bisherige Transportdienste haben nur noch die Chance, in einer Anbietergemeinschaft als Partner mitzuwirken, allenfalls als Subakkordant Leistungen zu erbringen oder gänzlich unabhängig zu operieren. • Tendenz zu höheren Overheadkosten
Kosten	• Beiträge an Begleitdienste und Mobilitätstrainings (ca. Fr. 50'000) • Kosten für regelmässige Fahrten (Modell noch offen; vgl. Teil B)		
	ca. Fr. 1.22 Mio. im Startjahr und danach jährlich rund Fr. 1.02 Mio. Davon rund Fr. 250'000 Administration	ca. Fr. 1.42 Mio. im Startjahr und danach jährlich rund Fr. 1.22 Mio. Davon rund Fr. 250'000 Administration	ca. Fr. 1.42 Mio. im Startjahr und danach jährlich rund Fr. 1.22 Mio. Davon rund Fr. 250'000 Administration

Teil D: Grobkonzept für die Evaluation

10. Evaluation des Behindertentransportwesens

10.1. Einleitung

Evaluationen im Sinne einer nachträglichen Überprüfung der Wirksamkeit von (staatlichen) Massnahmen, haben sich bewährt und helfen mit, Aufgaben mit einer hoher Qualität und einem effizienten Mitteleinsatz zu erledigen.
Diese allgemeine Aussage trifft in besonderem Masse auf ein Vorhaben wie die Einrichtung eines koordinierten Behindertentransportwesens zu. Die Resultate der Analyse und die Breite an möglichen Vorgehensansätzen lassen erkennen, dass es die einzig richtige Lösung nicht gibt. Umso wichtiger ist es, die schliesslich gewählte Lösung optimal umzusetzen und laufend den Erfahrungen anzupassen.
Um dieses Ziel zu erreichen, bietet sich das Instrument der Evaluation an. Im Folgenden werden die Grundlagen für die Evaluation des Behindertentransportwesens Luzern zusammengestellt. Diese müssen in Abhängigkeit des gewählten Modells und dessen effektiver Umsetzung angepasst und konkretisiert werden.

10.2. Analyse der Ziele des Behindertentransportwesens

Mit der Erarbeitung und besonders der Umsetzung eines Angebotskonzepts im Behindertentransportwesen des Kantons Luzern sind explizite wie auch implizite Erwartungen verbunden; und dies natürlich nicht nur von Seiten des Auftraggebers sondern auch von weiteren Akteuren im Behindertentransportwesen.

Als Grundlage eines Zielsystems BTW können Elemente der Aufgabenstellung für die Konzepterarbeitung dienen. Darin ist die Rede
- von einem einfachen, zweckmässigen und wirtschaftlichen Behindertentransportwesen (Fokus: Aufwand),
- von der Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse und der finanziellen Möglichkeiten behinderter Menschen (Fokus: NutzerInnen)
- sowie vom Einbezug bestehender Angebote (Fokus: heutige Transportanbieter).

Aus den bisherigen Arbeiten und Resultaten können diese Grobziele wie folgt verfeinert werden:
- Mobilität im Alltag, speziell auch in der Freizeit, muss auch Menschen mit einer Behinderung möglichst frei zugänglich sein.
- Das Grundangebot wird durch den öffentlichen Verkehr bereit gestellt. Mit seiner Entwicklung zu einer immer besseren Behindertentauglichkeit wird er in der Lage sein, einen immer grösseren Teil der Nachfrage abzudecken.
- Der Grad der Unterstützung orientiert sich am Bedürfnis (Art und Grad der Behinderung).
- Neben dem Grundauftrag, dem Personentransport von Menschen mit einer Behinderung gemäss festgelegten Kriterien, unterstützen weitere Dienstleistungen Behinderte in ihrer Mobilität. Dazu gehören Betreuungs- und Hilfeservices, Information und Kommunikation zum verfügbaren Angebot, Begleitdienste, Weiterbildung und Training für alle im BTW eingebundenen Akteure.

Zuletzt lassen sich auch aus der Analyse der aktuellen Situation weitere mögliche Ziele für das BTW Luzern ableiten:

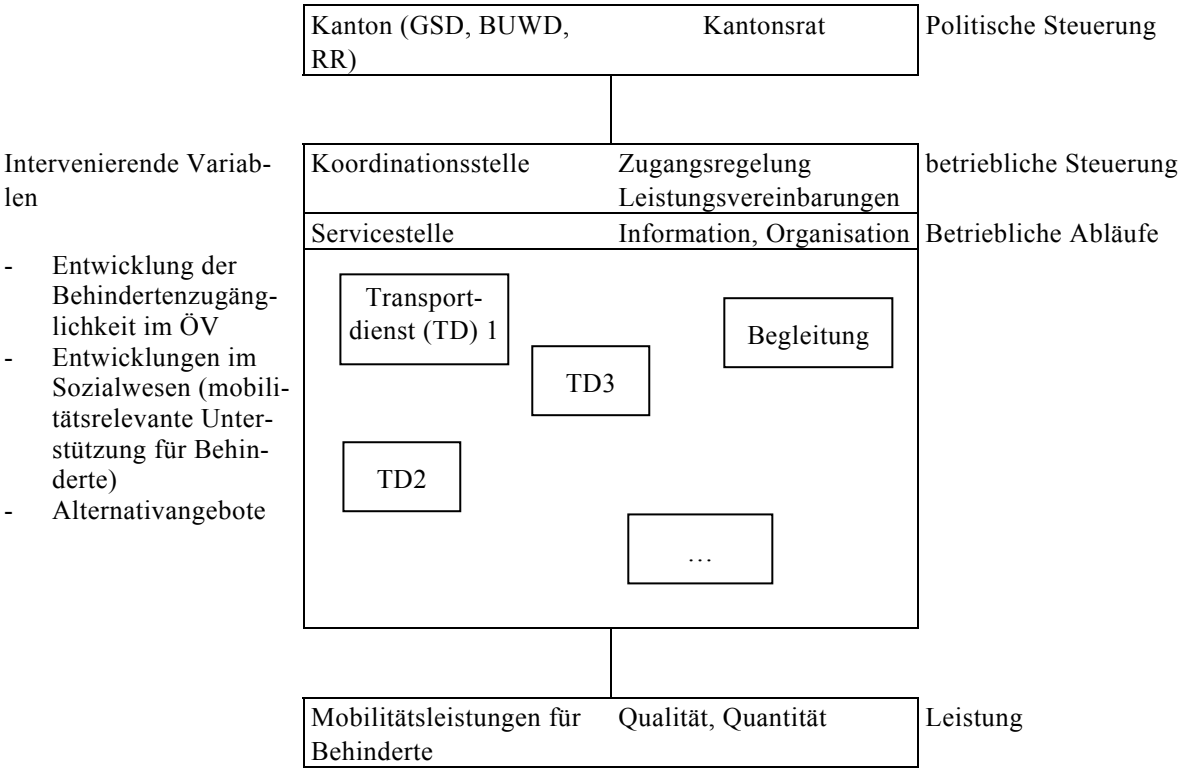
- grösstmögliche Effizienz bei der Erbringung der Transportleistungen
- eine zentrale Anlaufstelle für die NutzerInnen (Telefon und Internet)
- die Möglichkeit, sowohl langfristige Dauerafträge als auch kurzfristig spontane Fahrten anzufordern; möglichst auch in der Nacht und am Wochenende
- koordinierte Tarife für die Benutzung des BTW
- Für die Organisation des BTW kommen verschiedene Möglichkeiten in Frage. Es braucht eine schlanke, flexible Organisationsform, die die geforderten Leistungen bestmöglich erbringen kann.
- Steuerung zu Gunsten des ÖV (Information, Ausbildung, tarifliche Anreize)
- günstige, stabile und einheitliche Fahrpreise
- Schaffung einer „Beschwerdestelle“ für die laufende Verbesserung

10.3. Wirkungsmodellierung Behindertentransportwesen Luzern

Mit den Wirkungsmodellen sollen die Zusammenhänge zwischen dem Angebotskonzept BTW Luzern sowie den bewirkten Veränderungen und möglichen intervenierenden Variablen dargestellt werden.
Die oben dargestellten Ziele und Erwartungen, die mit der Realisierung des BTW verbunden sind, können nun den einzelnen Bereichen im Wirkungsmodell zugeordnet werden. Damit entsteht eine Übersicht, wo die Überprüfung der Zielerreichung ansetzen muss.

Ein erster Ansatz ist die Gliederung des BTW nach **funktionellen, organisatorischen Kriterien**. Dabei kann zwischen der politischen Steuerung, der betrieblichen Steuerung, den betrieblichen Abläufen und den erreichten Leistungen unterschieden werden.
Als intervenierende Variablen sind Entwicklungen im öffentlichen Verkehr und im Sozialwesen zu berücksichtigen. Zudem ist es möglich, dass Alternativangebote entstehen, welche die Resultate des BTW beeinflussen.

Abb. 9: Wirkungsmodell „Organisation“



Die zentralen Fragestellungen können nach diesem Modell exemplarisch wie folgt gegliedert werden (abhängig von effektiv realisiertem Angebotsmodell A-C):

Ebene des Wirkungsmodells	**Fragestellung der Evaluation**
Politische Steuerung	• Bewähren sich die Instrumente der Politik zur Beeinflussung der Rahmenbedingungen des BTW? • Wird die Politik durch die betrieblichen Arbeiten nicht zu stark belastet?
Betriebliche Steuerung	• Bewähren sich die Instrumente der betrieblichen Steuerung gegenüber den Leistungserbringern und gegenüber den Zielgruppen? • Ist die Flexibilität bei der Leistungsbestellung genügend gross, um auf Veränderungen des Umfeldes reagieren zu können? • Können die Aufgaben mit einem angemessenen Aufwand erfüllt werden? • Ist die Akzeptanz bei Leistungserstellern und Nutzern genügend gross?

Ebene des Wirkungsmodells	**Fragestellung der Evaluation**
Betriebliche Abläufe	• Funktioniert die Abgrenzung zwischen den verschiedenen Leistungserstellern? • Ist das ganze Kantonsgebiet auf einem genügenden Leistungsniveau erschlossen? • Bewährt sich die Zusammenarbeit über die Transportdienste im engeren Sinne hinaus, um den NutzerInnen die benötigten Informationen zur Verfügung stellen zu können? • Können die Aufgaben mit einem angemessenen Aufwand erfüllt werden? • Bestehen Anreize zur Nutzung des ÖV?
Leistung	• Werden die gesteckten Ziele bezüglich Verfügbarkeit, Flexibilität und Preis der Fahrten erreicht? • Bewährt sich das Reservationssystem (zentral – dezentral)? • Stehen die benötigten Informationen zur Verfügung? • Wird ein relevanter Anteil der Mobilitätsbedürfnisse behinderter Menschen gedeckt?

Ein **inhaltlicher Ansatz** geht von den erwarteten Leistungen aus und legt die darauf aufbauenden Zusammenhänge bezüglich Wirkung der Massnahmen und dem Resultat der Systemleistung dar.

Wirkungsmodell „Inhalt“

Leistung	Wirkung				Outcome
Angebotskonzept: - kürzere Reservationszeit - bessere Information - Schulung - Zugangsregelung - bessere Qualität - (günstigerer und) einheitlicher Fahrpreis	Wahrnehmung / Kenntnisnahme Angebot	subjektive Beurteilung des BTW bezüglich der Leistungen	Nutzungsverhalten bei den Zielgruppen BTW	Wirkungen auf BTW: - Verlagerung zum ÖV - Realisierung einer latenten Nachfrage - Veränderung der realisierten Nachfrage (häufiger, spontaner, Fahrzwecke)	- Wirtschaftlichkeit - Deckungsgrad der Mobilitätsbedürfnisse Behinderter - Unterstützung der Selbständigkeit Behinderter - Stärkere Nutzung des ÖV für das BTW

Intervenierende Variablen

Verbesserung Zugänglichkeit des ÖV	Entwicklung / Beurteilung der Beh.-zugänglichkeit im ÖV
Entwicklung des Sozialwesens (mobilitätsrelevante Unterstützung)	
Entwicklung Alternativangebote	

Der Anknüpfungspunkt ist die erwartete **Leistung**. Ziel des BTW Luzern ist es, die Verfügbarkeit und die Erwartungssicherheit bezüglich Durchführung der Fahrt und des Preises für Menschen mit bestimmten Transportbedürfnissen zu verbessern. Über eine einheitlich zu handhabende Zugangsregelung sind die Kriterien für die Benutzung des BTW klar und nachvollziehbar. Grundsätzlich kann die erwartete Leistung als „Qualitätssteigerung" zusammengefasst werden.

Die Leistung des koordinierten Behindertentransportwesens ist aber nicht nur von den Massnahmen im eigentlichen Konzept abhängig. Besonders die unabhängigen Veränderungen im Angebot des öffentlichen Verkehrs gemäss BehiG werden eine wichtige Rolle spielen, wenn es darum geht, die Nutzung des ÖV zu verstärken.
Zusätzlich ist es denkbar, dass im Sozialwesen Veränderungen eintreten werden, die das Behindertentransportwesen beeinflussen werden. Diese Entwicklungen müssen ebenfalls als intervenierende Variablen in die Untersuchungen einbezogen werden.
Und zuletzt ist es denkbar, dass neue, noch unbekannte Angebote entstehen werden, die zu Nachfrageverschiebungen im Behindertentransportwesen im Speziellen, aber natürlich genauso in der Mobilität im Allgemeinen, führen könnten.

