

Frau Landesrätin Dr. Barbara Schöbi-Fink
Frau Landesrätin Martina Rüscher, MBA MSc
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, 28. Februar 2024

Transportdienste für Menschen mit Behinderung

Sehr geehrte Regierungsmitglieder,

die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben sowie am Arbeitsleben ist ein grundlegendes Recht aller Menschen, unabhängig von ihren individuellen Voraussetzungen. Für Menschen mit Behinderung sind speziell organisierte Transportangebote oft eine notwendige Voraussetzung, diesen Aspekt der Teilhabe wahrnehmen zu können. Darum sind solche Fahrdienste eine wesentliche Voraussetzung für Inklusion, für soziale Teilhabe und nicht zuletzt auch für die Entlastung der betroffenen Familien.

Uns erreichen jedoch zunehmend Berichte von Eltern und Angehörigen, wonach soziale Einrichtungen ihr Angebot an Transportdiensten für Menschen mit Behinderung, die nicht mehr der Schulpflicht unterliegen, womöglich reduzieren oder gar ganz abstellen. Damit einher geht der Hinweis an die Angehörigen, dass sie in Zukunft die Fahrten zu diesen Einrichtungen selbst organisieren müssen.

Aus diesen Gründen richten wir gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtags folgende

A N F R A G E

an Sie:

1. Ist Ihnen bekannt, dass Transporte zu Einrichtungen wie Tagesstätten für Menschen mit Behinderung reduziert oder eingestellt wurden bzw. werden sollen? Wenn ja, bitten wir um Beantwortung der folgenden Fragen.
2. Seit wann ist Ihnen dieser Sachverhalt bekannt?
3. Worauf ist dieser Abbau der Leistungen zurückzuführen?

4. Können Sie ausschließen, dass dieser Abbau im Zusammenhang mit der Aufforderung des Landes an Sozialeinrichtungen steht, ihre Ausgaben um bis zu 8 Prozent zu kürzen?
5. Wie viele und welche soziale Dienstleister:innen haben seit der genannten Aufforderung zur Kürzung ihrer Ausgaben ihre Transportangebote bereits reduziert oder eingestellt bzw. bei wie vielen und welchen Dienstleister:innen stehen derartige Maßnahmen im Raum?
6. Wie viele Menschen mit Behinderung sind von einer a) bereits durchgeführten und b) bevorstehenden Reduktion des Transportangebots betroffen?
7. Wurden die betroffenen Personen bzw. deren Familien bereits über die Reduktion bzw. die Beendigung der bisherigen Fahrdienste informiert und wenn ja, wann und in welcher Form?
8. Sind organisierte Transportdienste für schulpflichtige Menschen mit Behinderung ebenfalls davon bedroht, abgeschafft oder reduziert zu werden? Wenn ja, in welcher Form und in welchem Ausmaß? Wenn nein, worauf ist die unterschiedliche Situation im Vergleich zu nicht mehr schulpflichtigen Personen, die auf einen Fahrdienst angewiesen sind, um sicher zu einer Tagesstätte oder einer ähnlichen Einrichtung zu gelangen, zurückzuführen?
9. Welche Alternativen stehen betroffenen Familien zur Verfügung, um den sicheren Schulweg ihrer Kinder weiterhin zu gewährleisten?
10. Welche Überlegungen oder Pläne gibt es, damit die Transporte im bisherigen Umfang garantiert werden können und welche Schritte haben Sie dazu bereits ergriffen?
11. Welche Maßnahmen setzt die Landesregierung, um sicherzustellen, dass die Mobilität und Teilhabe von Menschen mit Behinderung nicht beeinträchtigt werden?

Mit bestem Dank für eine ausführliche Beantwortung,

LAbg. Manuela Auer

LAbg. Manuela Auer
SPÖ Landtagsclub
Landhaus
6900 Bregenz

KO Mario Leiter
SPÖ Landtagsclub
Landhaus
6900 Bregenz

LAbg. Reinhold Einwallner
SPÖ Landtagsclub
Landhaus
6900 Bregenz

im Wege der Landtagsdirektion

Bregenz, 21. März 2025

Betreff: Anfrage vom 28. Februar 2025, Zl. 29.01.039 – Transportdienste für Menschen mit Behinderung

Sehr geehrte Frau Landtagsabgeordnete Auer,
sehr geehrter Herr Klubobmann Leiter und Herr Landtagsabgeordneter Einwallner!

Ihre gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtages an Frau Landesrätin Barbara Schöbi-Fink und mich gerichtete Anfrage beantworte ich zuständigkeithalber gerne wie folgt:

Beantwortung der Fragen 1 – 7, 10 – 11:

Frage 1: Ist Ihnen bekannt, dass Transporte zu Einrichtungen wie Tagesstätten für Menschen mit Behinderung reduziert oder eingestellt wurden bzw. werden sollen? Wenn ja, bitten wir um Beantwortung der folgenden Fragen.

