

Geschichte der Stiftung «Behinderten-Transporte Zürich»

Jürg Hunziker, Geschäftsführer BTZ



Die Stiftung «Behinderten-Transporte Zürich» (BTZ) feiert dieses Jahr ihr 25-jähriges Jubiläum. Die BTZ fährt Rollstuhlfahrerinnen und –fahrer direkt von Tür zu Tür und macht sie dadurch ein kleines Stück mobiler. Für die betroffenen Menschen bedeutet das Angebot der BTZ ein wichtiges Stück Lebensqualität.

In Zürich leben rund 7'000 schwer mobilitätsbehinderte Bewohnerinnen und Bewohner, die den öffentlichen Verkehr nicht oder nur mit grossen Schwierigkeiten benutzen können. 86% der Betroffenen sind im AHV Alter und 600 sind Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer.

Heute ist der Anspruch der Behinderten auf Mobilität unbestritten. Bis es aber so weit kam, mussten einige Hindernisse überwunden werden.

1981 – 1990 Eine bewegte Zeit

Die UNO hat 1981 das «Internationale Jahr der Behinderten» proklamiert unter dem Slogan «volle Partizipation und Gleichberechtigung». In Zürich gab es verschiedene politische Vorstösse und praktische Initiativen. So entstand der Verein Rollstuhltaxi Zürich. Ende 1990 verfügte der Verein Rollstuhltaxi über 14 Fahrzeuge. Sechs Fahrzeuge wurden aus dem laufenden Betrieb finanziert durch Beiträge der IV und der Stadt Zürich. Acht Fahrzeuge wurden ausschliesslich durch Spenden bezahlt.

Bei der Entstehung des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV 1988 wurde bereits der behindertengerechte Ausbau in der Angebotsordnung verankert. Der öV und die Direktionen für das Fürsorgewesen des Kantons Zürich sollten eine Dachorganisation für die Bestellung und Finanzierung des Verkehrsangebots für mobilitätsbehinderte Personen initialisieren. Die Transportleistungen sollten von Behindertentransportdiensten oder vom Transportgewerbe erbracht werden. Die Subventionen steuerten der Verkehrsverbund, der Kanton und einzelne Gemeinden bei.

1990 Gemeindeabstimmung der Stadt Zürich

Die Grundlage für eine bedürfnisgerechtes und bezahlbare Transportmöglichkeit für die Stadt Zürich wurde erst mit der Gemeindeabstimmung am 2. Dezember 1990 geschaffen. Die Stadtzürcher Bevölkerung stimmte mit einem Mehr von 90% der Einrichtung eines gesamtstädtischen Behindertentransportsystems zu, das zu ÖV Tarifen die Benutzung von Taxi oder speziell noch zu beschaffenden Fahrzeugen für mobilitätsbehinderte Personen ermöglichte. Im gleichen Jahr stimmten die Stadtzürcher auch mit 83% Ja-Stimmen einer Verbilligung der Monats- und Jahresabonnemente des ZVV für Jugendliche, Betagte und IV-Rentnerinnen und –Rentner zu.

Die Situation der Behinderten sollte grundlegend und definitiv verbessert werden und, wo notwendig, durch einen speziellen Transportdienst abgedeckt werden. Ein Einbezug von Bewohnern der Agglomeration sollte später möglich sein.

Die zu schaffende Trägerschaft „Behindertentransport Zürich“ sollte innert zwei bis drei Jahren einen Transportdienst mit ca. 28-30 Spezialfahrzeugen für Rollstühle einrichten und zu-

gleich sollten rund 100 Taxis mit einem Schwenksitz ausgerüstet werden, der mobilitätsbehinderten Personen die einfachere Nutzung eines Taxis erlaubt. Subventionen sollten für Familien mit Kindern sowie Behinderte im erwerbsfähigen Alter bis zu einer Einkommensgrenze von Fr. 80'000.- und für AHV Bezüger bis zu einer Einkommensgrenze von Fr. 35'000.- ausgerichtet werden. Die geplanten Kostenfolgen wurden für die Stadt in den Abstimmungsunterlagen auf Fr. 5.5 bis 6.5 Mio. p.a. veranschlagt. Wegen der Höhe des Betrages musste das Geschäft in der Gemeindeverordnung der Stadt Zürich verankert werden. Die Höhe der Subventionsverpflichtungen der Stadt Zürich brauchte die jährliche Zustimmung des Gemeinderates.