Das neue bzw. verbesserte Angebot führt jedoch nicht automatisch zu Nutzungsveränderungen. **Wirkungen** wie Nutzungsveränderungen treten nur ein, wenn die NutzerInnen das neue Angebot zur Kenntnis nehmen und, aufgrund einer positiven Beurteilung, ihre Mobilität den neuen Bedingungen anpassen.
Hier wird es im Einzelfall schwierig sein, die Nutzungsveränderungen konkreten Massnahmen bzw. Angebotsverbesserungen zuzuordnen.

Für den Kanton Luzern als (neuer) Akteur im Behindertentransportwesen stehen aber nicht die Nutzungsveränderungen im Vordergrund, sondern **übergeordnete Ziele** wie

- das Erreichen eines genügenden Deckungsgrads der Mobilitätsbedürfnisse Behinderter im Kanton Luzern,
- die Unterstützung der Selbständigkeit Behinderter in Mobilitätsfragen und damit der Integration in die Gesellschaft,
- die Inwertsetzung der Investitionen in den öffentlichen Verkehr als Mitträger des ÖV-Angebots und dessen Anstrengungen zur Verbesserung der Behindertenzugänglichkeit,
- die Wirtschaftlichkeit der getroffenen Massnahmen zu Gunsten der Mobilität Behinderter.

Die im Rahmen des Behindertentransportwesens zu treffenden Massnahmen sind ein Teil, der zur Erreichung dieser Übergeordneten Ziele beiträgt. Sie können diesen übergeordneten Zielen auch zuwider laufen.
Dies gilt es im Rahmen der Evaluation des BTW Luzern immer kritisch zu hinterfragen, um die richtigen Schlüsse aus den Evaluationsergebnissen zu ziehen.

10.4. Hypothesen

In diesem Kapitel formulieren wir mögliche Hypothesen, die mit der Evaluation überprüft werden sollen. Auch hier gilt selbstverständlich, dass mit der Konkretisierung des BTW-Angebots gewisse Hypothesen weniger wichtig werden, während sich andere eher in den Vordergrund bringen.
Zu jeder Hypothese sind zudem mögliche Indikatoren aufgeführt, deren Erhebung wir als sinnvoll und möglich erachten.

10.4.1. Leistungshypothesen

- Wenn das neue Angebot BTW umgesetzt wird, werden mehr Fahrten durchgeführt (Indikator: Anzahl Fahrten bei BTD und ÖV).
- Wenn das neue Angebot BTW umgesetzt wird, sind Informationen zur Mobilität für Behinderte besser verfügbar (Indikator: Nutzung der Informationsangebote, subjektive Einschätzung durch die NutzerInnen).
- Wenn das neue Angebot BTW umgesetzt wird, verkürzt sich die erforderliche Reservationszeit für die NutzerInnen (Indikator: effektiver Reservationsvorlauf der realisierten Fahrten, Anzahl nicht realisierte Fahrten, da zu kurzfristig reserviert).
- Wenn das neue Angebot BTW umgesetzt wird, kann die Qualität der erbrachten Leistungen gesteigert werden (Anzahl Beschwerden, subjektive Einschätzung der Qualität durch die NutzerInnen).
- Wenn das neue Angebot BTW umgesetzt wird, bestehen klarere Regelungen bezüglich des Zugangs zum Angebot (Anzahl Rekurse bzw. Reklamationen betreffend der Berechtigungserteilung).

10.4.2. Wirkungshypothesen

- Wenn das neue Angebot BTW umgesetzt wird, entwickelt sich die subjektive Wahrnehmung/Kenntnisnahme des Angebots bezüglich der erwähnten Leistungen positiv (subjektive Einschätzung durch die NutzerInnen).
- Die Zunahme der positiven Einschätzung durch die NutzerInnen führt zu einer steigenden Nachfrage (neue NutzerInnen, neue Wege, Verschiebungen der Fahrzwecke).
- Die Information bezüglich der Möglichkeiten des ÖV und die Anreize im BTW erhöhen die Zahl und den Anteil der mit dem ÖV durchgeführten Behindertentransporte (Anzahl Fahrten im ÖV (soweit Daten vorliegen), subjektive Einschätzung der NutzerInnen).

10.4.3. Outcomehypothesen

- Mit der Umsetzung des Angebots BTW werden die Mittel der öffentlichen Hand möglichst effizient eingesetzt (Kosten pro km).
- Mit der Umsetzung des Angebots BTW werden die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen mit Behinderung besser gedeckt (subjektive Einschätzung).
- Mit der Umsetzung des Angebots BTW übernimmt der ÖV eine wichtigere Rolle im Behindertentransportwesen, was die Unterstützungsleistungen der öffentlichen Hand relativ zur Fahrtleistung reduziert (Anteil ÖV, Kosten pro km).
- Mit der Umsetzung des Angebots BTW wird die Selbständigkeit von Menschen mit Behinderung gestärkt (subjektive Einschätzung).

10.5. Evaluationsdesign

10.5.1. Vergleichsebenen

Die Evaluation des BTW Luzern basiert auf zwei Arten von Vergleichen:

- Längsschnittvergleich mit einer ersten (Teil-)Erhebung vor Einführung des neuen Konzepts
- Soll-Ist-Vergleich: Messung der Ergebnisse an den mit dem Konzept verbundenen Zielen

10.5.2. Methodische Zugänge

- Analyse verfügbarer Daten und Unterlagen:
  Dazu kann auf Zahlen der Transportdienste, der Koordinationsstelle und weiterer Akteure zurückgegriffen werden. Es ist bei deren Aufgabenbeschrieben darauf zu achten, dass die Erhebung systemrelevanter Daten zu den unmittelbar zu erbringenden Leistungen gehört.
- Befragung der NutzerInnen mittels einem schriftlichen Fragebogen:
  Der Erfolg des BTW Luzern wird zu einem grossen Teil durch die Beurteilung der NutzerInnen definiert. Eine repräsentative Befragung der Nutzersicht stellt deshalb ein unabdingbares Element der Evaluation des BTW Luzern dar. Im Vordergrund stehen (rückblickende) Informationen zur Nutzung und zur Zufriedenheit des Angebots sowie vorausschauende Informationen zu den Präferenzen der NutzerInnen als Grundlage für die Weiterentwicklung des Systems.
- Qualitative Interviews mit Anbietern/Betreibern sowie Vertretern aus Politik und Verwaltung:
  Das BTW Luzern wird immer nur so gut sein, wie das bereitgestellte Angebot. Dafür ist der Einbezug der Anbieterseite von grundlegender Bedeutung. Nur wenn diese ihre Anliegen in die Konzeption einbringen können, werden sie motiviert sein, ihren Beitrag zu leisten. Die Anbieter werden aus ihren täglichen Erfahrungen eine sehr wichtige Quelle für Entwicklungen des BTW Luzern sein.
  Auf der anderen Seite sind mit dem BTW Luzern übergeordnete Ziele verbunden, die für die Politik und die Verwaltung von Bedeutung sind. Die Erreichung dieser Ziele kann einerseits über die verfügbaren Daten quantifiziert werden. Wir schätzen andererseits die qualitative Beurteilung des Behindertentransportwesens durch diese Akteure als relevant für dessen Unterstützung und Entwicklung ein. Zudem bestehen sowohl von Nutzer- als auch Anbieterseite Verbindungen in Politik und Verwaltung, sodass diese auch als eine Art Frühwarnsystem benutzt werden sollen.

10.5.3. Zeitlicher Ablauf der Evaluation

Eine erste (angepasste) Durchführung der Evaluation vor der Umsetzung des neuen Angebots ermöglicht einen direkten Vergleich mit der ersten Evaluationsdurchführung nach der Umsetzung. Diese zwei Erhebungen sollen im Zeitraum der Konzeption, also vor der Umsetzung, und dann rund ein Jahr nach der „Inbetriebnahme“ des BTW Luzern durchgeführt werden. Danach empfehlen wir eine regelmässige Durchführung der Evaluation im Abstand von jeweils zwei Jahren, wobei die Datenindikatoren jährlich zusammengestellt und in die Planung und Steuerung einfliessen sollen.

10.5.4. Organisation der Evaluation

Die Verantwortung für die Durchführung der Evaluationen liegt bei der dannzumal verantwortlichen Stelle der kantonalen Verwaltung. Die Vorbereitungen der Evaluation müssen parallel zum Aufbau des BTW Luzern erfolgen, damit die Längsschnittanalyse möglich wird, und damit die zu beauftragenden Leistungsersteller zur Erhebung der Datengrundlage verpflichtet werden können.

Die Durchführung der Evaluation sollte einer externen, in keiner Weise mit dem BTW Luzern verbundenen Stelle in Auftrag gegeben werden, um mögliche Interessenkonflikte auszuschliessen.

Vertreter der betroffenen Akteure – Politik, Verwaltung, Nutzer, Anbieter – begleiten die Evaluation und damit, bis zu einem gewissen Grad, die Weiterentwicklung des BTW Luzern. Die Einrichtung einer solchen Begleitgruppe wird aus Gründen der Akzeptanz sowie der fachlichen und politischen Abstützung empfohlen.

Anhang: Dokumentation des Berner Modells

- Stiftungszweck
- Jahresbericht 2006
- Tarifliste
- Anrecht: Bestimmungen
- Kundenreglement
- Akkreditierte Unternehmen
- Alternative Angebote (ohne kantonale Unterstützung)
- Vorgehen beim Stellen eines Antrags für eine Fahrberechtigung
- Antragsformular für eine Fahrberechtigung

Adresse:
Stiftung Behindertentransport Kanton Bern
Schwarztorstrasse 32
3000 Bern 14
Tel. 031 387 55 65
E-Mail: info@stiftung-btb.ch

Die Ende 1997 gegründete Stiftung Behindertentransport löste den seit 1994 existierenden Verbund bernischer Behinderten- und Betagtentransportdienste (VBBT) ab. Sie **bezweckt** die **Integration mobilitätsbehinderter Personen** im IV- und im AHV-Alter in ihr gesellschaftliches Umfeld, insbesondere durch ein Angebot an geeigneten Transportmöglichkeiten. Der Stiftungszweck richtet sich in erster Priorität auf Personen mit Wohnsitz im Kanton Bern. Zur Erfüllung ihres Zwecks kann die Stiftung insbesondere

- die Trägerschaft von Behindertentransportdiensten übernehmen
- Aufträge an Dritte zur Organisation eines Transportdienstes erteilen
- Beiträge an Transportdienste leisten

Die Stiftung ist gemäss Auftrag des Kantons Bern zuständig für die gesamte Angebots- und Budgetsteuerung sowie für Verträge (Leistungsvereinbarungen) mit den Fahrdiensten im Kanton für sogenannte Freizeitfahrten (Schul- und Arbeitsfahrten werden durch die IV direkt finanziert).

Die Stiftung wahrt die Interessen Behinderter bei Verkehrsfragen auf allen Ebenen, insbesondere aber im Bereich Nahverkehr. Sie setzt sich für die Integration des Behindertentransportes in den öffentlichen Verkehr (ÖV) ein.

Die Stiftung hat gemeinnützigen Charakter und verfolgt keinerlei Erwerbszweck.

Download Jahresbericht 2005 (316 KB)

---

schwarztorstrasse 32, postfach, 3000 bern 14, tel. 031 387 55 65

Stiftung
Behindertentransport Kanton Bern
Fondation transports-handicap du canton de Berne
jahresbericht 2006
rapport annuel
Schwarztorstrasse 32, Postfach, 3000 Bern 14, Tel. 031 387 55 65, Fax 031 382 01 55, www.stiftung-btb.ch

VORWORT DES PRÄSIDENTEN

Die Wogen glätten sich

Nachdem als Folge der ab 2005 weggefallenen IV-Subventionen für den Behindertenfreizeittransport eine Fahrtenkontingentierung und massive Preiserhöhungen eingeführt werden mussten, fielen die Fahrberechtigten und einzelne Transportanbieter aus allen Wolken. Die Aufregung war verständlicherweise gross; die Proteste waren es auch. Das bewirkte politischen Druck. So zeigte der bernische Grosse Rat ein Einsehen und erhöhte den kantonalen Subventionsbetrag um eine halbe Million.

Trotzdem blieben die Einschränkungen für die Fahrberechtigten spürbar hoch. Aber Kontingentierung und Preiserhöhungen förderten bei denjenigen, die dazu in der Lage waren, einen Umsteigeeffekt auf den immer behindertenfreundlicher werdenden öffentlichen Verkehr.

Nach einigen Erfahrungen mit dem neuen System konnte der BTB das Kontingent erhöhen und die Preise senken. Zusammen mit weiteren Verbesserungen – z.B. Schaffung Fonds Härtefalle – hat sich die Situation glücklicherweise entspannt. Auch die Transportdienste haben sich der neuen Lage angepasst. So kann heute von einer gewissen Beruhigung gesprochen werden.

Das ist zum einen erfreulich. Zum andern dürfen wir uns aber keinen Illusionen hingeben. Wir wollen weiter Fortschritte erreichen für die sowieso Benachteiligten, werden aber stets mit Problemen konfrontiert werden und dann gilt es (auch) diese möglichst gut zu lösen.

In diesem Sinne allen gute Fahrt.

Andreas Laubenberger, Präsident der Stiftung BTB

AVANT-PROPOS DU PRESIDENT

Une certaine accalmie

Lorsqu'ils ont eu vent du contingentement des courses et de la nette hausse des prix consécutifs à la suppression, à partir de 2005, des subventions de l'AI pour les courses liées aux loisirs, les ayants droit et certains prestataires de transports sont purement et simplement tombés des nues. Ils ont, à juste titre, manifesté leur grogne et leur incompréhension et, ainsi, fait pression sur les milieux politiques. Reconnaissant le caractère délicat de la situation, le Grand Conseil bernois a fini par relever la subvention annuelle cantonale de un demi-million de francs.