Frage 2: Seit wann ist Ihnen dieser Sachverhalt bekannt?

Frage 3: Worauf ist dieser Abbau der Leistungen zurückzuführen?

Frage 4: Können Sie ausschließen, dass dieser Abbau im Zusammenhang mit der Aufforderung des Landes an Sozialeinrichtungen steht, ihre Ausgaben um bis zu 8 Prozent zu kürzen?

Frage 5: Wie viele und welche soziale Dienstleister:innen haben seit der genannten Aufforderung zur Kürzung ihrer Ausgaben ihre Transportangebote bereits reduziert oder eingestellt bzw. bei wie vielen und welchen Dienstleister:innen stehen derartige Maßnahmen im Raum?

Frage 6: Wie viele Menschen mit Behinderung sind von einer a) bereits durchgeführten und b) bevorstehenden Reduktion des Transportangebots betroffen?

Zu Frage 7: Wurden die betroffenen Personen bzw. deren Familien bereits über die Reduktion bzw. die Beendigung der bisherigen Fahrdienste informiert und wenn ja, wann und in welcher Form?

Frage 10: Welche Überlegungen oder Pläne gibt es, damit die Transporte im bisherigen Umfang garantiert werden können und welche Schritte haben Sie dazu bereits ergriffen?

Frage 11: Welche Maßnahmen setzt die Landesregierung, um sicherzustellen, dass die Mobilität und Teilhabe von Menschen mit Behinderung nicht beeinträchtigt werden?

Das Vorarlberger Leitbild zur Inklusion sieht im Handlungsfeld 3 „Barrierefreiheit und Mobilität“ vor, dass durch getroffene Maßnahmen gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderung selbstverständlich ist: an öffentlichen Plätzen und in öffentlichen Einrichtungen, an Schulen und in Bildungsstätten, in der Gastronomie und Hotellerie, im Freizeit- und Kulturbereich, in digitalen wie analogen Medien und bei allen öffentlichen Verkehrsverbindungen im Land (ÖBB und ÖPNV).

Eine inklusiv gestaltete Mobilität wirkt sich in vielen Teilbereichen des Lebens des Menschen mit Behinderung aus und es entstehen Möglichkeiten, sich frei im öffentlichen Raum zu bewegen und diesen mitzugestalten, anderen Menschen zu begegnen und von anderen wahrgenommen zu werden,

- die Kraft von Gemeinschaften und die eigenen Stärken zu erleben,
- Erfahrungen zu sammeln und Zusammenhänge zu erkennen,
- mit wechselnden Umgebungen in Berührung zu kommen und die Sinne zu schärfen,
- Verantwortung zu übernehmen und Entscheidungen zu treffen.

Die Herausforderungen im Mobilitätsbereich für Menschen mit Behinderungen sind nicht auf die reduzierte Freigabe von Finanzmitteln in einzelnen ambulanten Produkten für 2025 zurückzuführen, sondern beschäftigen Träger und Landesverwaltung bereits seit vielen Jahren. In früheren Jahren wurde allen Menschen mit Behinderungen Transportleistungen in die Werkstätten, ungeachtet ihrer Kompetenzen, angeboten. Dadurch etablierte sich die Erwartung, dass dieser Service selbstverständlich verfügbar ist. An den Standorten der Tagesstruktur gibt es Fahrzeuge, welche von den Mitarbeitenden der Tagesstruktur für diverse Fahrten genutzt werden (z.B. für Ausflugsfahrten oder Einkäufe). Ebenfalls werden die Fahrten zwischen den Wohnorten und der Tagesstruktur morgens und abends damit durchgeführt. Nutzer:innen der Wohnhäuser, werden zum Großteil auch morgens und abends durch Fahrten zwischen Werkstätten und Wohnhäusern befördert.

Im Rahmen der Inanspruchnahme einer Tagesstruktur von Menschen mit Behinderung wird derzeit bei zwei der drei Trägerorganisationen (Lebenshilfe und Caritas, füranand hat keine dezidierten Transporte) ein „Hol- und Bringdienst“ für die leistungsbeziehenden Personen erbracht. Diese Dienstleistung wird als Teil der Tagesstruktur von den Trägern angeboten. Bei der Caritas sind es ca. 50 Personen, bei der Lebenshilfe ca. 260 Personen (gem. der letzten Abfrage der Fachabteilung bei den Trägern im Jahr 2023), die diese Hol- und Bringdienste nutzen.