1991 Gründungsjahr der BTZ

Als Trägerin des gesamtstädtischen Behindertentransportes wurde eine privatrechtliche Stiftung nach Artikel 80ff ZGB mit Sitz in Zürich errichtet. Die Vorsteherin des Sozialamtes, Stadträtin Emilie Lieberherr, wurde vom Stadtrat beauftragt, diese Organisation aufzubauen. Gründungsmitglieder der Stiftung waren die Stadt Zürich mit 50% Anteil, die reformierte und katholische Landeskirchen mit 35% Anteil und zwei Taxiunternehmen mit 15% Anteil. Der erste Stiftungsrat setzte sich aus folgenden Vertreter/innen zusammen: drei Personen der Stadtverwaltung, sechs betroffene Benutzer/innen und sechs Personen, die die involvierten Organisationen vertreten (wie Rollstuhltaxi Zürich, Tixi Zürich, Pro Infirmis, Pro Senectute, Taxi-Funkzentrale und die Behindertenkonferenz BKZ).

Der zentrale Stiftungszweck war und ist, die Integration von mobilitätsbehinderten Personen, insbesondere solchen mit Wohnsitz in der Stadt Zürich, durch Verbesserung der Bewegungsfreiheit. Nicht nur Rollstuhlfahrerinnen und –Fahrer, sondern alle Personen mit Gehbehinderungen sollten vom neuen Angebot profitieren können. Dazu konnte die Stiftung einerseits die Trägerschaft eines Behinderten-Transportdienstes übernehmen, Aufträge an Dritte zur Organisation eines Transportdienstes erteilen und /oder Beiträge an Transportdienstleistungen beisteuern.

Sorgfältige Vorbereitungsarbeiten

Die damalige Sozialamtsvorsteherin Emilie Lieberherr engagierte sich sehr für die Stiftung Behinderten-Transporte Zürich (BTZ). Ein Beraterteam erarbeitete eine umfassende Marktstudie, erstellte die Kostenschätzungen und formulierte ein Kommunikationskonzept mit Erscheinungsbild und Rollout-Planung.

Die Marktschätzungen gingen davon aus, dass rund 4'800 der potentiellen 7'000 Kundinnen und Kunden subventionsberechtigt sind und zu VBZ Tarifen transportiert werden können, da ihr Einkommen/Vermögen die festgelegten Grenzen nicht überstieg. Die Anspruchsberechtigung sollte durch Pro Senectute und die Pro Infirmis geprüft. Die übrigen 30%, wie auch auswärtige Benutzer/innen, wurden zum normalen Taxi-Tarif befördert. Im Weiteren wurde mit einem Wachstum der Transportbedürfnisse über die nächsten Jahre gerechnet. Einerseits wegen der Zunahme der älteren Stadtbevölkerung, andererseits wegen des wachsenden Mobilitätsbedürfnisses der jüngeren Generation. Auf der anderen Seite konnte der behindertengerechte Ausbau des öffentlichen Verkehrs die Nutzung von speziellen Transportdiensten reduzieren. Grundlage bot die Annahme, dass die Betroffenen Anrecht auf eine unbeschränkte Anzahl von Fahrten zu VBZ Tarifen hatten.

Am 10. April 1991 beschloss der Stadtrat der Stadt Zürich die Errichtung der „Stiftung Behindertentransporte Zürich“ und am 29. April 1991 fand die öffentliche Beurkundung der Stiftung Behindertentransporte Zürich auf dem Notariat der Stadt Zürich (Altstadt) statt.