Il n'en reste pas moins que les ayants droit se sont heurtés à des restrictions de taille. Pour les usagers qui en ont la possibilité, cependant, la réduction du nombre des courses et la hausse des prix les ont incités à recourir aux transports publics, lesquels sont de plus en plus accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Après quelque temps, la Fondation transports-handicap du canton de Berne (THB) a pu desserrer l'étau (relèvement du contingent, baisse des prix). Accompagnées d'autres améliorations (p. ex. création du Fonds «Cas rigueur»), ces mesures ont permis – à notre grande satisfaction – de détendre la situation. Les services de transport se sont eux aussi adaptés à la nouvelle donne et, aujourd'hui, on peut parler d'une certaine accalmie.

S'il y a de quoi se réjouir, il ne faut pas pour autant se bercer d'illusions: plutôt que nous reposer sur nos lauriers, nous voulons aller de l'avant pour toutes les personnes qui sont défavorisées quoi qu'il arrive, en restant conscients que nous nous heurterons toujours à des difficultés, qu'il conviendra de surmonter avec intelligence.

A toutes et à tous, je souhaite bonne route !

Andreas Laubenberger, Président de la Fondation THB

2006 - ZURÜCK ZUR «NORMALITÄT»?

Nach dem Schock der 4. IV-Revision im Jahr 2005 hat sich im darauf folgenden Jahr tatsächlich vieles beruhigt. Auch die Fahrtenzahl erreichten wieder die budgetierten Werte.

Vergleicht man das Angebot der Stiftung BTB jedoch mit dem öffentlichen Verkehr (öV), dann wird sofort klar: Die mobilitätsbehinderten Kundinnen erhalten eine Dienstleistung, die aufgrund der beschränkten Mittel sowohl beim Preis als auch bei der möglichen Anzahl der Transporte bei weitem nicht mithalten kann.

Eingeschränkte Mobilität heisst somit auch «behinderte» Integration. Solange dies noch in Kauf genommen werden muss, kann von einem befriedigenden Zustand kaum die Rede sein.

ENTWICKLUNG IN ZAHLEN

Im Jahr 2006 wurden kantonsweit rund **76‘000 Freizeitfahrten** durchgeführt, was einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um rund 40% entspricht. So erfreulich die Erholung nach dem Einbruch im Jahr 2005 auch ist: Mit diesem Fahrtenvolumen ist das BTB-Budget nun erneut am Limit.

Der Anteil der IV-Fahrten betrug wie im Vorjahr ca. 60%; der Anteil der Rollstuhltransporte lag bei 54% (Vorjahr 58%).

Die Zahl der registrierten **berechtigten Personen** betrug Ende 2006 ca. 4‘000, davon rund 1‘600 im IV-Alter und 2’400 im AHV-Alter. Die Zahl der aktiven Benutzerinnen des Angebots ist allerdings kleiner: Es sind dies etwa 1’000 Personen im IV-Alter und ca. 1’300 Personen im AHV-Alter. Nach dem Rückgang im Jahr 2005 ist hier nun wieder ein Anstieg zu verzeichnen.

Die durchschnittliche **Fahrtenzahl pro aktive Benutzerin** betrug im IV-Bereich ca. 45 Fahrten (Vorjahr 34), im AHV-Bereich ca. 24 Fahrten (Vorjahr 21).

Die **Kosten pro Fahrt** betrugen im Jahr 2006 im Durchschnitt Fr. 41.00, was einer Abnahme um rund 10% gegenüber dem Vorjahr entspricht. In den vergangenen Jahren waren die Durchschnittskosten pro Fahrt kontinuierlich gestiegen, insbesondere durch verändertes Fahrverhalten (z.B. längere Fahrten). Dass nun eine Trendwende zu verzeichnen ist, hängt in erster Linie mit dem seit Januar 2005 im Raum Bern geltenden Wettbewerb unter den Anbietern zusammen. Die so «freigewordenen» Mittel wurden weitgehend in Form von tieferen Tarifen an die Kundinnen weitergegeben.

2006 - LE RETOUR A LA NORMALITE?

Après l’onde de choc consécutive à la 4e révision de l’AI, en 2005, l’année 2006 a été placée sous le signe de l’apaisement, et le nombre de courses a de nouveau atteint le chiffre budgété.

*Cependant, si l’on **compare** l’offre de la Fondation THB avec celle des transports publics, on se rend bien compte que les clients à mobilité réduite bénéficient d’une prestation qui n’est pas viable compte tenu des moyens disponibles aussi bien en termes de prix que de nombre possible de transports.*

Dès lors, «à mobilité réduite» rime avec «à intégration réduite». Tant que cette situation perdure, il n’est guère possible de dresser un état des lieux satisfaisant.

EVOLUTION EN CHIFFRES

*Durant l’année écoulée, quelque **76‘000 courses pour les loisirs** ont été effectuées sur le territoire cantonal, ce qui équivaut à une augmentation de 40% par rapport à 2005. Aussi réjouissante que soit cette embellie après le choc de 2005, avec ce volume de courses, la Fondation THB atteint une fois de plus ses limites budgétaires.*

La part des déplacements AI a représenté environ 60% des courses (pas de changement d’une année à l’autre); la part des transports concernant des personnes en fauteuil roulant s’est inscrite autour des 54% (contre 58% en 2005).

*A fin 2006, on dénombrait quelque 4‘000 **ayants droit**, (1‘600 en âge AI et 2‘400 en âge AVS), parmi lesquels env. 2‘300 usagers actifs réguliers seulement (1‘000 en âge AI et 1‘300 en âge AVS). Après le repli de 2005, la tendance s’inscrit à nouveau à la hausse.*

*En moyenne, chaque **usager actif** en âge AI a commandé près de 45 **courses** (contre 34 en 2005) et chaque usager actif en âge AVS, quelque 24 courses (2005 : 21).*

*En 2006, le **coût par course** s’est monté à 41 francs en moyenne, ce qui représente une diminution de quelque 10% d’une année à l’autre. Au cours des exercices écoulés, on a enregistré une hausse continue du coût moyen par course, en raison surtout du changement de comportement (p. ex. courses plus longues). Si la tendance est en train de s’inverser, c’est avant tout en raison de la concurrence qui s’est instaurée entre les prestataires de la région de Berne depuis janvier 2005. Les moyens ainsi «libérés» ont été largement répercutés sur les clients sous la forme de tarifs plus avantageux.*

Nach **Regionen** belief sich der **Fahrtenaufwand brutto** auf (gerundet):

	2006	2005
● Bern Stadt und Region	1‘850‘000.—	1‘200‘000.—
● Biel-Seeland	330‘000.—	195‘000.—
● Emmental-Oberaargau	150’000.—	90‘000.—
● Berner Oberland	500‘000.—	375‘000.—
● Laupen / Konolfingen	300‘000.—	170‘000.—
● Berner Jura	40‘000.—	40‘000.—
Total	**3‘170‘000.—**	**2‘070‘000.—**

Der **Fahrtenertrag** (Selbstbehalt der Kundinnen) betrug rund 575’000.-- (Vorjahr 615’000.--). Das sind rund 18% der Brutto-Fahrkosten (Vorjahr 30%) oder 16% der Gesamtkosten (Vorjahr 26%). Die übrigen Kosten werden durch die Subventionen des Kantons gedeckt. Pro Einzelfahrt bezahlt der Fahrgast dadurch im Durchschnitt knapp Fr. 8.00.

Der ordentliche **Verwaltungsaufwand** lag im vergangenen Jahr bei ca. Fr. 279‘000.-- (Vorjahr 277‘000.--); das entspricht gut 8% des Gesamtaufwandes (Vorjahr 11%). Die Erfahrungen der vergangenen Jahre zeigen, dass mit einem Verwaltungsaufwand von rund 300‘000 Franken ein Budget von weit über 5 Mio. gesteuert werden kann. Bei sinkendem Gesamtbudget kann aber der Verwaltungsaufwand kaum entsprechend gekürzt werden – im Gegenteil: Der gezielte Einsatz der geringeren Mittel erfordert zusätzliche Massnahmen, wie zum Beispiel die Steuerung und Verwaltung des «Fonds Härtefälle».

Dass sich der Aufwand für diesen Fonds 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 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), was annähernd dem gesamten Verwaltungsaufwand entspricht.

*Les **frais de course bruts** par **région** (montants arrondis) se sont élevés à :*

	2006	2005
● *Ville et région de Berne*	*1‘850‘000.—*	*1‘200‘000.—*
● *Bienne-Seeland*	*330‘000.—*	*195‘000.—*
● *Emmental-Haute Argovie*	*150’000.—*	*90‘000.—*
● *Oberland bernois*	*500‘000.—*	*375‘000.—*
● *Laupen / Konolfingen*	*300‘000.—*	*170‘000.—*
● *Jura bernois*	*40‘000.—*	*40‘000.—*
Total	**3‘170‘000.—**	**2‘070‘000.—**

*Le **revenu des courses** (franchise des clients) s’est élevé à quelque 575‘000 francs (contre 615‘000 en 2005), soit environ 18% des coûts bruts (2005 : 30%) ou 16% des coûts totaux (2005 : 26%). Le reste des frais a été couvert par les subventions du canton. L’usager paie donc à peine 8 francs par trajet simple en moyenne.*

*Les **charges administratives** ordinaires se sont élevées à environ 279‘000 francs en 2006 (contre 277‘000 francs en 2005), ce qui représente bien 8% des dépenses totales (2005 : 11%). Ce qui s’est passé ces dernières années nous a prouvé que, avec des charges administratives de 300‘000 francs environ, on pouvait piloter un budget bien supérieur à 5 millions de francs. En cas de resserrement du budget, par contre, les frais d’administration ne pourraient pas être réduits en conséquence. Au contraire, même, car l’utilisation ciblée des moyens ainsi limités suppose la mise en œuvre de mesures supplémentaires telles que la gestion et le pilotage du fonds «Cas rigueur».*

Les dépenses consenties pour ce fonds se justifient d’ailleurs par le fait que l’on recherche spécifiquement des solutions de rechange pour le financement dans le cadre du traitement des demandes. C’est la seule manière de faire un usage cohérent des prestations complémentaires (PC) pour couvrir le coût des courses liées à des thérapies, par exemple. Cela permet de décharger le budget de la Fondation THB ; quant aux clients ayants droit aux PC, ils peuvent utiliser leurs bons pour les courses restantes dans un but d’intégration sociale. On peut estimer le volume des coûts ainsi «transférés» à environ 250‘000 francs (la tendance étant à la hausse), ce qui correspond plus ou moins aux charges administratives totales.

MEHR WETTBEWERB - TIEFERE KOSTEN

Am 1. Januar 2006 galt 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 Tarifsystem eingeführt: Im Unterschied zu den vorher gültigen «Pauschaltarifen» werden nun die Selbstbehalte der Kundinnen nach einer abgestuften Tariftabelle ermittelt, womit die unterschiedlichen Preise der Fahrdienste sich auch in verschiedenen Tarifen für die Fahrgäste niederschlagen.

Trotz teilweise heftigem Widerstand von Betax wurde die Neuerung wie geplant umgesetzt – mit Erfolg: Die Brutto-Preise der Fahrdienste sanken gegenüber früher deutlich, womit die Kundschaft von tieferen Tarifen (und damit einhergehend auch mehr Fahrten) profitieren konnte. Hinzu kommt die Wahlfreiheit unter mehreren Angeboten.

Die guten Erfahrungen mit diesem Modell bestärkten die Stiftung BTB in der Absicht, per 1. Januar 2007 die Einführung dieser Lösung im **gesamten Kantonsgebiet** vorzubereiten.

DURCISSEMENT DE LA CONCURRENCE - BAISSE DES COÛTS

A compter du 1er janvier 2006, le monopole exercé jusque-là dans la région de Berne par Betax a fait place à la libre concurrence entre plusieurs prestataires. Un nouveau système tarifaire a été introduit dans cette même région. Au contraire des «forfaits» valables jusqu'alors, les franchises des clients sont désormais déterminées sur la base d'un barème échelonné, si bien que les divers prix des services de transport se répercutent sur les tarifs appliqués aux usagers.

En dépit de l'opposition parfois virulente de Betax, la nouveauté a été introduite comme prévu et avec succès. Concrètement: les prix bruts des services de transport ont fortement diminué, de telle sorte que la clientèle a bénéficié de tarifs plus avantageux (d'où, en toute logique, une augmentation du nombre de courses). En outre, les usagers sont maintenant libres de choisir l'offre qui leur convient parmi plusieurs prestataires.

*Les expériences positives réalisées avec ce modèle ont conforté la Fondation THB dans son intention d'introduire cette solution **à l'échelle du canton** au 1er janvier 2007.*

AUSLEGEORDNUNG IM BEHINDERTENTRANSPORT

Nach den Turbulenzen rund um den Ausstieg der IV aus der Finanzierung des Behindertentransportes entschloss sich die Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern (GEF) noch im Jahr 2005, den gesamten Behindertentransport im Kantonsgebiet einer vertieften Analyse zu unterziehen. Ziel war es, die bedarfsgerechte Versorgung, die Finanzierung und die Steuerung des Behindertentransportes optimal zu gestalten.

In der Analysephase wurden Daten in den verschiedenen Angebotsbereichen erhoben. 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

LE TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES SOUS LA LOUPE

Après les remous provoqués par la suppression de la contribution de l'AI au transport des personnes handicapées, la Direction de la santé publique et de la prévoyance sociale du canton de Berne (SAP) a décidé, en 2005 encore, de soumettre les transports-handicap du canton de Berne à une analyse minutieuse. Objectif : disposer d'une offre adaptée aux besoins ainsi que d'un financement et d'un pilotage structurés de manière optimale.