Im Vergleich dazu in der nachstehenden Tabelle die Anzahl von Personen, die tagesstrukturierende Angebote in Werkstätten in Anspruch genommen haben:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Caritas	118	118	119	120	112	106
Lebenshilfe	511	538	543	537	537	518
Füranand	9	10	10	13	12	11

Weitere Zahlen zur Anzahl der Transporte bei den jeweiligen Trägern liegen der zuständigen Fachabteilung nicht vor, da Transporte in bestehenden Tarifen für Tagesstrukturen beinhaltet waren. Eine getrennte Verrechnung von Transportdienstleistungen und Betreuung in der Tagesstruktur ist künftig durch eigene Tarife geplant, dadurch werden in der Folge auch statistische Daten verfügbar sein.

Diese Fahrten konnten in der Vergangenheit organisatorisch und personell gut abgedeckt werden, insbesondere, weil viele Unterstützungskräfte verfügbar waren, beispielsweise Zivildienstler mit Führerschein. Parallel haben sich im Laufe der Zeit die Transporte intensiviert und wurden komplexer. Dies geht einher mit der Veränderung der Zielgruppe. Personen, die durch ihre Kompetenzen und Fähigkeiten nicht auf die Leistung einer Tagesstruktur angewiesen sind, nehmen andere Leistungen in Anspruch. Die zu befördernden Personen sind vermehrt auf Unterstützung angewiesen. Die Gründe sind vielfältig und reichen von der Transportstrecke über Verhaltensauffälligkeiten der Nutzer:innen bis zur Größe der Rollstühle. Wenn mehrere Personen mit Rollstuhl befördert werden, ist das eine logistische Herausforderung: es müssen mehrere Fahrzeuge oder Fahrten hintereinander und/oder parallel geplant werden. Das nimmt viel Zeit und Personalressourcen in Anspruch.

Die Veränderung in der Personalsituation, insbesondere, dass zahlreiche Zivildienstler heute noch keinen Führerschein haben, hat die Situation in den letzten Jahren deutlich verschärft. Für die Träger folgt daraus, dass hochqualifiziertes Fachpersonal, das eigentlich in den Einrichtungen zur Betreuung der Klient:innen benötigt wird, diese Fahrten abdecken. Die Träger sind an organisatorische, personelle und finanzielle Grenzen gestoßen. Dies hat insbesondere die Lebenshilfe, aber auch weitere Träger, seit mehreren Jahren in Gesprächen immer wieder thematisiert. Dies trifft neben den Einrichtungen der Behindertenhilfe auch

weitere Träger in Vorarlberg, so hat beispielsweise auch das Rote Kreuz seinen Behindertenfahrdienst eingestellt.

Aufgrund dieser Problemstellungen und auf Ersuchen der Träger erging der Auftrag an den Fachbereich Chancengleichheit, in Zusammenarbeit mit den Trägern, ein Mobilitätskonzept zu erstellen und Alternativen (z.B. mögliche Kooperation mit Caruso bzw. anderen Fahrdienst Anbietern) auszuarbeiten. Die erste Sitzung zu diesem Thema fand im Herbst 2022 statt.

Ziele des 2023 und 2024 erarbeiteten Mobilitätskonzeptes sind es, Menschen mit Behinderung, die eine Werkstätte besuchen, mittels Mobilitätsvarianten weitgehend selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen. Der Weg zwischen der Tagesstruktur und dem Wohnort der Menschen mit Behinderung soll selbstständig oder - wenn dies nicht möglich ist - mit Unterstützung zurückgelegt werden. Für den Fall, dass die selbständige Mobilität noch nicht möglich ist, soll die neue Leistung des „Mobilitätstrainings“ in Anspruch genommen werden, die Umsetzung erfolgt bereits schrittweise. Diese Leistung soll Personen mit Behinderung gezielt fördern, eigenständig den Weg vom Wohnort in die Tagesstruktur zurückzulegen. Mobilität fördert Inklusion und kann dadurch in viele weitere Lebensbereiche wirken. Ist ein Transport des Menschen mit Behinderung unumgänglich, soll das gemeinsam erarbeitete Mobilitätskonzept die verschiedenen Möglichkeiten von Transport aufzeigen.

Im Mobilitätskonzept soll eine Einteilung in Gruppen auf Basis der Kompetenzen der Personen mit Behinderung nach den jeweiligen Kompetenzen erfolgen:

Gruppe I sind Menschen, die selbstständig mobil sind. Sie können die Wege zwischen zu Hause und der Tagesstruktur selbstständig zurücklegen. Sie haben keinen Anspruch auf eine Mobilitätsdienstleistung.

Gruppe II sind Menschen, die Unterstützungen in Form von Anregungen bzw. Anleitungen benötigen. Sie können ein individuelles Mobilitätstraining beantragen. Ziel ist es, dass sie nach Absolvierung des Mobilitätstrainings selbstständig Wege zurücklegen können und somit zur Gruppe der Selbständigen (Gruppe I) zählen.