Am 24. Mai 1991 fand die erste, konstituierende Sitzung des Stiftungsrates statt. Rasch merkte man, dass der ursprüngliche Eröffnungstermin vom 1. Juli 1991 auf 1. Sep. 1991 verschoben werden musste, da es noch eine grosse Zahl von Fragen zu klären und Geschäfte zu regeln galt.

Innerhalb weniger Monate wurden viele wichtige Themen bearbeitet und Entscheidungen getroffen. Neue Mitarbeitende wurden gewonnen und Arbeitsverträge für die ehemaligen Mitarbeitenden des Vereins Rollstuhl Taxi erstellt. Ein Aus- und Weiterbildungskonzept für eigene Mitarbeitende wurde formuliert. Die Infrastruktur für Sekretariat und Büros musste umgebaut und neue Software und Hardware beschafft werden. Mit den interessierten Taxihaltern und der Taxizentrale wurden Verträge abgeschlossen.

Erstes Leitbild der BTZ

- BTZ setzt sich für die bedarfsgerechte Mobilität der Behinderten ein. Dies als Beitrag und Grundvoraussetzung für die Integration dieser Gruppe in der Gesellschaft.
- BTZ richtet sich ausschliesslich auf die Bedürfnisse der Kunden aus.
- BTZ ist Pionierarbeit, BTZ soll ein Modellfall sein.
- BTZ wird nach wirtschaftlichen Kriterien und professionell geführt und gestaltet.
- BTZ bettet sich harmonisch, ergänzend, in bestehende Transportmöglichkeiten ein (VBZ, Taxi, Private) und gibt möglichst viele Aufträge weiter.
- BTZ setzt sich für ein gesamtschweizerisches Transportnetz für Behinderte ein.

Verein Rollstuhl Taxi Zürich

Der Verein Rollstuhl Taxi Zürich war bereit, sich aus dem städtischen Behindertentransport zurückziehen. Die neue BTZ verpflichtete sich, deren Mitarbeitenden Arbeitsverträge anzubieten. Die anfängliche Skepsis der betroffenen Mitarbeitenden des Vereins Rollstuhl Taxi wich und eine Anstellung durch die städtische Stiftung BTZ konnte neue positive Aspekte vermitteln. Zugleich wurden die Systeme für die Auftragsdisposition wie für die Abrechnung vom Verein Rollstuhltaxi übernommen. Dazu kamen 13 Fahrzeuge des Vereins Rollstuhltaxi. Zusätzlich wurden 4 neue Renault Traffic T5 BA beschafft. Alle Sonderfahrzeuge wurden dem Erscheinungsbild der VBZ Farbgebung angepasst.

Taxiunternehmen

Eine grössere Knacknuss stellte die Einbindung der Taxiunternehmen dar. So wurde der Einbau von Schwenksitzen, das Aufbringen eines einheitlichen Zeichens oder eine einheitliche Farbgebung der Fahrzeuge mit Skepsis betrachtet und mehrheitlich wieder verworfen. Eine Umfrage bei den Taxichauffeuren und den Taxihaltern ergab ca. 40 – 60 interessierte Fahrerinnen und Fahrer. Für diese Gruppe wurde ein detailliertes Schulungskonzept ausgearbeitet. Schwerpunkt war der Umgang mit den unterschiedlichen Situationen der behinderten Fahrgäste. Dabei sollten die Fahrerinnen und Fahrer lernen, die Selbständigkeit der Kundinnen und Kunden zu unterstützen und zu fördern. Der Umbau der Taxifahrzeuge ging nur schleppend voran, auch wenn die Stiftung Fr. 5'000.- an den Umbau beitrug. Drei Schwenksitze wurden probenhalber bei verschiedenen Taxihaltern im Kanton eingebaut.

