



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

12.5138.02

BVD/P125138  
Basel, 8. August 2012

Regierungsratsbeschluss  
vom 7. August 2012

## **Schriftliche Anfrage Peter Bochsler betreffend Behinderte zahlen den Preis des Wettbewerbs**

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Peter Bochsler dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben beim Behindertentransport auf Anfang 2012 den Wettbewerb eingeführt. Resultat: Die Kosten für längere Fahrten stiegen teilweise massiv (gegen 400 %) und dies trotz einer Subventionierung der Transporte mit CHF 2.6 Mio.

In diesem Zusammenhang drängen sich folgende Fragen auf:

1. Warum genügen CHF 2.6 Mio. nicht, um auch Fahrten in der Regio zu günstigen Preisen anzubieten?
2. Was gedenkt der Regierungsrat zu tun, um Härtefälle abzufedern?
3. Müsste nicht die Struktur des Behindertentransportwesens nochmals überdacht werden?
4. Sollte nicht zu einer Tixi-Taxi-Lösung zurückgekehrt werden, wie es andere Kantone (ZH, AG, LU, ZG) immer noch kennen? Das Strassenverkehrsgesetz ist bekanntlich eidgenössisch.
5. Konkurrenz und Wettbewerb bringen meistens Kostensenkungen mit sich. Warum nicht so beim Behindertentransport?

Peter Bochsler“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Der per 1. Januar 2012 vorgenommene Systemwechsel des Fahrdienstes für Behinderte und mobilitätseingeschränkte Betagte beruht auf einer sorgfältigen Erarbeitung und Analyse von unterschiedlichen Modellen unter Beizug von Experten. Die in den Systemwechsel gesetzten Erwartungen konnten nach ersten Einschätzungen erreicht werden. Dazu gehören:

- Bessere Verfügbarkeit von Fahrzeugen
- Möglichkeit für kurzfristige Bestellungen („Spontanfahrten“)
- Keine Notwendigkeit für „Sammelfahrten“ (lange Umwege und Wartezeiten fallen weg)

Die Einführung des neuen Systems war andererseits auch mit Anfangsschwierigkeiten verbunden. So fielen etwa die von der KBB (Koordinationsstelle Fahrten von Behinderten beider Basel) zusammengestellten Kundeninformationen zu technisch und zu kompliziert aus, so dass sie teilweise nicht verstanden wurden, was zu Unsicherheit und Kritik seitens der Kundschaft führte. Zudem führte das zwischen den Kantonen vereinbarte Subsidiaritätsprinzip zu grösseren Schwierigkeiten als angenommen. Das Prinzip besagt, dass Beiträge nur für Fahrten ausgerichtet werden, für die kein anderer Kostenträger aufkommt. Mit einer verbesserten Kundeninformation konnte die Situation in beiden Fällen verbessert werden. Zudem darf davon ausgegangen werden, dass im letzteren Fall zumindest für einen Teil der Fahrten die verantwortlichen Kostenträger zugewiesen werden konnten.

Zu den einzelnen Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

- *Warum genügen CHF 2.6 Mio. nicht, um auch Fahrten in der Regio zu günstigen Preisen anzubieten?*

Das gewählte Preissystem beruht neu auf einem Kilometer- statt wie bislang auf einem Zonentarif. Damit werden die effektiven Kosten pro Fahrt transparent gemacht. Da 75% der Fahrten kürzer als 8.5 km sind und der Kundenbeitrag jeweils CHF 12 oder weniger beträgt, würde eine spezielle Vergünstigung der längeren Fahrten einer Quersubventionierung zu Lasten der grossen Mehrheit entsprechen. Dies ginge mit einer Einschränkung des Fahrtenkontingents pro Person einher. Die zur Verfügung stehenden CHF 2.6 Mio. genügen nicht, um eine uneingeschränkte Nutzung der KBB zu ermöglichen. Mittels Kontingentierung der Fahrten pro Person sowie der kilometerbasierten Preisgestaltung wird der Einsatz dieser Mittel gesteuert.