Les données ont été collectées dans les différents secteurs de l'offre de transport pour handicapés. Outre le domaine, subventionné, des loisirs géré par la Fondation THB, il y a lieu d'évoquer notamment les transports assurés par les foyers et les ateliers (avec leurs propres véhicules), le Service de transport de la Croix-Rouge suisse, les services d'aide et de soins à domicile, les particuliers et, bien sûr, les entreprises de taxi. Les buts de course sont aussi divers et variés que les différentes structures: courses pour se rendre au travail ou aller à l'école, courses dites d'occupation (c'est-à-dire courses pour se rendre «au travail» non financées par l'AI), courses à des fins de thérapie ou pour rentrer à la maison le week-end (résidents de foyers), courses pour aller dans un centre de

der verschiedenen Fahrzwecke läuft über unterschiedliche Kassen, zum Teil überschneidend.

Schon diese Aufzählung zeigt, dass der Behindertentransport ein zwar volumenmässig relativ kleines, aber sehr **komplexes** Geflecht von Beteiligten und Strukturen darstellt. Entsprechend schwierig dürfte es sein, Lösungen zu kreieren, die «aus einem Guss» sind. So sind z.B. schon Forderungen erhoben worden, dass alles «aus einer Kasse» finanziert werden sollte, um die Sache für die mobilitätsbehinderten Benutzerinnen zu vereinfachen. Angesichts der Tatsache, dass bei der Finanzierung u.a. die IV, Krankenkassen, EL, Hilflosenentschädigung sowie kantonale Subventionen beteiligt sind, dürfte sich ein solches Anliegen als in nächster Zeit nicht eben realistisch erweisen.

In zahlreichen Interviews mit verschiedenen Interessenvertreterinnen des Behindertenbereiches wurden durch einen externen Berater Problembereiche, Ideen und Lösungsvorschläge aufgearbeitet. So kompliziert der Behindertentransport sich darstellt, so verschieden sind denn auch die Urteile über den Ist-Zustand und die Ansichten über den Bedarf und optimale Strukturen. Unbestritten ist jedoch, dass die «Freizeitfahrten» ein wichtiger Beitrag an die Integration von mobilitätsbehinderten Menschen sind.

Es wird Aufgabe der GEF als verantwortliche Direktion sein, die entsprechenden Schlüsse aus der Analyse zu ziehen und die folgerichtigen Strukturen festzulegen. Durch die Komplexität der Angelegenheit konnte das Projekt bis Ende 2006 noch nicht abgeschlossen werden. Die Entscheidungen der GEF über das zukünftige Steuerungs- und Finanzierungsmodell sollten jedoch im Frühjahr 2007 vorliegen.

WEGE ZUR SICHERSTELLUNG DER FINANZIERUNG

Zusätzliche Mittel für den Behindertentransport sind schon seit Jahren ein Thema, nicht zuletzt aufgrund der 4. IV-Revision. Eine mögliche Finanzierungsquelle, die dabei immer wieder im Gespräch war, ist der öffentliche Verkehr.

Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) sind die Anbietenden im Bereich öV verpflichtet, innerhalb von bestimmten Übergangsfristen ihr Angebot behindertengerecht auszugestalten. Bis dies der Fall ist, müssen u.U. Ersatzlösungen durch den öV angeboten oder finanziert werden.

Während im Bereich des behindertengerechten «Umbaus» gerade auch im Kanton Bern Millionen investiert werden,

jour ou encore courses pour les loisirs. Ces dernières comprennent aussi les transports pour les besoins quotidiens tels que les achats, etc. Le financement des différents types de courses s'effectue par le biais de caisses différentes qui, pour certaines, se chevauchent.

*A elle seule cette énumération suffit à démontrer que si le transport de handicapés présente un volume relativement faible, il implique un entrelacs **fort complexe** de personnes, d'instances et de structures. Aussi sera-t-il très vraisemblablement difficile de trouver des solutions «universelles». Certaines voix se sont déjà élevées pour réclamer un financement «d'une seule caisse» afin de simplifier les démarches pour les usagers à mobilité réduite. Or cette demande est pour le moins irréaliste si l'on considère que le transport des personnes handicapées est financé, entre autres, par l'AI, les caisses-maladie, les PC, les allocations pour impotents et le canton (subventions).*

De nombreux entretiens menés avec différents représentants des intérêts des personnes handicapées ont permis aux conseillers externes mandatés à cet effet d'identifier les problèmes et d'élaborer idées et propositions. Les résultats de l'analyse de la situation et les perspectives en matière de besoins et de structures sont aussi variés que le domaine des transports-handicap est complexe. Nul ne conteste cependant que les courses pour les loisirs sont un vrai plus pour l'intégration des personnes à mobilité réduite.

En tant que Direction compétente, la SAP devra tirer les conclusions de son analyse et mettre en place les structures qui s'imposeront. Etant donné la complexité de ce dossier, le projet n'a pu être mené à terme pour fin 2006, et les décisions de la SAP concernant le futur modèle de pilotage et de financement devraient être présentées au printemps 2007.

MOYENS DE GARANTIR LE FINANCEMENT

Comment trouver des moyens nécessaires pour financer le transport des personnes handicapées ? Voilà une question qui se pose depuis des années déjà, bien avant que la 4e révision de l'AI n'entre en vigueur. Or, dans ce contexte, les transports publics constituent l'une des possibles sources de financement et, à ce titre, sont d'ailleurs régulièrement remis sur le tapis.

En vertu de la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand), les transports publics sont tenus, à l'échéance d'un délai transitoire défini, d'adapter leur offre aux besoins des personnes handicapées. D'ici là, ils doivent trouver ou financer des solutions de remplacement.

läuft bei den Ersatzlösungen ausser im Kanton Zürich, wo der Behindertentransport durch den Zürcher Verkehrsverbund mitfinanziert ist, kaum etwas.

Verschiedene politische Vorstösse wurden schon unternommen, um auch im Kanton Bern eine Unterstützung durch den öV zu erreichen. Im Sommer 2006 diskutierte eine Delegation der Kantonalen Behindertenkonferenz (KBK) entsprechende Forderungen mit dem Amt für öffentlichen Verkehr. Bei der Vernehmlassung zum Angebotsbeschluss (Verlängerung bis 2009) doppelte die KBK nach und stellte den Antrag, im Angebotsbeschluss eine Mitfinanzierung des Behindertentransports zu integrieren. Die Idee des Antrages beruhte auf dem Konzept einer sich ergänzenden Finanzierung: Grundfinanzierung durch den öffentlichen Verkehr bis zur vollständigen behindertengerechten Ausgestaltung des öV gemäss BehiG; Finanzierung der behinderungsbedingten Mehrkosten sowie der Kosten von Personen, welche gar nie den öV werden gebrauchen können, durch den Sozialbereich.

Aus den folgenden Gründen gestaltet sich die Umsetzung dieses Anliegens nun zunehmend als schwierig:

- Nach öV-Gesetz des Kantons Bern (öVG) können nur Mittel zur Finanzierung eines Angebots bereitgestellt werden, für das nicht schon über andere Gesetzte «ausreichende» Beiträge fliessen. Der Behindertentransport ist heute durch die GEF auf der Basis des Sozialhilfegesetztes (SHG) finanziert. Ob die Beiträge ausreichend sind, ist eine Interpretationsfrage. Auch wenn wir sie als keineswegs ausreichend beurteilen: Es besteht auf jeden Fall das Risiko, dass die «ergänzende» Finanzierung an diesem Punkt scheitern könnte.
- Grundsätzlich finanziert der Kanton Bern einen Angebotsbereich jeweils aus einer Kasse und unter der Verantwortung einer einzigen Direktion. Damit besteht die Gefahr, dass bei einer allfälligen Finanzierung über den öV die GEF aussteigen könnte. Ein solches Nullsummenspiel bringt natürlich niemandem etwas.
- Sollte es doch gelingen, Gelder aus zwei Direktionen zu erhalten, würde sich die Steuerung entsprechend komplizierter gestalten: Der öV kennt ganz andere «Spielregeln» als sie der bernische Behindertentransport bisher zu Anwendung brachte. Gäbe es dann zwei parallel laufende Systeme, ein «altes» und ein öV-System mit Submission, Bestellverfahren usw.?

Alors que le canton de Berne investit lui aussi des millions pour la «transformation» des structures en fonction des besoins des personnes handicapées, il n'existe guère de solutions de remplacement, si ce n'est dans le canton de Zurich, où les services de transports-handicap sont financés en partie par le Zürcher Verkehrsverbund (transports publics zurichois).

Plusieurs interventions politiques ont déjà été déposées en vue d'obtenir un soutien des transports publics dans le canton de Berne. En 2006, une délégation de la Conférence cantonale bernoise des handicapés (CCH) a discuté de ces exigences avec l'Office des transports publics (OTP). La CCH est revenue à la charge dans le cadre de la procédure de consultation de l'arrêté sur l'offre (prolongation jusqu'en 2009) en demandant que le cofinancement du transport de personnes handicapées soit intégré dans l'arrêté sur l'offre. L'idée de la demande se fondait sur le concept d'un financement complémentaire : financement de base par les transports publics jusqu'à ce que l'aménagement des transports publics conformément aux besoins des personnes handicapées selon la LHand soit achevé; financement par le domaine social des frais supplémentaires liés au handicap et des coûts générés par les personnes qui ne sont absolument pas en mesure d'utiliser les transports publics.

Pour les raisons énumérées ci-dessous, la mise en œuvre de cette requête semble de plus en plus irréalisable :

- *En vertu de la loi sur les transports publics du canton de Berne (LCTP), des subventions ne sont octroyées pour financer une offre que si les subventions obtenues en vertu d'autres lois sont «insuffisantes». Le transport de personnes handicapées est actuellement financé par la SAP sur la base de la loi sur l'aide sociale (LASoc). La question de savoir si les subventions sont ou non suffisantes est une affaire d'interprétation. Même si nous les considérons comme nullement suffisantes : à ce stade, le financement «complémentaire» risque dans tous les cas d'échouer.*
- *Le canton de Berne finance un domain d'offre à partir d'une caisse spécifique et sous la responsabilité d'une seule Direction. Ce qui risque d'arriver au cas où les transports publics décideraient d'apporter une contribution financière au transport de handicapés, c'est que la SAP se retire. Personne n'a évidemment rien à gagner d'un tel jeu à somme nulle.*
- *Si nous devions parvenir à toucher des fonds de deux Directions, le pilotage se compliquerait en conséquence: les «règles du jeu» des transports publics sont diamétralement opposées à celles appliquées jusqu'ici par les*

- Je länger die Zeit fortschreitet, desto weniger bringt eine Finanzierung über den öV: Wenn dieser das BehiG umgesetzt hat, dann dürfte auch die Geldquelle versiegen. Denn es ist nicht Sache des öV, Personen zu befördern (oder deren Beförderungen zu finanzieren), die schon gar nicht erst aus dem Haus können. Mit der gleichen Logik könnte man Schwimmbäder für Nichtschwimmer fordern.
- In Zukunft wird aber aufgrund der demographischen Entwicklung gerade die Zahl derjenigen Personen anwachsen, die auch einen behindertengerechten öV nicht benutzen können. Die Mobilität dieser Menschen - im Sinne der Intergration - ist wie bis anhin am besten durch den Sozialbereich zu regeln.

Als Alternative zur (Mit-) Finanzierung aus dem öV-Bereich besteht immer noch die Option, eine Erhöhung des jetzt im Sozialbereich (GEF) angesiedelten Budgets auf politischem Weg durchzusetzen. Falls die GEF den Leistungsauftrag an die Stiftung BTB verlängern sollte, könnte man somit nahtlos mit einer bewährten Partnerin und einem gut funktionierenden System die zusätzlichen Mittel optimal einsetzen.

Wichtig ist letztlich aber nicht, woher die Finanzierung kommt, sondern dass die Mobilität und damit die **Integration** behinderter Personen auch mittel- und langfristig gesichert ist. Die Forderung nach zusätzlichen Mitteln ist in diesem Sinne zu verstehen.

Nach Vorliegen der durch die GEF erstellten Analyse des Behindertentransportes werden sich die interessierten Behindertenorganisationen und Politikerinnen über den vielversprechendsten Weg zum Ziel einigen müssen.

TAGESGESCHÄFT

Transportdienste: Durch die Aufhebung des Monopols in der Region Bern sind seit Januar 2006 zusätzliche Transportdienste tätig: Verträge wurden mit EasyCab, Nova Taxi und Taxi Elfi (früher über Betax akkreditiert) abgeschlossen.

Auch im Berichtsjahr konnten die über 76‘000 Fahrten glücklicherweise unfallfrei durchgeführt werden.

In der Region Biel-Seeland wurde Ende Jahr ein Vertrag mit einem neuen Fahrdienst geschlossen: Die Firma TRUWA-JET wird im Januar 2007 den Betrieb im Raum Lyss-Aarberg aufnehmen.

transports-handicap du canton de Berne. Cela signifie-t-il qu’il y aurait alors deux systèmes fonctionnant en parallèle, à savoir un «ancien» système et un système de transports publics impliquant appels d’offres, procédure de commandes, etc. ?

- *Plus le temps passe, moins le financement par les transports publics a de sens: une fois que ces derniers auront mis en œuvre la LHand, la source de financement se tarira. Il n’appartient pas aux transports publics d’encourager des personnes qui ne sont même pas capables de sortir de chez elles (ou de financer des mesures d’encouragement). Ce serait comme financer des piscines pour des gens qui ne savent pas nager.*
- *A l’avenir, cependant, le nombre des personnes qui ne pourront utiliser les transports publics – même adaptés aux besoins des handicapés – ira croissant. La mobilité de ces personnes – en vue de leur intégration – doit donc continuer à être une préoccupation du domaine social.*

Une solution de rechange au (co)financement par les transports publics consisterait à faire passer une augmentation du budget actuellement confié au domaine social (SAP) par la voie politique. Si la SAP devait prolonger le contrat de prestations passé avec la Fondation THB, on pourrait ainsi investir sans transition les capitaux supplémentaires, puisque l’on dispose déjà d’une partenaire de confiance et d’un système éprouvé.