Prozesse und Bezahlssystem

Die Abläufe für Bestellung, Disposition, Durchführung der Fahrt und die Abrechnung waren sehr anspruchsvoll. Die entsprechende Hardware und Software wurde beschafft. Ein eigenes Funksystem wurde benötigt. Die Abgrenzung der verschiedenen Arten von Fahrten und Kundinnen und Kunden war nicht einfach. Bei den Fahrten sollte zwischen Arbeits- und Freizeitfahrten unterschieden werden. Eine Herausforderung stellte auch die Definition der Stadtgrenze dar. Der Grundstein zum heute noch gültigen Bezahlssystem wurde gelegt. Das System setzte sich aus persönlichen Berechtigungskarten und Kreditscheinen mit dem BTZ Logo zusammen.

Geschäftsführung BTZ

Die Stelle für die Geschäftsführung wurde ausgeschrieben und das Interesse an der Stelle war gross. Am 16. Sept. wurde als 1. Geschäftsführer der Stiftung Herr Josef Birchmeier aus Zürich vom Stiftungsrat einstimmig gewählt. Er trat seine Stelle bereits auf den 1. Okt. 1991 an.

Eigene Garage oder nicht?

Rasch entbrannte auch eine intensive Diskussion um eine eigene Garage für den Unterhalt der Fahrzeuge. Alternativ wurde ein Wartungsvertrag mit Renault Schweiz geprüft. Die Argumente Flexibilität, bessere Fahrzeugverfügbarkeit, Knowhow und Spezialanfertigungen für den Behindertentransport standen hohen Fix- und Personalkosten bei einer zu kleinen Fahrzeugflotte gegenüber. Letztendlich siegten die Befürworter. So wurde während der ersten fünf Jahre eine eigene BTZ Garage betrieben.

Betriebsaufnahme

Am 18. August 1991 genehmigte der Stadtrat den Subventionsvertrag mit den BTZ und überwies das Geschäft an den Gemeinderat. Am 1. Sept. 1991 nahm die BTZ den Betrieb auf. Vorerst wurden nur IV Bezüger/innen befördert, da die Anträge, die durch die Pro Senectute geprüft wurden, noch nicht abgearbeitet waren. In den ersten Monaten nahm die Anzahl der

Fahrten rapide zu, da immer mehr Anträge auf Subvention geprüft und bewilligt wurden. Einzelne Taxi Fahrerinnen und Fahrer waren im Umgang mit ihren behinderten Kundinnen und Kunden überfordert. Dies führte zu Klagen Als Abhilfe wurde die Schulung intensiviert, Qualitätsnormen eingeführt und entsprechende Kontrollen bei den Taxiunternehmen durchgesetzt. Die neue Geschäftsleitung wurde mit dem Aufbau einer Informations- und Beschwerdestelle beauftragt.

Am 16. Sept. fand eine feierliche Eröffnungsfeier mit 200 geladenen Gästen aus Gemeinderat, verschiedenen Institutionen und der Presse statt. Neben Aperitif und Pressemitteilung wurden auch die verschiedenen Sonderfahrzeuge vorgeführt.

1992 – 1999 Aufbaujahre

Das erste Budget für 1992 und ein Stellenplan wurden unter grossem Zeitdruck im Dezember 1991 erstellt. Der Aufwand wurde auf Fr. 7.0 Mio. budgetiert und auf der Einnahmenseite wurde mit einer Subvention der Stadt von Fr. 3.0 Mio. gerechnet. Die Kosten für eine Fahrt wurden mit Fr. 92.- veranschlagt.

1992 und 1993 wuchs die BTZ enorm - auf mehr als 49'000 Sonderfahrten mit inzwischen 20 eigenen Fahrzeugen. Die Taxifahrten im Kanton stiegen rapide auf über 150'000 Fahrten pro Jahr an.

1993 folgte ein riesiger Dämpfer. Es stellte sich heraus, dass zu viele Fahrerinnen und Fahrer angestellt worden waren. Ausserdem wurde ein Veruntreuungsdelikt eines Buchhalters aufgedeckt. Der neue Geschäftsführer, Rodolfo Leuthold, bereinigte die Situation rasch. Der Betrieb, die Administration und die Garage wurden neu strukturiert. Mit der neuen Stadträtin, Monika Stocker, wechselte auch das Präsidium der Stiftung.

1994 wurde der Wechsel zum Departement Industrielle Betriebe geplant und 1996 vollzogen. Thomas Wagner, Stadtrat der Industriellen Betriebe, wurde Präsident der BTZ. Da die Taxifahrten auf bis zu 273'000 Fahrten im Jahr 1998 anwuchsen, wurden verschiedene Massnahmen wie die Überprüfung der Berechtigung für die BTZ Subventionen geplant. Die jährlichen Beiträge der Stadt Zürich betragen in diesen Jahren rund Fr. 5.3 Mio. Verschiedene Sparanstrengungen wurden umgesetzt wie die Schliessung der eigenen Garage, interne Prozesse optimiert und zum ersten Mal auch die Anzahl Taxi Fahrten pro Person limitiert. Bei den Sonderfahrzeugen wurde die Beschaffung der neuen Fahrzeugkategorie Van geprüft, aber zugunsten von zehn neuen Mercedes Sprint Fahrzeugen mit absenkbarer Hinterachse verworfen.

2000 – 2015 Konsolidierung

Im August 2000 wurde die Stiftung ProMobil gegründet. Partner für ProMobil waren neben dem Kanton Zürich der ZVV und das Bundesamt für Sozialversicherungen. ProMobil übernahmen die Subventionierung der Fahrten, die Prüfung der Berechtigungen und die Abrechnung mit den subventionsberechtigten Kunden. Das Budget der ProMobil betrug Fr. 11 – 12 Mio. p.a., wobei der ZVV mit Fr. 6 Mio. rund die Hälfte, das Bundesamt für Versicherungswesen mit Fr. 3 Mio. ein Viertel und der Rest die Verkehrsteilnehmer selbst beitrugen. ProMobil fokussierte sich auf die Finanzierung von Freizeitfahrten wie Besuche von Freunden, Einkaufsfahrten oder Kinobesuche. Dabei arbeitete ProMobil eng mit bestehenden Behinderten-transportdiensten und dem lokalen Taxigewerbe zusammen.

Das jährliche Anrecht an Fahrten wurde auf max. 360 Fahrten für IV Bezüger/innen und 200 für Rentner/innen beschränkt. Für Rollstuhlfahrer/innen gab es keine Beschränkungen. Zusätzlich zum öV Tarif wurde ein Selbstbehalt von 7% des Transportbetrags eingeführt.

Mit der Gründung von ProMobil wurde auch das Budget der BTZ entlastet und die BTZ fokussierte sich ganz auf die Rollstuhlfahrten mit eigenen Fahrzeugen in der Stadt Zürich. Die Anzahl Fahrten pendelten sich zwischen 47'000 und 51'000 Fahrten pro Jahr ein.

2002 wechselte das Präsidium zum neu gewählten Stadtrat Andres Türler.

2005 erhöhte ProMobil den Selbstbehalt von bisher 7% auf 15% und reduzierte das Fahrtenkontingent auf maximal 192 Fahrten pro Jahr und Person. Durch diese Sparmassnahmen wurden die Taxifahrten im Kanton um 20% reduziert. In der Stadt übernahm, abgeleitet vom

gesetzlichen Auftrag aus der Volksabstimmung vom 9. Dez. 1990, das Sozialamt die höheren Kosten für die Stadtbewohnerinnen und –Bewohner. Zugleich führte die BTZ die sogenannten Fünf-Franken-Fahrten ein als Antwort auf die Kontingentierung der Fahrten. Diese Zusatz- oder Fünf-Franken-Fahrten für Stadtbewohner/innen betragen rund 3'000 Fahrten pro Jahr.

Ab 2006 wurde die Geschäftsleitung der BTZ an die VBZ delegiert. Die VBZ unterstützte die BTZ mit ihrem technischen, betrieblichen und personalrechtlichen Know-how.