- *Was gedenkt der Regierungsrat zu tun, um Härtefälle abzufedern?*

Eine Härtefallregelung mit einer detaillierten Beurteilung des Einzelfalls ist vorgesehen für Situationen, bei denen das Subsidiaritätsprinzip nicht spielt. Der finanzielle Spielraum ist allerdings klein.

Die KBB bietet ein ergänzendes Angebot in erster Linie für Freizeitfahrten an. Vor allem bei Härtefällen muss zuerst sichergestellt werden, dass etwa Fahrten zur Arbeit nicht anderweitig durch einen anderen Kostenträger wie z.B. die Invalidenversicherung finanziert werden.

- *Müsste nicht die Struktur des Behindertentransportwesens nochmals überdacht werden?*

Mit dem Systemwechsel konnten die gesetzten Ziele weitgehend erreicht werden, der eingeschlagene Weg scheint richtig zu sein. Eine grundsätzliche Überarbeitung der neuen Struktur ist aus Sicht des Regierungsrats nicht angezeigt. Selbstverständlich wird das neue System aber laufend im Rahmen des Möglichen optimiert. So wurde etwa der Kundeninformation deutlich mehr Aufmerksamkeit geschenkt.

Seit einigen Jahren werden in den Kantonen Bern und Zürich analoge Modelle erfolgreich betrieben. Die Kontingente pro Kunde liegen allerdings in beiden Fällen höher und erlauben knapp zwei Retourfahrten pro Woche. Der Regierungsrat möchte zunächst Erfahrungen sammeln und das System anschliessend auf dieser Basis gemeinsam mit dem Partnerkanton gegebenenfalls optimieren.

- *Sollte nicht zu einer Tixi-Taxi-Lösung zurückgekehrt werden, wie es andere Kantone (ZH, AG, LU, ZG) immer noch kennen? Das Strassenverkehrsgesetz ist bekanntlich eidgenössisch.*

So genannte. Freiwilligenfahrdienste mit unbezahlttem Fahrpersonal wie die erwähnte Tixi-Taxi-Lösung sind in den meisten Fällen nicht billiger oder sogar teurer als professionelle Angebote. So kostet etwa eine Fahrt beim grössten Freiwilligenfahrdienst der Schweiz, dem Tixi Zürich, brutto rund 45 Franken – dies ohne Chauffeurlöhne, Sozialabgaben, Steuern usw. Die vom Zürcher Verkehrsverbund ZVV beauftragte Dachorganisation „Stiftung ProMobil“ kauft bei professionellen Anbietern ein. Hier kostet die Fahrt weniger als 40 Franken. Gerade die Freiwilligenfahrdienste sind v.a. deshalb teuer, weil sie durch eine hohe Personalfuktuation und einen überproportionalen Anteil Teilzeitangestellter gekennzeichnet sind, was mit einem grossen administrativen Aufwand (durch bezahltes Personal) für Rekrutierung, Ausbildung, Betreuung, Planung und Disposition verbunden ist.

- *Konkurrenz und Wettbewerb bringen meistens Kostensenkungen mit sich. Warum nicht so beim Behindertentransport?*

Da mit dem Systemwechsel nicht nur der Wettbewerb eingeführt sondern gleichzeitig, auch das Angebot verändert und vor allem ausgebaut wurde, fehlt die direkte Vergleichbarkeit der Kosten einer Fahrt vor und nach dem Systemwechsel. Trotz des verbesserten Angebotes kosten heute Einzelfahrten im Kurzstreckenbereich weniger oder gleich viel wie bisher. Zudem hat die Kundschaft die Möglichkeit, den günstigsten Anbieter auszuwählen. Teurer sind beim neuen Modell nicht die Bruttopreise, sondern die Selbstbehalte (Kundenanteil) bei Langfahrten, die nicht mehr „quersubventioniert“ werden.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin