

Behindertenaxis : ab Januar ist wegen fehlender Subventionen Innovation gefragt : der Hammer für viele Schwerbehinderte

Autor(en): **Rizzi, Elisabeth**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Curaviva : Fachzeitschrift**

Band (Jahr): **76 (2005)**

Heft 1

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-805153>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Behindertentaxis: Ab Januar ist wegen fehlender Subventionen Innovation gefragt

Der Hammer für viele Schwerbehinderte

■ Elisabeth Rizzi

Den Behindertentaxis wurden die Bundesgelder für Freizeittransporte gestrichen. Die Fahrdienste geraten dadurch in Existenzschwierigkeiten. Und für die Behinderten wurde es seit Anfang Jahr teuer.

Eigentlich hatte Peter Bohnhoff nie mit Behinderten zu tun, im Beruf als Informatiker nicht und auch nicht privat. Erst seit zwei Jahren fährt er einmal in der Woche Menschen im Rollstuhl durch den Kanton Zürich. Als Frührentner in der Seniorenuniversität sah er einen Aufruf für freiwillige Fahrer. Seither lenkt er jeden Freitag einen der weissen Tixi-Busse durch die Gegend.

Tixi, der Transportdienst für Behinderte, chauffiert seit 1984 Personen mit Mobilitätseinschränkungen zum Tarif des öffentlichen Verkehrs. Die rund 400 Fahrerinnen und Fahrer im Kanton Zürich leisten dafür jedes Jahr 63 500 Stunden ehrenamtliche Arbeit. Trotzdem wird es nun eng für den Fahrdienst. Ab Januar streicht der Bund seine Subventionen für Behindertentransporte. Ab dann bezahlt die Invalidenversicherung nur noch Fahrten zum Arzt oder zu einer Therapie. Behinderte, die ins Kino, einkaufen oder Freunde besuchen wollen, müssen künftig selber in die Tasche greifen.

Der Bund verteidigte diese Massnahme mit dem Argument, dass die Hilflosen-

entschädigung im Rahmen der 4. IV-Revision verdoppelt worden sei. Es sei für Behinderte zumutbar, mit dem zusätzlichen Einkommen Transportleistungen zu finanzieren. Doch längst nicht alle von ihnen profitieren von der erhöhten Hilflosenentschädigung, die nicht in einem Wohnheim wohnt. Zum anderen sind viele eingeschränkte Personen, die erst im AHV-Alter gebrechlich wurden und

darum keinen Anspruch auf IV-Leistungen haben, auf Taxitransporte angewiesen. Für die Behindertentaxis bleibt unter dem Strich eine Verminderung der Betriebsmittel.

Spenden müssen 20 Prozent steigen

«Um die fehlenden Subventionsgelder zu kompensieren, müssen wir den Spendenanteil von 25 auf 45 Prozent erhöhen», sagt Stefan Delfabro,



Die Betreiber von Behindertentransporten leiden unter den Subventionskürzungen.

Foto: eh

Mediensprecher von Tixi Transportdienst in Zürich. 500 000 Franken fehlen dem Unternehmen im Jahr. Man versuche mit verschiedenen Aktionen, das entstandene Finanzloch zu stopfen. Geplant sind eine Benefizgala oder auch ein Fernsehspot. Weiter verhandelt Tixi um Subventionen bei den Gemeinden.

Bereits im vergangenen Jahr hat Tixi begonnen, die Kosten zu senken. Die im Unterhalt teureren VW-Busse wurden zu einem beträchtlichen Teil durch kostengünstigere Autos ersetzt. Trotzdem musste seit Anfang 2004 der Leistungsumfang reduziert werden. Therapiefahrten führt Tixi nur noch für Personen durch, die dafür keine IV-Gelder bekommen. Für Walter Schmid zum Beispiel.