2011 wurde das 20-jährige Jubiläum mit einem grossen Mitarbeiter- und Angehörigenfest gefeiert. Im gleichen Jahr wurde ein elektronisches, bildschirmgestütztes Dispositionstool eingeführt, das die Effizienz erhöhte und Fehlfahrten reduzierte.

2015 senkte ProMobil aus Kostengründen das Kostendach von bisher Fr. 4'800.- auf Fr. 4'000.- Franken.

2016 BTZ heute

Heute sind die 23 dezent weiss-blauen Kleinbusse der BTZ nicht mehr aus dem Zürcher Stadtbild wegzudenken. Tag für Tag, fast rund um die Uhr, sind sie unterwegs. So haben die speziell ausgerüsteten Fahrzeuge der BTZ in den letzten 25 Jahren rund 1,25 Mio. Fahrgäste transportiert und dabei die Strecke zum Mond rund 40 Mal zurückgelegt. Diese enorme Leistung ist nur dank der verbindlichen Unterstützung durch die Stadt und deren Stimmbürger ermöglicht worden, die im Dezember 1990 mit der Gemeindeabstimmung den Grundstein dazu gelegt haben.

Heute arbeiten bei den BTZ rund 60 Mitarbeitende, davon viele Teilzeit. Total sind es rund 35 Vollzeitstellenprozent. Neben den eigenen Dispositionen plant und disponiert die BTZ auch seit einigen Jahren den Fahrdienst der Krebsliga.

Menschen mit Behinderung in der Stadt können nach wie vor auf die Solidarität der Behörden zählen, die sich an die 1990 übernommenen Verpflichtungen gebunden fühlen, einen Transportdienst für alle in der Mobilität eingeschränkten Menschen zu finanzieren.

Ausblick

Finanzierungsfragen, Ausbau des behindertengerechten öV und Mobilitätsbedürfnisse

Die Stiftung ProMobil plant weitere Sparmassnahmen, da sich der ZVV schrittweise bis 2021 komplett aus der Finanzierung von ProMobil zurückziehen wird mit der Argumentation, dass der öffentliche Verkehr bis dahin weitgehend behindertengerecht ausgebaut sein wird. Andererseits machen die Sparanstrengungen des Kantons nicht Halt vor einer Leistungsüberprüfung der Stiftung ProMobil mit dem Ziel, die Subventionen auf dem aktuellen Niveau einzufrieren. Der Ausgang dieser Diskussionen und möglicher Massnahmen ist noch offen.

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs (öV) zu einem rollstuhlgängigen Verkehrssystem ist in den letzten 20 Jahren systematisch vorangetrieben worden. Die meisten Fahrzeuge der VBZ sind heute niederflurig und erlauben so an vielen Haltestellen einen rollstuhlgängigen Einstieg. Dies ermöglicht jungen und fitten Rollstuhlfahrerinnen und -Fahrer die Benutzung des öV. Und trotzdem wird es nicht allen Menschen mit Behinderung möglich sein, den öffentlichen Verkehr zu benutzen. So ist oft bereits der Weg von der Haustür zur Haltestelle eine Herausforderung. Erst recht bei schlechtem Wetter, Schnee oder Eis. Viele der BTZ Kundinnen und Kunden sind älter oder durch Krankheiten stark in der Mobilität eingeschränkt. Viele sind auf Begleitung und Unterstützung angewiesen. So werden auch in Zukunft die viele BTZ Kundinnen und Kunden auf die Spezialfahrzeuge der BTZ angewiesen sein.

Zürich ist eine dynamische und wachsende Stadt. Nicht nur Junge und Familien ziehen vermehrt in die Stadt, sondern auch ältere Menschen. Dadurch wird auch in Zukunft der Anteil an Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zunehmen.

Die Bedürfnisse ändern sich. Heute ist Mobilität eine Selbstverständlichkeit, die auch Menschen mit Behinderungen bis ins hohe Alter nutzen möchten.