

# Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von mobilitäts- eingeschränkten Personen

## Fragen zur Vernehmlassung

VEREINBARUNGSENTWURF LANDRATSVORLAGE

ANMERKUNGEN ZUR VORLAGE

### Haben Sie Anmerkungen zur Vorlage?

Ja  X  
Nein

Kapitel	Anmerkungen
Allgemein	Das Vorhaben ist im Regierungsprogramm 2012-2015 enthalten. Partizipation und grösstmögliche Selbstständigkeit von mobilitätseingeschränkten Personen können durch das Angebot eines ergänzenden Fahrdienstes unterstützt werden. Da sich jedoch immer mehr Personen (alle mit Mobilitätseinschränkungen, insbes. auch aus dem Betagtenbereich) bei der Verteilung von zu wenig finanziellen Mitteln konkurrieren, führt das zu einschränkenden Massnahmen, welche in der Vorlage enthalten sind.
§1	Die Formulierung „Nordwestschweiz TNW“ kann so interpretiert werden, dass Beiträge für Behinderte und mobilitätseingeschränkte Betagte auch aus den Kantonen Aargau und Solothurn miteinbezogen sind. Es betrifft jedoch nur die Kantone Basel-Stadt und Baselland, was jedoch im § 2 erwähnt ist. Eine Prüfung ist allenfalls sinnvoll.
§2	<p>Abs. 1: Die Streichung des Begriffes <i>Behinderte</i> ist anspruchrechtlich nachvollziehbar. Das führt aber je nach dem bei der Betrachtungsweise der Aufgabe zu einem Problem. Mobilitätseinschränkungen sind weit gefasst. Befristete, resp. vorübergehende Beeinträchtigungen der Mobilität wären auch eingeschlossen. Dies würde zu einer zusätzlichen Ausweitung der Fahrberechtigungen führen. Eine alternative Begriffsverwendung wäre zu prüfen:</p> <p><b>Antrag → §2 Abs. 1: Beiträge an Fahrten bei anerkannten Transportunternehmungen können von mobilitätsbehinderten Personen beansprucht werden.....</b></p> <p>Abs. 2: Wenn die wirtschaftlichen Verhältnisse einer anspruchsberechtigten Person berücksichtigt werden, ist das nachvollziehbar. Die Vermengung von Einkommen und Vermögen schiesst aber weit über das angestrebte Ziel hinaus. Zu beachten gilt, dass Mobilitätsbehinderte unterschieden werden in Personen, die im Rahmen des Alters (nach Pensionierung) eine Mobilitätseinschränkung haben, oder ob eine Person von Geburt an behindert ist oder im Verlaufe der Berufstätigkeit wegen einer Erkrankung oder eines Unfalles invalid wurde.</p>

**Bezüglich Anspruch:** Mobilitätsbehinderte haben grundsätzlich legitime Ansprüche an ihre Mobilität, die im Sinne von Diskriminierungsfreiheit und gleichberechtigter Teilnahme (am Leben der Gesellschaft) nicht eingeschränkt werden dürfen.

**Bezüglich Einkommen:** Betagte Mobilitätsbehinderte hatten meistens die Möglichkeit, in ihrem Leben ihr eigenes Einkommen zu erzielen. Behinderte waren entweder grundsätzlich oder teilweise resp. teilzeitlich oder ab einem gewissen Zeitpunkt auf Rente angewiesen. Sie hatten nicht oder nur partiell die Möglichkeit, irgendwelches Einkommen oder Vermögen zu generieren.

Bei Verheirateten gibt es Behinderte, die anteilig vom Einkommen der verheirateten Person leben. Dies ist oft mit einem Einkommensverzicht (weniger Arbeit) und ggf. einem möglichen Vermögensverzehr einer an sich nicht betroffenen Person verbunden. Die Inanspruchnahme der Ressourcen der nicht betroffenen Person wird nicht nur als ungerecht empfunden. Sie stellt eine gesetzliche Schlechterstellung der verheirateten Person dar.