*Ce qui compte, au final, ce n’est pas tant l’origine du financement que la garantie à moyen et à long terme de la mobilité et, partant, de l’**intégration** des personnes handicapées. Voilà pourquoi des fonds supplémentaires sont nécessaires.*

Lorsque la SAP aura soumis le résultat de son analyse des transports-handicap, les organisations pour handicapés intéressées et les politiques devront se mettre d’accord sur la voie la plus prometteuse.

AFFAIRES COURANTES

***Services de transports-handicap**: Depuis janvier 2006, date de la levée du monopole dans la région de Berne, de nouveaux services de transport sont apparus sur le marché, et des contrats ont été conclus avec EasyCab, Nova Taxi et Taxi Elfi (précédemment accrédité par Betax).*

Au cours de l’exercice sous revue, on n’a déploré aucun accident sur les plus de 76‘000 courses effectuées.

Dans la région Bienne-Seeland, un contrat a été conclu à la fin de l’année avec un nouveau service : l’entreprise TRUWA-JET, qui a repris l’exploitation dans la région Lyss-Aarberg

Damit sind nunmehr 24 durch die Stiftung BTB beauftragte Unternehmen im ganzen Kanton im Einsatz.

Organe der Stiftung: Der Stiftungsrat tagte im Laufe des Jahres 2006 zweimal. Die laufenden Geschäfte wurden an 4 Sitzungen des Ausschusses behandelt. Die Koordination des operativen Geschäfts war Gegenstand von periodischen Besprechungen zwischen Präsidium und Geschäftsleitung.

Personelles: Im Mai 2006 stellten sich im Rahmen der Gesamterneuerungswahlen alle Mitglieder des Stiftungsrates für eine weitere Amtsperiode zur Verfügung.

Ebenso wurde die Revisionsstelle BDO Visura für eine weitere Amtsperiode wiedergewählt.

Im Herbst musste der Stiftungsrat mit grossem Bedauern vom Hinschied des früheren Stiftungsratsmitgliedes und Vizepräsidenten Gotthelf Bürki Kenntnis nehmen. Gotthelf Bürki hat mit seiner grossen Erfahrung von der Gründung an massgeblich zum Aufbau und zum erfolgreichen Funktionieren der Stiftung BTB beigetragen.

Administration: Die Zusammenarbeit mit den Partnerorganisationen im Bereich Administration funktionierte auch im Jahr 2006 wiederum sehr gut. Das Bürozentrum der Schulungs- und Wohnheime Rossfeld hat die Umstellung auf das neue System gut gemeistert und zeigt sich weiterhin als zuverlässige «Aussenstelle» in der Administration.

Die kantonale Geschäftsstelle der Pro Infirmis war wiederum dafür besorgt, dass im Sekretariat und in der Buchhaltung alles möglichst reibungslos funktionierte. Seit der Umstellung im Rahmen der 4. IV-Revision ist der Aufwand an Information und Beratung stark angestiegen. Dabei zeigen die Mitarbeiterinnen viel Flexibilität und mitunter auch starke Nerven, wenn die Telefondrähte heiss laufen.

Schweizerische Ebene: An der GV des Verbandes «handicab suisse» vom 14.06.2006 in Olten wurde u.a. über die zukünftige Ausrichtung dieser gesamtschweizerischen Organisation diskutiert. Durch die Streichung der IV-Subventionen im Rahmen der 4. IV-Revision ist die ursprüngliche Zielsetzung, als gesamtschweizerische Dachorganisation vom BSV anerkannt zu werden, hinfällig geworden. Trotzdem soll der Verband aufrecht erhalten werden. Eine der Hauptaktivitäten wird die Ausbildung bleiben. Im Sinne der Interessenvertretung der Mitglieder wird «handi-cab suisse» auch weiterhin an Vernehmlassungen teilnehmen.

Zusammenarbeit: Neben den Transportdiensten, der Geschäftsstelle und der Administration ist die Stiftung BTB für die optimale Erfüllung der Aufgaben auf weitere Organisationen angewiesen: Die Beratungsstellen sind eine wertvolle

en janvier 2007.

Ce sont donc désormais 24 entreprises mandatées par la Fondation THB qui sont actives dans le canton.

***Organes de la fondation**: Le Conseil de fondation s'est réuni à deux reprises au cours de l'année 2006. Les affaires courantes ont été traitées par le Comité à l'occasion de quatre séances. Le président et le secrétaire ont par ailleurs organisé des réunions de bureau périodiques afin de coordonner les questions de fonctionnement.*

***Personnel**: En mai 2006, tous les membres du Conseil de fondation se sont représentés pour un nouveau mandat dans le cadre d'élections de renouvellement.*

BDO Visura a également été réélue pour un nouveau mandat en qualité d'organe de révision.

En automne, le Conseil de fondation a eu le regret d'apprendre le décès de l'ancien membre du Conseil de fondation et vice-président, M. Gotthelf Bürki. Grâce à sa riche et solide expérience, Gotthelf Bürki avait contribué dans une mesure considérable à la mise en place et au bon fonctionnement de la Fondation THB.

***Administration**: La collaboration avec les partenaires du secteur de l'Administration s'est à nouveau déroulée de manière très harmonieuse. Le foyer et centre de formation de Rossfeld a maîtrisé avec brio le passage au nouveau système et reste une «antenne» fiable de l'Administration.*

La direction cantonale de Pro Infirmis a veillé, comme les années précédentes, à ce que le secrétariat et la comptabilité fonctionnent sans heurts. Depuis l'introduction des changements induits par la mise en œuvre de la 4e révision de l'AI, le volume d'informations et de conseils fournis a enregistré une nette augmentation. Les collaborateurs ont fait preuve d'une souplesse exemplaire et de nerfs à toute épreuve, en particulier au téléphone.

***Au niveau suisse**: L'un des points à l'ordre du jour de l'AG d'«handi-cab suisse», le 14 juin 2006 à Olten, a été l'orientation future de cette association faîtière des services de transports-handicap. De par la suppression des subventions de l'AI dans le sillage de la 4e révision de l'AI, l'objectif primaire, à savoir obtenir la reconnaissance de l'OFAS en tant qu'organisation faîtière nationale, est devenu caduc. L'association doit néanmoins être maintenue avec, comme activité principale, la formation notamment. En outre, «handi-cab suisse» continuera de s'impliquer dans les procédures de consultation en vue de représenter les intérêts de ses membres.*

***Collaboration**: Outre les services de transport, le secrétariat et l'Administration, la Fondation THB compte sur plusieurs organisations pour remplir ses tâches de manière*

Hilfe für die Information und Unterstützung der Kundinnen sowie für vertiefte Abklärungen von Anträgen und Gesuchen. Die Kantonale Behindertenkonferenz steuert und begleitet politische Aktivitäten für den Behindertentransport, vor allem im Bereich Finanzierung. Besonderer Dank gilt der Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern als Auftraggeberin für die konstruktive Zusammenarbeit.

optimale: Les services régionaux offrent une aide précieuse pour l'information et l'assistance aux clients ainsi que pour des explications approfondies de demandes et de requêtes. La Conférence cantonale bernoise des handicapés pilote et accompagne les activités politiques pour le transport de personnes handicapées, en particulier dans le domaine du financement. Nos remerciements particuliers vont à la Direction de la santé publique et de la prévoyance sociale du canton de Berne pour sa collaboration très constructive en qualité de mandante.

HINWEISE ZUR JAHRESRECHNUNG 2006

Bilanz

Aktive Rechnungsabgrenzungen

Dies sind normalerweise ausstehende Subventionszahlungen. Auch im Berichtsjahr wurden jedoch sämtliche Subventionszahlungen des Kantons schon vor Ende Jahr überwiesen.

Passive Rechnungsabgrenzungen

Hier handelt es sich vor allem um offene Rechnungen der Transportdienste.

Rückstellungen

Durch die Ausgabe von Gutscheinen entstehen potentielle Kosten (latente Verpflichtung), deren Höhe nur geschätzt werden kann. Dieses Risiko wurde bisher (teilweise) mit einer Rückstellung abgesichert. Diese Absicherung erfolgt neu über die im Ausgleichsfonds vorhandenen Mittel.

Fonds Investitionen / Sicherheit

Dieser Fonds dient u.a. dazu, Vertragsnehmer bei der Anschaffung von qualitativ hochstehenden Sicherheitseinrichtungen für die Fahrzeuge zu unterstützen (Rückhaltsysteme für Rollstühle etc.). Ebenso können Aus- und Weiterbildungsmassnahmen für das Fahrpersonal aus dem Fonds finanziert werden.

Fonds «Härtefälle»

Dieser Fonds wurde im Jahr 2004 neu geschaffen und dient dazu, die durch den Subventions-Abbau noch vermehrt auftretenden Härtefalle bei Benutzern abzufedern. Auf Gesuch werden zusätzliche Gutscheine abgegeben; die durch diese Fahrten entstehenden Kosten können aus dem Fonds gedeckt werden.

Im Jahr 2006 wurden für rund 200 Gesuchstellerinnen ca. 8‘500 zusätzliche Gutscheine ausgestellt, was einem durch die Stiftung zu finanzierenden Nettobetrag von ca. 272‘000 Franken entspricht.

Ausgleichsfonds

Der Behindertentransport im Freizeitbereich zeichnet sich durch schwierige Steuerbarkeit aus. In den letzten Jahren mussten wiederholt Tarifanpassungen vorgenommen wer-

COMMENTAIRES SUR LES COMPTES ANNUELS 2006

Bilan

Actifs de régularisation

Normalment, ce poste englobe les subventions dues pour l’exercice sous revue. En 2006, toutes les subventions du canton ont été versées avant la fin de l’année.

Passifs de régularisation

Ce poste est avant tout constitué de toutes les factures ouvertes établies par les services de transport.

Réserves

La remise de bons génère des coûts potentiels (engagements latents) dont le montant ne peut qu’être estimé. Jusqu’ici, ce risque a été (partiellement) couvert par une réserve. Désormais, il sera couvert par le fonds de compensation.

Fonds «Investissements / sécurité»

Ce fonds a notamment pour but de soutenir les partenaires contractuels lors de l’acquisition de nouveaux équipements de sécurité de haute qualité pour les véhicules (systèmes d’assurage des fauteuils roulants, etc.). Il permet également de financer les mesures de formation et de perfectionnement des chauffeurs.

Fonds «Cas rigueur»

Créé en 2004, le fonds «Cas pénibles» est destiné à la prise en charge des situation très délicates, lesquelles sont en constante augmentation depuis le démantèlement des subventions. Des bons supplémentaires sont remis à la demande des personnes concernées ; les coûts occasionnés par ces courses additionnelles sont couverts par ce fonds.

En 2006, quelque 8‘500 bons supplémentaires ont été établis pour 200 demandeurs environ, ce qui correspond à un montant net de près de 272‘000 francs, à financer par la Fondation.

Fonds des compensation

Dans le domaine des loisirs, le transport des personnes handicapées est particulièrement difficile à gérer. Au cours des dernières années, il a fallu procéder de manière répétée à des adaptations tarifaires afin de rester dans le budget défini. Or

den, um das Budget einhalten zu können. Das Problem dabei ist, dass sich das Fahrverhalten nie voraussagen lässt. Ein erhöhter Preis führt z.B. normalerweise zu einem Rückgang der Fahrtenzahlen. Ob dieser wirklich stattfindet, wann und in welchem Ausmass, hängt von vielen Faktoren ab, die in keinem Rechenmodell simuliert werden können. Damit die Stiftung BTB in der Kontingents- und Tarifpolitik eine gewisse Konstanz an den Tag legen kann, dient der Ausgleichsfonds als «Schwankungsreserve». So können einerseits «Gewinne» in diesen Fonds einbezahlt werden; anderseits können Defizite daraus gedeckt werden.

Gemäss Beschluss des Grossen Rates in der Frühjahrssession 2005 wurde der Subventionsbetrag an die Stiftung BTB jährlich um 0,5 Mio. (von 2,03 auf 2,53 Mio.) aufgestockt. Es war vorgesehen, den zusätzlichen Betrag von 0,5 Mio. schon für das Jahr 2005 für den Behindertentransport zu verwenden. Da die Mittel aber in diesem Jahr nicht mehr eingesetzt werden konnten, soll der Betrag nun in den Ausgleichsfonds eingespiesen werden. Die Auszahlung ist Ende des Berichtsjahres noch pendent.

Erfolgsrechnung

Beiträge Bundesamtes für Sozialversicherungen (BSV)

Diese Beiträge wurden per 1. Januar 2005 gestrichen. Eine letztmalige Zahlung (Differenz aus der Abrechnung für 2004) erfolgte im Jahr 2005

Erhaltene Subventionen des Kantons

Es handelt sich um die Subventionen im Rahmen des Leistungsauftrages der GEF an die Stiftung BTB.

Personalaufwand

Dieser Bereich umfasst den Aufwand für die Geschäftsstelle, die Buchhaltung sowie die Administrationszentrale im Rossfeld (Datenbankverwaltung, Statistik, Produktion der Fahrberechtigungskarte usw.).

Sachaufwand

Dieser Bereich umfasst v.a. Raumkosten, Büromaterial, Zinskosten und Diverses.

le comportement des usagers ne peut être anticipé. Normalement, une hausse des prix engendre un recul du nombre de courses; cependant, aucun modèle de calcul ne permet de simuler les facteurs qui déterminent si ce recul aura vraiment lieu, à quel moment et dans quelle mesure. Aussi, pour que la Fondation THB puisse garantir une certaine constance dans sa politique des contingents et des tarifs, le fonds de compensation fait-il office de «réserve de fluctuation». Les «bénéfices» peuvent être affectés à ce fonds et les déficits, couverts par ce dernier.