Gruppe III & IV sind Menschen, die auf eine gelegentlich direkte oder überwiegend direkte Begleitung im Bereich der Mobilität angewiesen sind. Sie können aus diversen Gründen die Wegstrecken nicht (komplett) alleine zurücklegen.

Eine Hochrechnung zur Einstufung in die jeweiligen Gruppen ist sehr schwierig, da diese personenzentriert erfolgt. Erst nach erfolgter Durchführung zur Einstufung in die jeweilige Gruppe anhand der ausgearbeiteten Kriterien durch Fachpersonen kann eine genaue Aussage über die Anzahl der Personen je Gruppe getroffen werden.

Varianten und Möglichkeiten zur Unterstützung des Transportes sind folgende:

Wie	Mit/ohne Begleitung	Varianten der Begleitung
Zu Fuß	Selbständig Mit Begleitung	
Fahrrad	Selbständig Mit Begleitung	
Öffentlich - Bus - Zug	Selbständig Mit Begleitung	Assistenz als externe Dienstleistung (Mohi, Persönliche Assistenz...), Assistenz im Rahmen der Tagesbetreuung, Projekt/Patenschaft (z.B. Schulklasse), Freiwillige, Angehörige
In einer Gruppe		Peer-Group
Privat - Eigenes Fahrzeug - Angehörige	Selbständig Mit Begleitung	Angehörige
Taxi-Dienst	Fahrer:in	Unternehmen
Transport durch Einrichtung (mit Fahrzeugen der Einrichtung)	Fahrer:in Bei Bedarf Begleitung	Fachkraft oder Zivildienste der Einrichtungen
Miet-Autos	Fahrer:in	Assistenz als externe Dienstleistung (Mohi, Persönliche Assistenz...), Freiwillige, Angehörige

Sobald das trägerüberreifende Mobilitätskonzept mit den Trägern final ausgearbeitet und eine Einigung über die entsprechende Refinanzierung über separate Tarife erzielt wurde, wird eine Information durch das Land Vorarlberg gemeinsam mit den Trägern erfolgen. Die Träger sind trotz der großen Herausforderungen bemüht, individuelle Lösungen für die Klient:innen und ihre Angehörigen zu finden. Klar ist, dass es keine Selbstverständlichkeit mehr ist, dass zu den Leistungen der Behinderteneinrichtungen auch alle Transporte abgedeckt werden können. Ziel ist, dass die Angehörigen gut informiert und beraten sind.

Beantwortung der Fragen 8 und 9:

Frage 8: Sind organisierte Transportdienste für schulpflichtige Menschen mit Behinderung ebenfalls davon bedroht, abgeschafft oder reduziert zu werden? Wenn ja, in welcher Form und in welchem Ausmaß? Wenn nein, worauf ist die unterschiedliche Situation im Vergleich zu nicht mehr schulpflichtigen Personen, die auf einen Fahrdienst angewiesen sind, um sicher zu einer Tagesstätte oder einer ähnlichen Einrichtung zu gelangen, zurückzuführen?

Frage 9: Welche Alternativen stehen betroffenen Familien zur Verfügung, um den sicheren Schulweg ihrer Kinder weiterhin zu gewährleisten?

Die Finanzierung von Schultransporten ist grundsätzlich gemäß Abschnitt Ia Schulfahrtbeihilfe und Schülerfreifahrten des Familienlastenausgleichsgesetzes 1967 (FLAG) geregelt. Laut § 30e lit. 1 des FLAG ist der Antrag beim Finanzamt Österreich einzubringen. Auch organisierte Transportdienste für schulpflichtige Menschen mit Behinderung sind durch dieses Gesetz abgedeckt.

Die Zuständigkeit für die Finanzierung von organisierten Transportdiensten für schulpflichtige Menschen mit Behinderung liegt somit nicht beim Sozialfonds.

Ausnahmeregelung

Die Schultransportkosten im Schulheim Mäder werden größtenteils vom Finanzamt übernommen. Da das Taxiunternehmen, das den Schülertransport für das Schulheim Mäder durchführt, aufgrund der Heilbehelfe der Kinder weniger Kinder pro Fahrt befördern kann als üblich (statt acht nur fünf Kinder pro Kleinbus), entstehen Mehrkosten für das Unternehmen, die vom Finanzamt nicht gedeckt werden. Um diese Finanzierungslücke zu schließen, hat der Sozialfonds vor Jahren beschlossen, einen Zuschuss von 1,84 Euro pro Kind und Tag bereitzustellen. Dieser Betrag wurde seither nicht angepasst. Da der Zuschuss mittlerweile nicht mehr ausreicht, um die tatsächlichen Kosten zu decken, finanziert das Schulheim Mäder den verbleibenden Betrag durch Spenden. Der Zuschuss bleibt auch weiterhin bestehen.

Mit freundlichen Grüßen

Landesrätin Martina Rüscher