**Bezüglich Vermögen:** (Geburts-)Behinderte haben in der Regel kein Einkommen und nur in den seltensten Fällen ein massgebendes Vermögen. Die Vermögensbelastung bei Verheirateten ist problematisch.

**Bezüglich Recht:** Im Sozialversicherungsrecht insb. in der Invalidenversicherung werden Ansprüche und daraus abgeleitete Leistungen generell nicht vom Vermögen sondern lediglich vom Einkommen abhängig gemacht. Auch dies trifft nur für die Existenzsicherung und nicht für Bedarfsleistungen wie etwa Hilfsmittel zu. Bis zum Erreichen des AHV-Alters würden nun kantonale Bedarfsleistungen (Unterstützung an Fahrten für Mobilitätsbehinderte) systemfremd an Vermögen gebunden, obwohl diese Bedarfsleistungen behinderungsbedingt erfolgen (vgl. Abzug behinderungsbedingte (medizinische) Kosten auf steuerbarem Einkommen).

**Die Vorlage enthält zwar die Kann-Formulierung. Dies führt aber bei den Kantonen (bei Bedarf) zu einer rechtlichen Schlechterstellung von Behinderten mindestens bis zum Übergang ins AHV-Alter. Die Berücksichtigung von Einkommen und Vermögen ist daher abzulehnen.**

In diesem Zusammenhang sei auf den entsprechenden Artikel der UNO-Behindertenrechtskonvention verwiesen:

**Art. 20 Persönliche Mobilität**

Die Vertragsstaaten treffen wirksame Massnahmen, um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit grösstmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen, indem sie unter anderem:

- a) die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen in der Art und Weise und zum Zeitpunkt ihrer Wahl und zu erschwinglichen Kosten erleichtern;
- b) den Zugang von Menschen mit Behinderungen zu hochwertigen Mobilitätshilfen, Geräten, unterstützenden Technologien und menschlicher und tierischer Hilfe sowie Mittelspersonen erleichtern, auch durch deren Bereitstellung zu erschwinglichen Kosten;
- c) Menschen mit Behinderungen und Fachkräften, die mit Menschen mit Behinderungen arbeiten, Schulungen in Mobilitätsfertigkeiten anbieten;
- d) Hersteller von Mobilitätshilfen, Geräten und unterstützenden Technologien ermutigen, alle Aspekte der Mobilität für Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen.