Conformément à la décision rendue par le Grand Conseil lors de sa séance du printemps 2005, le montant de la subvention allouée à la Fondation THB a été relevée de 0,5 million de francs (de 2,03 à 2,53 millions) par année. Il était prévu d'utiliser le montant supplémentaire d'un demi-million de francs pour le transport de personnes handicapées en 2005 déjà. Etant donné que les moyens n'ont plus pu être affectés à cet exercice-là, le montant doit être ventilé sur le fonds de compensation. A la fin de l'exercice sous revue, le versement était encore en souffrance.

Compte de résultat

Subvention de l'Office fédéral des assurances sociales (OFAS)

Ce poste a été supprimé au 1er janvier 2005. Le dernier paiement (différence découlant du décompte afférent à 2004) a été effectué en 2005.

Subventions octroyées par le canton

Il s'agit en l'occurrence des subventions octroyées à la Fondation THB dans le cadre du contrat de prestations de la SAP.

Charges de personnel

Ce poste regroupe les dépenses liées au secrétariat, à la comptabilité et à la centrale administrative de Rossfeld (gestion de la banque de données, statistiques, production des cartes de légitimation, etc.).

Charges de fonctionnement

Sont inscrits à ce poste les frais afférents aux locaux, au matériel de bureau, aux charges d'intérêts ainsi que diverses autres charges.

BDO Visura
Wirtschaftsprüfung

3001 Bern, Aarbergergasse 33
Tel. 031 327 17 17, Fax 031 327 17 08
www.bdo.ch

Bericht der Kontrollstelle
an den Stiftungsrat der

Stiftung Behindertentransport Kanton Bern, Bern

Als Kontrollstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz, Betriebsrechnung und Anhang) der Stiftung Behindertentransport Kanton Bern für das am 31. Dezember 2006 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Stiftungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen. Wir bestätigen, dass wir die Anforderungen hinsichtlich Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen des schweizerischen Berufsstandes, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz, der Stiftungsurkunde und dem Reglement.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Bern, 11. April 2007

BDO Visura

Thomas Stutz
dipl. Wirtschaftsprüfer

i. V. Thomas Schwab
Betriebsökonom FH
Leitender Revisor

Beilagen

Jahresrechnung

Bilanz

Aktiven	31.12.2006 CHF	31.12.2005 CHF
Umlaufvermögen		
Flüssige Mittel	1'292'195.00	1'605'569.00
Andere Forderungen	3'182.97	410.60
	1'295'377.97	**1'605'979.60**
Total Aktiven	**1'295'377.97**	**1'605'979.60**

Passiven	31.12.2006 CHF	31.12.2005 CHF
Fremdkapital		
Kurzfristige Verbindlichkeiten		
Passive Rechnungsabgrenzungen	362'442.10	322'034.75
	362'442.10	**322'034.75**
Langfristige Verbindlichkeiten		
Rückstellungen	0.00	105'266.35
	0.00	**105'266.35**
	362'442.10	**427'301.10**
Eigenkapital		
Stiftungskapital		
Stand 01.01.	761'360.10	761'040.10
Zugang	1'526.10	320.00
Stand 31.12.	**762'886.20**	**761'360.10**
Fonds Investitionen/Sicherheit		
Stand 01.01.	40'509.20	40'509.20
Abnahme	-5'700.00	0.00
Stand 31.12.	**34'809.20**	**40'509.20**
Fonds "Härtefälle"		
Stand 01.01.	300'000.00	50'000.00
Abnahme/Zunahme	-272'107.60	250'000.00
Stand 31.12.	**27'892.40**	**300'000.00**
Ausgleichsfonds		
Stand 01.01.	76'809.20	0.00
Zunahme	30'538.87	76'809.20
Stand 31.12.	**107'348.07**	**76'809.20**
	932'935.87	**1'178'678.50**
Total Passiven	**1'295'377.97**	**1'605'979.60**

Betriebsrechnung

	2006 CHF	2005 CHF
Betriebsertrag		
Fahrtenertrag/Selbstbehalt	572'874.10	613'577.00
Beiträge des Bundesamtes für Sozialversicherungen (2004)	0.00	5'786.00
Erhaltene Subventionen des Kantons	2'529'000.00	2'030'000.00
Zinsertrag	9'100.22	1'173.05
	3'110'974.32	**2'650'536.05**
Betriebsaufwand		
Fahrtenaufwand brutto	3'178'488.85	2'074'925.00
Personalaufwand	236'552.60	244'979.60
Sachaufwand	42'767.95	33'542.45
Ausserordentlicher Aufwand	0.00	10'279.80
	3'457'809.40	**2'363'726.85**
Betriebsergebnis	**-346'835.08**	**286'809.20**
Auflösung Rückstellung Reorganisation	**0.00**	**40'000.00**
Auflösung Rückstellung Gutscheine	**105'266.35**	**0.00**
Entnahme/Zuweisung Fonds "Härtefälle"	**272'107.60**	**-250'000.00**
Zuweisung Ausgleichsfonds	**-30'538.87**	**-76'809.20**
Jahresergebnis	**0.00**	**0.00**

Betriebsrechnung Fonds

	2006 CHF	2005 CHF
Fondsergebnis		
Entnahmen Investitionen/Sicherheit	-5'700.00	0.00
Entnahmen/Einlagen "Härtefälle"	-272'107.60	250'000.00
Einlagen Ausgleichsfonds	30'538.87	76'809.20
Abnahme/Zunahme Fonds	**-247'268.73**	**326'809.20**

Stiftung
Behindertentransport Kanton Bern
Fondation transports-handicap du canton de Berne

kurzportrait

Schwarztorstrasse 32, Postfach, 3000 Bern 14, Tel. 031 387 55 65, Fax 031 382 01 55, www.stiftung-btb.ch

DIE STIFTUNG UND IHR ZWECK

Die Ende 1997 gegründete Stiftung Behindertentransport löste den seit 1994 existierenden Verbund bernischer Behinderten- und Betagtentransportdienste (VBBT) ab. Sie **bezweckt** die **Integration mobilitätsbehinderter Personen** im IV- und im AHV-Alter in ihr gesellschaftliches Umfeld, insbesondere durch ein Angebot an geeigneten Transportmöglichkeiten. Der Stiftungszweck richtet sich in erster Priorität auf Personen mit Wohnsitz im Kanton Bern. Zur Erfüllung ihres Zwecks kann die Stiftung insbesondere

- die Trägerschaft von Behindertentransportdiensten übernehmen
- Aufträge an Dritte zur Organisation eines Transportdienstes erteilen
- Beiträge an Transportdienste leisten

Die Stiftung ist gemäss Auftrag des Kantons Bern zuständig für die gesamte Angebots- und Budgetsteuerung sowie für Verträge (Leistungsvereinbarungen) mit den Fahrdiensten im Kanton für sog. Freizeitfahrten (Schul- und Arbeitsfahrten werden durch die IV direkt finanziert).

Die Stiftung wahrt die Interessen Behinderter bei Verkehrsfragen auf allen Ebenen, insbesondere aber im Bereich Nahverkehr. Sie setzt sich für die Integration des Behindertentransportes in den öffentlichen Verkehr (ÖV) ein.

Die Stiftung hat gemeinnützigen Charakter und verfolgt keinerlei Erwerbszweck.

DIE ROLLENVERTEILUNG

Unsere ***Kunden*** sind mobilitätsbehinderte Menschen im Erwerbsalter («IV-Alter») oder im AHV-Alter. Sie sind Inhaber der Fahrberechtigungskarte bzw. des Schweizer Behindertentransport-Ausweises.

Die ***Fahrdienste*** sind in der Regel lokale Taxiunternehmen. Es können aber auch Verträge mit Organisationen wie SIV-Fahrdienst, Rotkreuz-Fahrdienst etc. abgeschlossen werden.

Die ***Beratungsstellen*** PRO INFIRMIS / PRO SENECTUTE sind die Anlaufstellen für Personen, die einen Antrag auf Fahrberechtigung stellen wollen. Hier erhalten interessierte Personen auch Informationen zu Fragen der Mobilität.

Die ***Regionalen Vertretungen*** sind in der Regel Behindertenkonferenzen oder andere Organisationen, die sich für den Behindertentransport einsetzen und früher z.T. eigene Transportdienste unterhielten. Diese Organisationen übernehmen vor Ort folgende Aufgaben:

- regionale Kontakt- und Informationsstelle für Kunden, Fahrdienste usw.
- regionale Koordination, insbesondere mit dem ÖV, mit alternativen Transportdiensten usw. sowie regionale «Lobby» (für behindertengerechten ÖV usw.)
- dezentrales Aufsichtsorgan / Qualitätskontrolle der lokalen Behindertenfahrdienste
- Mitarbeit und Mitsprache in der Stiftung (Stiftungsrat, Ausschuss usw.)

EINIGE ZAHLEN

Kapital: Das Startkapital der Stiftung betrug Fr. 500'000.— und wurde mit Hilfe folgender Institutionen zusammengetragen: Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern, Bau- Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Stadt Bern, Stiftung Cerebral, Brändli-Stiftung, Helfer und Schlüter-Stiftung, Schweizerische Paraplegikerstiftung, Otto Gamma-Stiftung, Förderverein pro Betax, sowie Beiträge aller Mitglieder-Institutionen des VBBT.

Kennzahlen aus dem Jahr 2005 (gerundet):

Anzahl Pers. mit Fahrberechtigung im Kt. BE:	5'000
davon im AHV-Alter:	3'200
davon im IV-Alter:	1'800
Fahrtenzahlen (Freizeit) pro Jahr im Kanton:	46'000
davon AHV	18'500
davon IV	27'500

- Finanzierung:

Selbstbehalte	615’000
Subventionen Kt. Bern:	2’030’000
Subventionen BSV (ab 2005 gestrichen)	00.00

- Durchschnittskosten pro Fahrt:

brutto (Gesamtdurchschnitt):	Fr. 44.00

DER KANTON BERN ALS AUFTRAGGEBER

Die sehr gute **Zusammenarbeit mit dem Kanton** ist einer der Hauptgründe für die Verbesserungen, die im Behindertentransport in den vergangenen Jahren erzielt werden konnten. **«New public management»** (NPM) ist hierbei längst kein Fremdwort mehr. Als Beispiel sei das Subventionierungsprozedere erwähnt, wie es heute gesteuert wird.

- Die Subventionen des Kantons werden aufgrund einer Gesamtplanung festgelegt und über einen **Leistungsauftrag** gesteuert
- Der Anteil der Regionen wird innerhalb dieses **Global-Budgets** in der kantonalen Organisation ausgehandelt
- Es besteht ein Controlling, unterstützt durch ein Management-Informations-System

PARTNER DER STIFTUNG BEHINDERTENTRANSPORT

Als einer der wenigen Kantone subventioniert der **Kanton Bern** auch Fahrten für ältere Menschen, also nicht nur für Personen im Erwerbsalter. Dadurch ist der Kanton ein verlässlicher Partner für die Mobilität von Menschen mit Behinderungen.

Das Konzept des Behindertentransportes im Kanton Bern beruht zu einem grossen Teil auf der Zusammenarbeit mit dem **lokalen Taxigewerbe.** Dadurch werden unnötige Konkurrenzsituationen und Doppelspurigkeiten vermieden. Diese Zusammenarbeit hat sich gut bewährt.

Im Bereich Administration werden möglichst viele Arbeiten an **Behinderteninstitutionen** vergeben, so zum Beispiel an das Schulungs- und Wohnheim Rossfeld. Auch mit der Pro Infirmis Kanton Bern besteht eine langjährige Zusammenarbeit, die sich gut bewährt hat. Diese Kooperationen einerseits mit dem privaten Gewerbe, anderseits mit Institutionen im Behindertenbereich, ergeben eine optimale Kombination und ist sowohl kostenmässig als auch in bezug auf die Qualität eine sinnvolle Lösung.

AUSBLICK

Mit dem Wegfall der IV-Subventionen ab dem Jahr 2005 sind tiefgreifende Veränderungen verbunden. Werden nicht alternative Finanzierungsmöglichkeiten gefunden, ist das flächendeckende Angebot an Behindertenfahrdiensten im Kanton Bern und an vielen anderen Orten in der Schweiz gefährdet.

Mit der Aufstockung des Budgets um 0,5 Mio. Franken jährlich hat der Grosse Rat des Kantons Bern im Frühjahr 2005 ein erstes Zeichen gesetzt. Eine Analyse des gesamten Behindertentransportes durch die Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern soll weitere Aufschlüsse über die finanzielle und strukturelle Zukunft dieser wichtigen Dienstleistung ergeben.

Mit der zunehmend behindertengerechten Gestaltung des öffentlichen Verkehrs wird sich mittelfristig eine gewisse Entlastung des Behindertentransportes ergeben. Es wird jedoch immer Personen geben, die auch vom gemäss Behinderten-Gleichstellungsgesetz ausgebauten öV nicht profitieren werden, zum Beispiel weil sie gar nicht erst zu einer Haltestelle gelangen können. Nicht zuletzt wird auch die demographische Entwicklung ein weiteres Wachstum an mobilitätsbehinderten Menschen mit sich bringen.