Den ehemaligen Bankangestellten fesselt eine fortschreitende Nervenkrankung erst seit dem Pensionsalter an den Rollstuhl. Seinen Elektro-

Rollstuhl und weitere Aufwendungen, welche die Behinderung mit sich brachte, muss er deshalb aus der eigenen Tasche bezahlen. Ein- bis zweimal im Monat fährt er mit Tixi für vier Franken von seiner Wohnung in Höngg zu den Ärzten ins Universitäts-spital.

8 statt 50 Franken für eine Fahrt

Hauptsächlich bringen die Tixi-Fahrer ihre Benutzer heute zu Besorgungen, Kulturveranstaltungen oder zu Besuch bei Freunden oder Verwandten. Für die Fahrt vom Wohnhaus Bärenmoos in Oberrieden zu den Eltern in Rämbling bezahlt Sonel Zehir acht Franken. «Das kann ich mir gerade noch leisten», sagt die 22-jährige Türkin. Mit einer anderen Organisation müsste sie 50 bis 60 Franken bezahlen. Das liegt für sie nicht drin. Die Glasknochenkranke bekommt vom Staat, Gemeinde und Versicherungen 6500 Franken im Monat. Allein 5700 Franken davon kosten Betreuung und Aufenthalt im Wohnheim. «Wenn ich mehr bezahlen müsste, könnte ich mir die Fahrt zur wöchentlichen Gesangsstunde, zum Malunterricht oder zum Besuch der Eltern nicht mehr leisten», meint Sonel Zehir. Denn den öffentlichen Verkehr kann sie nicht benutzen. Noch zu viele Busse und Trams sind nicht rollstuhlgängig. Selber Auto zu fahren, erlaubt die Schwere der Krankheit nicht.

Vorderhand bleibt bei Tixi aber alles beim Alten. «Alle Personen, die dauernd mobilitätsbeeinträchtigt sind und über der Einkommensgrenze für die Nutzung der billigeren Promobil liegen, werden von uns weiterhin zu den gleichen Konditionen bedient», versichert Delfabro.

Vom Bundesrat überrumpelt

«Die Streichung der Subventionsgelder trifft die Schwerstbehinderten am

schlimmsten», bemängelt Hannes Steiger, Zentralsekretär des Invalidenverbandes Procap. Die Übergangsfrist hätte mindestens so lange dauern müssen, bis der öffentliche Verkehr für Behinderte wirklich nutzbarer wäre, meint er. Aber er gesteht auch: «Wir haben uns überumpeln lassen.» Schon bevor im letzten Jahr die Referendumsfrist zur 4. IV-Revision abgelaufen war, verfügte der Bundesrat auf Verordnungsstufe die Subventionsstreichung für Behindertentransporte. Mit diesem forschenden Vorgehen hatten die Sozialorganisationen nicht gerechnet.

Doch nun bleibt nichts mehr, ausser Scherben zusammenzukehren. Auf eine parlamentarische Motion von SP-Nationalrätin Pascale Bruderer wollte der Bundesrat im Rahmen der hängigen 5. IV-Revision nicht mehr eingehen.

Bei Promobil, dem vom Kanton Zürich getragenen Fahrverbund, fehlen wegen der gestrichenen Gelder 3,5 Millionen Franken. Deshalb werden die Fahrten ab 2005 auf 192 Fahrten pro berechnete AHV- oder IV-Bezüger begrenzt. Dies entspricht einem tatsächlich verfahrenen Gesamtbetrag von maximal 4800 Franken und ist ein herber Einschnitt für etliche der rund 4600 Nutzer: Bis anhin konnten sie den Dienst unbegrenzt in Anspruch nehmen. Ausserdem kostet der Selbstkostenanteil bei Fahrten für Steuerzahler ausserhalb der Stadt Zürich künftig 15 statt der 7 Prozent des Taxi-Uhr-Betrages.

Bei Fahrten innerhalb der Stadt übernimmt die Stiftung Behindertentransporte Zürich die Kosten für städtische Steuerzahler. Derzeit verhandelt Promobil auch mit anderen Gemeinden um die Übernahme der Mehrkosten für ihre mobilitätsbehinderten Bewohner, sagt Promobil-Leiter Rodolfo Leuthold. ■