	<p>Die Vorlage reflektiert allein die Tatsache, dass es betagte (und selten einmal behinderte) Anspruchsberechtigte gibt, die den Fahrdienst vollständig aus eigener Tasche bezahlen können. Diese sollten und sollen die Dienstleistung auch selber bezahlen. Eine Diskriminierung von nicht betagten Behinderten kann im Grunde nur verhindert werden, wenn relativ hohe Bezugsgrössen von Einkommen und Vermögen herangezogen werden.</p> <p>Wir empfehlen, den Einbezug des Vermögens dennoch wegzulassen, allenfalls einzuschränken. Es sind daher folgende Anpassungen notwendig:</p> <p><b><i>Antrag Var. 1 → §2 Abs. 2: Der Absatz ist ersatzlos zu streichen.</i></b></p> <p><b><i>Antrag Var. 2 → §2 Abs. 2: Jede Vertragspartei kann die Anspruchsberechtigung von Kantonsbewohnerinnen und Kantonsbewohnern im AHV-Alter von Einkommen und Vermögen abhängig machen.</i></b></p> <p>Variante 2 ist nicht befriedigend, schafft sie doch eine Zwei-Klassen-Gesellschaft im Bezug der Fahrdienstleistung, auch wenn die wenig begüterten Betagten von der Regelung nicht benachteiligt werden. Im Bereich der mittleren Einkommen und Vermögen, resp. Altersbezüge konkurrieren Fahrkosten dann zusätzlich mit den medizinischen Kosten, resp. den Beiträgen, die im Rahmen der Altershilfe anfallen.</p> <p>Abs. 3: Die Zuständigkeit des Regierungsrates ist in Anbetracht der faktischen Bezugsgrössen in Frankenbeträgen vernünftig, lässt aber zu viel Spielraum offen. Bei einer Streichung von Abs. 2 muss Abs. 3 angepasst werden.</p> <p>Abs. 5: Beim Subsidiaritätsprinzip besteht nach wie vor und seit Jahren die Kritik, dass die Probleme des Verfahrens und die Klärungslast bei den Betroffenen liegen. Da aber ein anderes Verfahren in der Kompetenz des Regierungsrates liegt, braucht es keine Änderung in der Vereinbarung.</p> <p>Abs. 6: Dieser Passus ist zu streichen. Die Wahlfreiheit sollte möglich sein. Die Trennung von Abs. 6 und Abs. 7 ist nicht verständlich.</p> <p><b><i>Antrag → §2 Abs. 6 resp. 7: Der Absatz/die Absätze ist/sind ersatzlos zu streichen.</i></b></p>
§ 3	<p><b>Grundsätzlich:</b> Kontingente und Kostendächer sind generell diskriminierend.</p> <p>Abs. 1: Neu ist das Kriterium mit einem <u>persönlichen Kostendach</u>. In Anbetracht der langjährigen Praxis bei den Behindertenfahrdiensten und den im Grunde ungeklärten Rahmenbedingungen (Fahrdienst = soziale Bedarfsleistung oder Ersatzangebot Transportleistung ÖV) sind Kontingente als allgemeine Einschränkung nur schwer zu akzeptieren, aber das hinnehmbarere Übel, während ein individuelles Kostendach aus diskriminierungsrechtlichen Gründen unakzeptabel ist. Individuelle Kostendächer schaffen automatisch Ungleichbehandlung.</p>

	<p>Es gilt in diesem Zusammenhang zu beachten, dass mit dieser Regelung Anspruchsberechtigte aus Baselland im Speziellen diskriminiert sind, da sie als auf dem Land wohnend zwangsläufig weitere Distanzen zurücklegen und entsprechend mehr Kilometer fahren und damit Fahrtkosten bewirken. Es kann nicht sein, dass eine mobilitätsbehinderte Person einzig und allein aus der Tatsache, dass sie in Laufen wohnt und nicht in Münchenstein deutlich weniger Fahrten machen kann wie andere Fahrgäste.</p> <p><b><u>Antrag</u> → §3 Abs. 1: Auf den Aufzählungspunkt b. ist zu verzichten.</b></p>
§ 5	Verweise in Abs. 1 (lit. c und d) heissen wohl lit. c und lit. e.

Anträge:

<p><b>§2 Abs. 1: alternative Formulierung</b> Beiträge an Fahrten bei anerkannten Transportunternehmungen können von mobilitätsbehinderten Personen beansprucht werden....</p> <p><b>§2 Abs. 2: Grundsätzlicher Antrag</b> Der Absatz ist ersatzlos zu streichen.</p> <p><b>§2 Abs. 2: Alternative Formulierung</b> Jede Vertragspartei kann die Anspruchsberechtigung von Kantonsbewohnerinnen und Kantonsbewohnern im AHV-Alter von Einkommen und Vermögen abhängig machen.</p> <p><b>§2 Abs. 6 resp. 7:</b> Der Absatz/die Absätze ist/sind ersatzlos zu streichen.</p> <p><b>§3 Abs. 1: Auf den Aufzählungspunkt b. ist zu verzichten.</b></p>
--

#### IHRE ANGABEN

Organisation / Institution: EVP Baselland (Präsident Urs von Bidder) \_\_\_\_\_

Strasse und Nr.: Wassergrabenstr. 18 \_\_\_\_\_

PLZ und Ort: 4102 Binningen \_\_\_\_\_

Kontaktperson Name / Vorname: Elisabeth Augstburger \_\_\_\_\_

Kontaktperson E-Mail: [elisabeth-augstburger@gmx.ch](mailto:elisabeth-augstburger@gmx.ch) \_\_\_\_\_