STIFTUNGSRAT

Laubenberger, Andreas: *Präsident* / Senn, Heinz: *Vizepräsident* / Caccivio, Caroline / Christe, Muriel / Hofer, Margareta / Frey, Jörg / Gerussi, Maurice / Imhof, Marcel / Leupi, Robert / Riva, Bruno / Schenk, Marcel / Stadelmann Josef / Vonderach, Martin

Geschäftsleitung: Dr. Ronald Liechti

Stiftung
Behindertentransport Kanton Bern
Fondation transports-handicap du canton de Berne

Schwarztorstr. 32 / Postfach 3000 Bern 14 Tel. 031/387 55 65 Fax 031/382 01 55 www.stiftung-btb.ch

Tarife ab 01.07.2007

15.05.2007

Brutto-Betrag Taxi (Taxameter)	Selbstbehalt Fahrgäste
0 - 15.00	5.00
15.05 - 20.00	6.00
20.05 - 25.00	7.00
25.05 - 30.00	7.00
30.05 - 35.00	8.00
35.05 - 40.00	9.00
40.05 - 45.00	10.00
45.05 - 50.00	11.00
50.05 - 55.00	12.00
55.05 - 60.00	13.00
60.05 - 65.00	14.00
65.05 - 70.00	15.00
70.05 - 75.00	16.00
75.05 - 80.00	17.00
80.05 - 85.00	18.00
85.05 - 90.00	19.00
90.05 - 95.00	20.00
95.05- 100.00	25.00
100.05- 110.00	30.00
110.05- 120.00	35.00
120.05- 130.00	40.00
130.05- 140.00	45.00
140.00- 150.00	50.00
Ab 150.05	50.00 + voller Betrag üb. 150.00
Beispiel: 185.35	85.35 (= 50.00 + 35.35)

Anspruch nach Behinderungsart

- Personen im **Rollstuhl**

- Chronisch **gehbehinderte** Personen, die nicht in ein öffentliches Nahverkehrsmittel (Tram, Bus, Bahn) einsteigen / aussteigen können

- Chronisch gehbehinderte Personen, die die Haltestelle zum nächsten öffentlichen Nahverkehrsmittel nicht selbständig erreichen und eine Strecke von ca. 200 m (Richtwert) nicht gehen können.

- Blinde, sehbehinderte Personen:
  Das Erkennen von Strassenverläufen und die Orientierung in unbekannten öffentlichen Gebieten ist den betreffenden Personen nicht möglich. Zusätzlich sind die von der IV für Sehbehinderte formulierten Voraussetzungen für eine Hilflosenentschädigung leichten Grades erfüllt. Diese lauten: *„Eine hochgradige Sehschwäche ist anzunehmen, wenn ein korrigierter Visus von beidseitig weniger als 0,2 oder wenn beidseitig eine Einschränkung des Gesichtsfeldes auf 10 Grad Abstand vom Zentrum (20 Grad horizontaler Durchmesser) vorliegt. Bestehen gleichzeitig eine Verminderung der Sehschärfe und eine Gesichtsfeldeinschränkung, ohne dass die Grenzwerte erreicht werden, so ist eine hochgradige Sehschwäche anzunehmen, wenn sie die gleichen Auswirkungen wie eine Visusverminderung oder eine Gesichtsfeldeinschränkung vom erwähnten Ausmass hat. Dies gilt auch bei anderen Beeinträchtigungen des Gesichtsfeldes (zum Beispiel sektor- oder sichelförmige Ausfälle, Hemianopsien, Zentralskotome).“*
- Geistig behinderte Personen, die nicht selbständig ein öffentliches Verkehrsmittel benutzen können, aber nicht dauernd eine Begleitperson benötigen. Sie können dem Taxifahrer ihr Endziel in irgendeiner Form kommunizieren; und sie können sich vom Verlassen des Taxis an (z.B. Trottoirrand) selbständig an ihr Endziel begeben.

- Psychisch behinderte Personen:
  Die psychische Behinderung ist so einschränkend, dass die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel unmöglich ist (z.B. bei Panikattacken, Phobien usw.). Fahrberechtigt sind nur Personen, die zuhause oder in einer WG wohnen, nicht aber Personen in Heimen und Kliniken.

Vorübergehende Gehbehinderungen *ergeben keinen Anspruch auf eine Fahrberechtigung. Der Behindertentransport kann* ***keine Begleitfunktion*** *übernehmen.*

Anspruch nach Fahrzweck

Die vom Kanton ausgerichteten Subventionen dienen für **Freizeitfahrten** von mobilitätsbehinderten Menschen ab 16 Jahren, die infolge ihrer Behinderung die öffentlichen Verkehrsmittel (Tram, Bus, Vororts-Bahn) nicht benützen können.

Warum „Freizeitfahrten“? Fahrten mit einem *anderen* Zweck (z. B. Arbeitsfahrten) sind nach IV-Subventionspraxis anderweitig finanziert. Freizeitfahrten gemäss IV-Begriff beinhalten: Aktivitäten zur Teilnahme am familiären und gesellschaftlichen

Leben in der näheren Umgebung; z. B. Verwandtenbesuche, kulturelle Aktivitäten, Einkäufe etc. sowie Kontrollbesuche beim Arzt/Zahnarzt.

Nicht subventioniert sind also alle Fahrten

- zur Arbeit / in eine Schule
- in eine Eingliederungsstätte
- in Wohnheime, Tagesstätten, Heilanstalten,

da für diese Fahrten in der Regel ein anderer Kostenträger aufkommt, z. B. Invalidenversicherung (IV). Bei Fragen wird Ihnen die Beratungsstelle (wo Sie das Antragsformular erhalten haben) gerne weiterhelfen.

---

schwarztorstrasse 32, postfach, 3000 bern 14, tel. 031 387 55 65

Stiftung
Behindertentransport Kanton Bern
Fondation transports-handicap du canton de Berne

Schwarztorstr. 32 / Postfach 3000 Bern 14 Tel. 031/387 55 65 Fax 031/382 01 55 www.stiftung-btb.ch

Kundenreglement – gültig ab 01.01.2007

25.10.2006

Ausweis / Gutscheine

Damit Sie von den vergünstigten Tarifen profitieren können, müssen Sie vor jeder Fahrt Ihren **gültigen persönlichen Ausweis** vorzeigen.

Der Ausweis berechtigt Sie, **im ganzen Kanton Bern** mit jenen Taxiunternehmen zu fahren, die auf beiliegender Adressliste aufgeführt sind.

Abgerechnet wird die Fahrt anhand des **persönlichen Gutscheins**, den Sie am Ende der Fahrt dem Taxichauffeur überreichen und von diesem ausfüllen lassen. Fahrten ohne gültigen Ausweis oder ohne Gutschein müssen bar bezahlt werden. Eine Rückerstattung ist nicht möglich.

Die Gutscheine sind nur bis zum aufgedruckten **Verfalldatum** gültig.

Ihr Ausweis berechtigt auch zu gewissen Fahrten in anderen Regionen der Schweiz. Die örtlichen Benutzungs- und Tarifbestimmungen erfahren Sie bei den zuständigen Fahrdiensten. Die Gutscheine sind ausserhalb des Kantons Bern ungültig.

Bei Verlust des Ausweises können Sie sich direkt an die Stiftung Behindertentransport Kanton Bern wenden (Sekretariat; siehe Adressliste).

Falls Ihr Ausweis befristet ist, wenden Sie sich bitte mindestens 1 Monat vor Ablauf an das Sekretariat der Stiftung Behindertentransport Kanton Bern.

Fahrzweck

Die vom Kanton Bern ausgerichteten Subventionen sind in erster Linie gedacht für **Fahrten im Freizeitbereich**. Das heisst: Fahrten, um Verwandte oder Bekannte zu besuchen, an familiären, kulturellen oder sozialen Anlässen teilzunehmen, Fahrten zum Arzt oder zum Einkaufen usw.

Für Fahrten an die Arbeit, in die Schule, in eine Eingliederungsstätte, in Heilanstalten sowie für regelmässige Fahrten in ärztlich verordnete Therapien kommen in der Regel andere Kostenträger auf: Zum Beispiel: Invalidenversicherung, Krankenkasse, Ergänzungsleistungen etc. Nähere Informationen dazu gibt Ihnen gerne Ihre **Beratungsstelle** der Pro Infirmis oder der Pro Senectute (siehe Adressliste). Für Fahrten zu medizinischen Zwecken kann auch der Rotkreuz-Fahrdienst benützt werden (siehe Adressliste).

Bei **Fernfahrten** können Sie den Behindertentransport als Zubringer zum nächsten Bahnhof benützen.

Anzahl Fahrten

Pro Person steht je nach finanziellen Mitteln der Stiftung ein bestimmtes **Kontingent** an Fahrten zur Verfügung. Dieses Kontingent wird in der Regel jährlich festgelegt. Die Fahrten-Gutscheine werden periodisch (z.B. alle 2 Monate) an die Fahrberechtigten versandt. In besonderen Härtefällen kann auf Gesuch ein zusätzliches Kontingent an Fahrten gewährt werden.

Bei Nichtgebrauch der Gutscheine kann ein weiterer Versand sistiert werden, bis Sie wieder Bedarf haben.

Die vom Kanton zur Verfügung gestellten Gelder sind sehr knapp bemessen. Daher sind wir gezwungen, die Zuteilung der Gutscheine strikt einzuhalten.

Fahrpreis

Für **jede einzelne Fahrt** bezahlen Sie den zum Zeitpunkt der Fahrt geltenden **Selbstbehalt**. Dieser wird anhand der jeweils gültigen **Tariftabelle** ermittelt. Pro Fahrt darf nur **ein** Gutschein verwendet werden.

Der Fahrpreis wird je nach vorhandenen finanziellen Mitteln von der Stiftung festgelegt.

Transport

Sagen Sie bereits bei der Bestellung, ob Sie ein gewöhnliches Taxi oder ein Rollstuhltaxi benötigen.

Die bei der Bestellung vereinbarte Strecke (von wo bis wo) ist verbindlich. Spontane „Umwege“ sind nicht möglich.

Die Taxiuhr darf laufen, wenn auf Sie gewartet werden muss. Achten Sie deshalb bitte darauf, dass Sie zur vereinbarten Zeit bereit sind.

Der Transportservice gilt von **Haustüre zu Haustüre**. Im Preis inbegriffen sind **kleinere Hilfestellungen** wie z.B. Zusammenlegen des Rollstuhls, Stützen beim Ein- und Aussteigen, Begleitung zur Haustüre o.ä. Weitergehende Hilfestellungen können dem Fahrgast verrechnet werden.

Sie haben das Recht, pro Fahrt eine **Begleitperson** gratis mitzunehmen. Der Zweck der Fahrt muss jedoch durch Sie selbst bestimmt werden.

Falls Sie eine Quittung wünschen, wird Ihnen der Taxichauffeur eine solche über den von Ihnen bezahlten Betrag ausstellen.

Kontrolle / Missbrauch

Missbräuche wie z.B. Hin- und Rückfahrt mit nur einem Gutschein, Fahrten ohne gültigen Ausweis, Weitergabe von Gutscheinen an andere Personen usw. können den Entzug der Fahrberechtigung zur Folge haben.

Auskünfte / Informationen / Reklamationen

Auskünfte über Ausweise, Gutscheine, Tarifbestimmungen usw. erhalten Sie beim Sekretariat der Stiftung oder durch Ihren Fahrdienst. Allfällige Reklamationen richten Sie bitte jeweils möglichst sofort mit konkreten Angaben an das Sekretariat der Stiftung.

Stiftung
Behindertentransport Kanton Bern
Fondation transports-handicap du canton de Berne

Schwarztorstrasse 32 / Postfach 3000 Bern 14 Tel. 031/387 55 65 Fax 031/382 01 55 www.stiftung-btb.ch
27.06.2007

Adressen Transportdienste

Region Bern - Rollstuhl		
BETAX, Bern		Tel. 031 990 30 91
Easy Cab	Tel. 079 290 05 43	Tel. 031 381 04 37
Imhof, Fahrschule und Transporte AG		Tel. 031 741 13 13
Wüthrich Transporte		Tel. 031 832 45 45
Region Bern - Fussgänger		
Bären Taxi		Tel. 031 371 11 11
Nova Taxi		Tel. 0 313 313 313
Taxi Elfi		Tel. 079 435 81 81
Imhof, Fahrschule und Transporte AG		Tel. 031 741 13 13
Wüthrich Transporte		Tel. 031 832 45 45
BETAX, Bern		Tel. 031 990 30 90
Region Konolfingen-Worb		
Wüthrich Transporte, Grosshöchstetten		Tel. 031 711 22 11
Region Schwarzenburg-Rüschegg		
Taxi Wenger, Rüschegg	Tel. 031 738 87 57	Tel. 079 653 53 43
Region Laupen-Neuenegg		
Imhof, Fahrschule und Transporte AG		Tel. 031 741 13 13
Region Biel-Seeland		
Bieler Behinderten-Taxi, Biel		Tel. 032 322 40 20
Schumacher, Gampelen	Tel. 032 313 13 58	Tel. 079 208 90 60
Truwa-Jet AG, Lyss		Tel. 079 360 78 45
Region Oberaargau		
Handi-cab Langete, Langenthal	Tel. 062 922 73 69	Tel. 079 215 59 60
Region Oberemmental		
Behindertentaxi Beutler, Langnau		Tel. 034 402 11 50
Region unteres Emmental, Amt Fraubrunnen		
Behindertentaxi Schneeberger, Burgdorf		Tel. 034 422 41 00
Region Thun		
Oesch Taxi		Tel. 033 222 22 24
BT-Thun BeO Lanz		Tel. 033 223 12 33
Region Spiez / Simmental		
Allround Taxi, A. Moser, Spiez		Tel. 033 654 10 10
Region Frutigen-Adelboden		
Taxi Schmid, Frutigen		Tel. 033 671 11 71
ABC Funk-Taxi Bergmann, Adelboden		Tel. 033 673 28 48
Region Interlaken		
Bödeli Taxi		Tel. 033 822 00 88
Region Grindelwald		
Oechslin und Graf, Grindelwald	Tel. 033 853 62 61	Tel. 079 215 18 53
Region Meiringen-Haslital		
Mäder-Reisen		Tel. 033 971 30 30

Region Gstaad-Saanen-Lenk
Reichenbach-Prévost Arthur Tel. 033 744 14 15

Region Reconvilier-Tavannes-Moutier
Taxi Pagliari Tel. 032 481 11 16

Region St. Imier
Taxi Nobs Tel. 032 941 26 75

Alternative Transportdienste

(für regelmässige Fahrten in die Therapie u. ä.)

