



Zentrum für Selbstbestimmtes Leben

Röntgenstrasse 32
8005 Zürich

www.zslschweiz.ch
PCK: 87-169527-9

Tel: 044 272 8000 zuerich@zslschweiz.ch

Behinderten-Transport-Dienste (BTD)

ZSL Grundsatzpapier

1. Menschen mit einer Behinderung sind gleichberechtigter Teil der "Öffentlichkeit" und haben daher denselben Anspruch auf ihren Bedürfnissen gerechte Verkehrsmittel zum selben Preis und mit gleichwertiger Qualität wie alle anderen Teile der Bevölkerung
2. Prinzipiell sind BFDs darum im Sinne eines eventuell notwendigen Übels zu behandeln: vorrangig sollen Behinderte gleichberechtigt die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen können.
3. BFD sind sinnvoll:
 - a) temporär wo öffentliche Verkehrsmittel (öV) noch nicht behindertengerecht ausgestaltet sind,
 - b) wo Menschen mit gewissen Behinderungen die Benutzung des öV nicht zugemutet werden kann (z.B. Gehbehinderte welche allzu weit von benutzbaren öffentlichen Verkehrsmitteln entfernt wohnen).
4. Grundsätzlich sollte jedes der Öffentlichkeit zugängliche Transportunternehmen auch Behinderte transportieren können. Eigentliche BFDs (mit speziell gekennzeichneten Transportmitteln) sollten mittelfristig überflüssig werden.
5. Die Subventionspolitik an BFDs ist so zu gestalten, dass alle Fuhrunternehmungen mit gleich langen Spiesen in Konkurrenz ihre Fahrdienste anbieten können. Zwischen ihnen und der Subventionsbehörde sind die Mehrpreise für Behindertentransporte so zu gestalten, dass ein wirtschaftliches Interesse an dieser Kundschaft entsteht. Die Qualitätskontrolle unterliegt somit den Behinderten selbst, die durch die Wahl ihres Transportunternehmens diesem einen wirtschaftlichen Vorteil erbringen.
6. Behinderte bezahlen grundsätzlich öV Tarife. Dies gilt auch für Mehrfachkarten und andere lokale Arrangements (wie z.B. Regenbogenkarten, GA, Monatsabo etc.): BFDs müssen diese als Zahlungsmittel akzeptieren.
7. Die Restfinanzierung der BFDs sind **ausschliesslich** Sache des öV. Dies begründet sich in der volkswirtschaftlichen Überlegung, dass nur dann eine bestmögliche Behindertentauglichkeit des öV langfristig sichergestellt ist, weil den öVs dadurch ein direktes finanzielles Interesse entsteht. **Die Finanzierung der BFDs muss immer so gestaltet werden, dass dieser Druck auf die öVs bestehen bleibt.**

***Im Übrigen sind Behinderte ExpertInnen in Sachen
Behinderung***

8. Subventionen an BFDs aus Geldern des öV sind leistungsabhängig zu gewährleisten, das heisst pro geleisteter Fahrkilometer und keinesfalls als (Defizit fördernde) pauschale Defizitdeckung.
9. Es dürfen keine Gelder aus Sozial- oder Behindertenkassen für die Finanzierung der BFDs verwendet werden. Es würde auch niemandem einfallen, den Uhrmacherverband um Subventionen an den öV zu beten, damit Uhrmacher diese zum selben Preis wie alle andern benutzen können.
10. Der Dienst von Freiwilligen in offiziellen BFDs ist staatlich tolerierte Schwarzarbeit und für die Betroffenen entwürdigend - sie werden zu Bittstellern die sich alles gefallen lassen müssen. Freiwilligkeit hat im Sinne der Nachbarschaftshilfe, ausgehandelt zwischen zwei sich bekannten Personen, durchaus ihren Sinn: aber nicht als Institution und allgemeine Problemlösung.
11. Jegliche Einschränkung von BFDs - z.B. auf Orts- oder KantonsbewohnerInnen, auf Personen mit nachgewiesenen Einkommen, auf Fahrten mit nachgewiesenem Zweck oder in der Anzahl der möglichen Fahrten - bedeutet auf jeden Fall eine grobe Diskriminierung Behinderter, solange der vergleichbare ö.V. diese Beschränkungen für die "normalen" Passagiere nicht kennt. Dasselbe gilt für "technische Einschränkungen" wie z.B. lange Warte- bzw. Bestellzeiten, unkomfortable, unprofessionelle oder unsichere Transportmittel, Umwege wegen Zuladung weiterer Passagiere, grosser administrativer Aufwand und Kosten für die Benutzer.
12. Das Assistenzbedürfnis behinderter Menschen muss vom Mobilitätsbedürfnis getrennt betrachtet werden. Es darf nicht als Argument für teure Sondertransporteinrichtungen missbraucht werden. Abgesehen von transporttechnisch begründeter Assistenz (z.B. Anschnallen aus Sicherheitsgründen etc.) ist eine BFD-Chauffeur bzw. eine BFD-Chauffeuse nicht befugt, gleichzeitig auch Assistenzdienste z.B. am Körper des Fahrgastes auszuführen.
13. Wo immer technisch möglich, müssen Wege gesucht werden, wie die BFDs von den Behinderten selbst bezahlt werden können, indem jene subjektorientierte Direktzahlungen zu diesem Zweck erhalten, anstatt (objektorientierte) Bezahlungen an Fahrdienste für Behinderte auszurichten. Damit werden die Behinderten zu begehrten Kunden. Allerdings darf dies nicht zu einer Ungleichstellung der Behinderten gegenüber den nicht-behinderten Menschen führen (z.B. Fahrtenbeschränkung, Elligibilität, Akzeptanz von Mehrfachkarten etc.).

PW/SL 10.11.1997

ZSL Grundsatzpapiere sind Vorschläge zu einer möglichen Umsetzung der SL-Philosophie in konkrete, aktuelle Fragestellungen. In diesem Sinne erheben Sie keinen Anspruch auf Endgültigkeit - im Gegenteil, kritische Eingaben und /oder Neufassungen sind immer erwünscht.