Region Bern - Mittelland
Rotkreuz-Fahrdienst Tel. 031 384 02 10

Region Biel-Seeland
Rotkreuz-Fahrdienst Tel. 032 329 32 72

Region Bern-Oberaargau
Rotkreuz-Fahrdienst Tel. 062 923 28 60

Region Emmental
Rotkreuz-Fahrdienst Tel. 034 420 07 70

Region Oberland
Rotkreuz-Fahrdienst Tel. 033 225 00 80

Region Jura bernois
Service des transports Croix-Rouge Tel. 032 495 11 65

Transportdienste in der Schweiz

Die Broschüre „Gut unterwegs mit öffentlichen Verkehrsmitteln – Reisende mit Handicap“
kann bei jedem SBB-Bahnhof bezogen werden. www.sbb.ch/mobil Tel. 0800 007 102

Behinderten-Fern-Transport Bern Tel. 031 911 16 02

Beratungsstellen

Pro Senectute-Beratungsstellen
Region Bern (Bern, Laupen, Seftigen, Schwarzburg) Tel. 031 359 03 03
Biel Bienne-Seeland (Biel-Bienne) Tel. 032 328 31 11
Emmental-Oberaargau (Burgdorf, Fraubrunnen) Tel. 034 422 75 19
Berner Oberland (Interlaken, Oberhasli) Tel. 033 822 30 14
Jura bernois (Courtelary, Moutier, La Neuveville) Tel. 032 481 21 20
Emmental-Oberaargau (Konolfingen) Tel. 031 791 22 85
Emmental-Oberaargau (Aarwangen, Wangen, Trachselwald) Tel. 062 916 80 90
Berner Oberland (Frutigen, Niedersimmental, Obersimmental, Saanen, Thun) Tel. 033 226 60 60
Biel Bienne-Seeland (Aarberg, Büren, Erlach, Nidau) Tel. 032 384 71 46
Emmental-Oberaargau (Signau) Tel. 034 402 38 13

Pro Infirmis-Beratungsstellen
Bern, Brunngasse 30, Postfach, 3000 Bern 7 Tel. 031 313 57 57
Biel / Bienne-Jura bernois, Florastr. 10, Postfach 3169, 2500 Biel 3 Tel. 032 329 32 32
Burgdorf / Langenthal, Poststrasse 10, Postfach, 3401 Burgdorf Tel. 034 428 55 55
Marktgasse 46, Postfach, 4902 Langenthal Tel. 062 919 40 00
Thun, Niesenstr. 1, Postfach, 3601 Thun Tel. 033 225 55 00

insieme Kanton Bern
Wasserwerkgasse 3, Postfach 247, 3000 Bern 13 Tel. 031 311 42 10

Beratungs- und Rehabilitationsstelle für Sehbehinderte und Blinde des Kantons Bern
Zähringerstrasse 54, 3012 Bern Tel. 031 750 51 51

Für regelmässige Fahrten in die Therapie u.ä.:

Fahrdienst	Telefon
Region Bern-Mittelland Rotkreuz-Fahrdienst	Tel. 031 384 02 10
Region Biel-Seeland Rotkreuz-Fahrdienst	Tel. 032 329 32 72
Region Oberaargau Rotkreuz-Fahrdienst	Tel. 062 923 28 60
Region Emmental Rotkreuz-Fahrdienst	Tel. 034 420 07 70
Region Oberland Rotkreuz-Fahrdienst	Tel. 033 225 00 80
Region Jura bernois Service des transports Croix Rouge	Tel. 032 495 11 65
Für Fahrten in der **ganzen Schweiz**: Behinderten-Fern-Transport (BFT) Bern	Tel. 031 911 16 02

---

schwarztorstrasse 32, postfach, 3000 bern 14, tel. 031 387 55 65

Wie kann ein Antrag gestellt werden?

1.

Als erstes wenden Sie sich an die zuständige Beratungsstelle:

PRO INFIRMIS für Personen im Erwerbsalter
PRO SENECTUTE für AHV-Bezüger
insieme für geistig Behinderte
BRSB für Sehbehinderte

Dort erhalten Sie das Antragsformular. Man wird Sie an diesen Stellen auch gerne über den Behindertentransport und allgemeine Fragen der Mobilität beraten. Auf Wunsch erhalten Sie auch Hilfe beim Ausfüllen des Formulars.

2.

Das Formular müssen Sie ebenfalls noch Ihrem Hausarzt zur Erstellung einer **Aerztlichen Bescheinigung** zustellen. Diese hat auf dem Formular zu erfolgen (bitte keine separaten Arztzeugnisse). Bei **Erneuerungsanträgen** ist die ärztliche Bescheinigung nur noch dann nötig, wenn Ihre **alte Karte nur ein Jahr oder weniger lange gültig war**.

3.

Als Beilage wird benötigt:

aktuelle Passfoto (sofern Sie nicht schon einen Fahrberechtigungs-Ausweis haben)

Das vollständig ausgefüllte Formular inkl. Beilagen senden Sie an die Stiftung Behindertentransport Kanton Bern:

Stiftung BTB
Schwarztorstrasse 32
Postfach
3000 Bern 14

4.

Bei Unklarheiten wird man mit Ihnen Kontakt aufnehmen und eventuell ergänzende Angaben verlangen oder sich bei Bedarf mit Ihrem Arzt in Verbindung setzen.

Innert ca. 2 - 3 Wochen erhalten Sie den Ausweis oder einen ablehnenden Bescheid mit Informationen über allfällige Rekursmöglichkeiten. Falls weitere Abklärungen nötig sind, wird man sich ebenfalls innert dieser Frist mit Ihnen in Verbindung setzen. Wir bitten Sie, sich vor Ablauf dieser Frist nicht telefonisch nach dem Verbleib des Ausweises zu erkundigen, da solche telefonischen Auskünfte aufwendig sind und den Ablauf zusätzlich verlängern.

Wichtiger Hinweis

Mit Ihrer Unterschrift auf dem Formular bestätigen Sie die Richtigkeit Ihrer Angaben. Ausweise, die aufgrund unwahrer Angaben ausgestellt wurden, können entzogen werden.

---

schwarztorstrasse 32, postfach, 3000 bern 14, tel. 031 387 55 65

Stiftung
Behindertentransport Kanton Bern
Fondation transports-handicap du canton de Berne

Adresse: Schwarztorstrasse 32, Postfach, 3000 Bern 14, Tel. 031 387 55 65 **www.stiftung-btb.ch**

Antrag auf eine Fahrberechtigung

☐ Erstantrag ☐ Erneuerungsantrag *(zutreffendes ankreuzen)*

Wichtige Hinweise:

- *Vor dem Ausfüllen des Formulars bitte das Merkblatt für Antragsteller/innen gut durchlesen.*
- *Die Behandlung des Antrages ist nur möglich, wenn alle Fragen vollständig beantwortet sind.*
- *Beilagen: aktuelles Passfoto (nur nötig, wenn noch kein Ausweis vorhanden ist)*
- *Bitte in Blockschrift oder mit Schreibmaschine schreiben*

A Fragen zur Person

Name / Vorname.....

Geburtsdatum.....

PLZ / Wohnort.....

Strasse.....

Telefonnummer Privat.....Geschäft.....

IV-/AHV-Nr. ☐☐☐.☐☐.☐☐☐.☐☐☐

Korrespondenzadresse ☐ *für Rückfragen /* ☐ *Versand Ausweis, Gutscheine*.....

.....

.....

.....

Sprache: ☐ *Deutsch* ☐ *Français*

Beziehen Sie **Ergänzungsleistungen** (zur IV/AHV)? ☐ ja ☐ nein

---

Bitte nicht ausfüllen!
Abgabe des Ausweises: Ablehnung ☐

RI FI RA FA ..... Jahr(e)

Bemerkungen

01.02.2007

B Fragen zur Mobilität

1. - Sind Sie auf einen Rollstuhl angewiesen? ständig ☐ zeitweise ☐ nein ☐

2. - Können Sie in ein normales Personenauto ein-/aussteigen? ja ☐ nein ☐

3. - Können Sie die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen? (Tram, Bus, Bahn)

   ja ☐ nein ☐ teilweise ☐

   Wenn **nein**, aus welchen Gründen?

   .....

   .....

   .....

   .....

   Wenn **teilweise**, unter welchen Umständen?

   .....

   .....

   .....

   .....

4. Welche Transportmittel benutzen Sie?

	häufig	*selten*	*nie*
- zu Fuss	☐	☐	☐
- Eigenes Auto	☐	☐	☐
- Mitfahrt bei Ehepartner/in, Nachbar/innen, Bekannte usw.	☐	☐	☐
- Taxi	☐	☐	☐
- Öffentliche Verkehrsmittel	☐	☐	☐
- Weitere:.....	☐	☐	☐

5. Welches sind die Hauptzwecke der Fahrten?

   Arbeit ☐ Wo?.....

   Therapie ☐ Wo?.....

   Arztbesuche ☐ Welche?.....

   Freizeit ☐ z. B.....

   Weitere ☐ z. B.....

6. Falls **Heimbewohner/in:** Könnten die Fahrten oder ein Teil davon durch Heim-eigene Fahrzeuge abgedeckt werden?

ja ☐ nein ☐ teilweise ☐

Wenn **teilweise**, welche? Wieviele?

.....

.....

.....

7. Kennen bzw. benutzen Sie **alternative Fahrmöglichkeiten** wie z. B. Rotkreuz-Fahrdienst / und evtl. andere?

ja ☐ nein ☐

Wenn Sie alternative Fahrmöglichkeiten **nicht** benutzen, warum nicht?

.....

.....

.....

8. Gibt es Möglichkeiten, dass Sie (z. B. bei der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel) **begleitet** werden? Welche?

.....

.....

9. Welche Finanzierungsmöglichkeiten bestanden bisher / bestehen künftig durch Dritte (Krankenkasse / IV /Ergänzungsleistungen /...)

.....

.....

.....

.....

Ich erkläre, die obenstehenden Fragen wahrheitsgetreu beantwortet zu haben. Ich ermächtige die Abklärungsstelle, im Bedarfsfall Rücksprache mit meinem behandelnden Arzt und/oder mit einer sozialen Dienststelle zu nehmen.

Ort/Datum Unterschrift der Antragstellerin/des Antragstellers

--- ---

*Der **komplett ausgefüllte Antrag** geht inkl. **Beilagen** an die Abgabestelle:*

Stiftung BTB, Schwarztorstrasse 32, Postfach, 3000 Bern 14
Tel. 031 387 55 65, Fax 031 382 01 55

C Ärztliche Bescheinigung

(Notwendig bei **allen Erstanträgen**. Bei Erneuerungsanträgen, **wenn die alte Karte nur 1 Jahr oder weniger lange gültig war**)

Bitte alle Angaben mit Schreibmaschine; evtl. Blockschrift

1. Ist die antragstellende Person auf einen Rollstuhl angewiesen?

   ständig ☐ zeitweise ☐ nein ☐

   Hinweis: Als „ständig auf den Rollstuhl angewiesen" gelten auch Personen, die ausserhalb des Hauses immer den Rollstuhl benützen.

   Wenn zeitweise, unter welchen Umständen?

2. Kann die antragstellende Person in die öffentlichen Verkehrsmittel einsteigen bzw. aus diesen aussteigen, d. h. kann sie die Stufen überwinden?

   ja ☐ nein ☐

   Kann die antragstellende Person die Haltestelle zum nächstgelegenen Verkehrsmittel selbständig erreichen, d. h. kann sie eine Strecke von ca. 200 m (Richtgrösse) zurücklegen?

   ja ☐ nein ☐

   Bemerkungen

3. Medizinische Diagnose

4. Ist die Mobilitätsbehinderung

   irreversibel? ☐ vorübergehend? ☐ progressiv ☐ stabil? ☐

   Wenn vorübergehend, voraussichtliche Dauer?

5. Bemerkungen

Ort / Datum

.....

Stempel / Unterschrift

.....

Anhang: § 13 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr des Kantons Basel-Stadt

Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs

§ 13. Der Kanton und die Gemeinden beachten bei Leistungsbestellungen und Investitionen die Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs für behinderte und betagte Menschen.

2 Fahrzeuge und öffentlich zugängliche Einrichtungen (Haltestellen, Kommunikationssysteme, Billettautomaten o.ä.) des öffentlichen Regional- und Ortsverkehrs, die umgebaut oder neu beschafft werden, sind für behinderte und betagte Personen selbständig benutzbar auszugestalten, soweit der für sie zu erwartende Nutzen im Verhältnis steht

a) zum wirtschaftlichen Aufwand;
b) zum Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit;
c) zum Anliegen der betrieblichen und technischen Durchführbarkeit.

3 Bei der Interessenabwägung nach Abs. 2 sind ergänzend angebotene spezielle Fahrdienste zu berücksichtigen.

4 Zur Beförderung von behinderten und betagten Menschen, deren Bedürfnisse mit im Verhältnis stehenden Massnahmen nicht abgedeckt werden können, fördert der Kanton geeignete Fahrdienste.

5 Die Massnahmen sind regional mit den betroffenen Gemeinwesen sowie den Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs abzustimmen.