

Tarifgestaltung bei den Behindertenfahrdiensten

Bericht der Regierung vom 10. Januar 2012

Inhaltsverzeichnis

| | |
|----------------------------------------------------------|-----------|
| Zusammenfassung | 1 |
| 1 Ausgangslage | 2 |
| 2 Situation im öffentlichen Verkehr | 3 |
| 3 Behindertenfahrdienste | 4 |
| 3.1 Angebot im Kanton St.Gallen | 4 |
| 3.2 Leistungsvereinbarung | 5 |
| 3.3 Interkantonaler Vergleich | 7 |
| 4 Evaluation St.Galler Behindertenfahrdienste | 8 |
| 4.1 Fahrgäste | 9 |
| 4.2 Nutzung | 10 |
| 4.3 Fahrtenverzicht und Ursachen | 10 |
| 4.4 Nutzung öffentlicher Verkehr | 11 |
| 4.5 Fahrverhalten bei Tarifsenkung | 11 |
| 4.6 Kosten einer Tarifsenkung für den Kanton | 12 |
| 4.7 Folgen einer Tarifsenkung für Behindertenfahrdienste | 12 |
| 4.8 Folgen einer allgemeinen Tarifsenkung | 13 |
| 5 Schlussfolgerungen | 14 |
| 5.1 Fortgesetzte Bestrebungen im öffentlichen Verkehr | 14 |
| 5.2 Bewährte Zusammenarbeit und Organisation | 14 |
| 5.3 Qualität und Sicherheit | 14 |
| 5.4 Fonds für Härtefälle | 14 |
| 6 Antrag | 15 |

Zusammenfassung

Mit vorliegendem Bericht soll der Postulatsauftrag 43.07.36 «Tarifanpassung Behindertenfahrdienste» in Ergänzung der separaten Vorlage zu einem Gesetz über die soziale Sicherung und Integration von Menschen mit Behinderung erfüllt werden. Im Rahmen des Berichts wird demgemäss aufgezeigt, ob und in welchem Umfang eine Tarifanpassung der Behindertenfahrdienste

angezeigt ist für Personen, denen die Benützung des öffentlichen Verkehrs nicht möglich bzw. nicht zumutbar ist.

Mobilitätsangebote sind ein zentraler Schlüssel für die gesellschaftliche Teilhabe und selbstbestimmte Lebensführung von Menschen mit Behinderung. In den letzten Jahren wurden deshalb bereits wesentliche strukturelle Verbesserungen hinsichtlich der Barrierefreiheit des öffentlichen Verkehrs erwirkt. Dies auch mit Blick auf den demographischen Wandel und die zunehmende Zahl von betagten Menschen mit Mobilitätsbehinderung. Doch auch ein gut ausgebauter und weitgehend barrierefreier öffentlicher Verkehr allein genügt nicht, um die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit Behinderung abzudecken. Die Behindertenfahrdienste sind deshalb eine notwendige Ergänzung, da sie die Nutzung des öffentlichen Verkehrs ermöglichen (Haltestellen-zu-Tür-Service und umgekehrt) oder, wo die Nutzung des öffentlichen Verkehrs nicht möglich ist, kompensieren (Tür-zu-Tür-Service).

Die Umfrageergebnisse hinsichtlich Mobilitätsbedürfnissen und -verhalten von Menschen mit Behinderung und die Analyse der St.Galler Behindertenfahrdienste zeigen, dass das Angebot im Kanton St.Gallen bedürfnisgerecht, im interkantonalen Vergleich sehr effizient und auf einem hohen organisatorischen Niveau ist. Die Dienstleistungen werden zu einem relativ niedrigen Preis angeboten. Die Fahrgäste sind mit den Behindertenfahrdiensten sehr zufrieden. Die Finanzierung des Systems mittels Eigenbeteiligung sowie nutzungsorientierten Kantonsbeiträgen an die Behindertenfahrdienste hat sich bewährt. Eine generelle Senkung der Tarife ist nicht erforderlich, da sich die Benutzerinnen und Benutzer mit wenigen Ausnahmen die Fahrten leisten können. Zudem ist eine generelle Tarifsenkung mit überdurchschnittlich hohen Folgekosten für den Kanton verbunden, kann die ehrenamtliche Organisation der Behindertenfahrdienste gefährden und Fehlanreize hinsichtlich der Nutzung des öffentlichen Verkehrs fördern. Vielmehr ist die bisherige Zusammenarbeit zwischen Kanton und Behindertenfahrdiensten fortzusetzen und punktuell weiterzuentwickeln.

Neben den strukturellen Anstrengungen im öffentlichen Verkehr ist mittelfristig auch der Ausbau von Schulungs- und Begleitdienstleistungen wünschenswert. Für die wenigen Personen, die aus finanziellen Gründen häufig auf Fahrten mit den Behindertenfahrdiensten verzichten müssen, kann allenfalls die Erprobung eines Härtefallfonds in Betracht gezogen werden.

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Regierung erstattet Ihnen in Erfüllung des Postulatsauftrags «Tarifanpassung Behindertenfahrdienste» (43.07.36) folgenden Bericht.

1 Ausgangslage

Im April 2007 wurde die Motion 42.07.21 «Kantonale Betriebsbeiträge für Behindertentransporte» eingereicht. Diese verlangte die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage, um die Behindertenfahrdienste im Kanton sicherzustellen. Die Regierung beantragte eine Umwandlung der Motion in ein Postulat mit der Begründung, dass im Zug der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (abgekürzt NFA) eine Gesamtschau vorgenommen werden muss.

Die Umwandlung der Motion 42.07.21 «Kantonale Betriebsbeiträge für Behindertentransporte» in das Postulat 43.07.36 wurde mit folgendem Titel und Wortlaut gutgeheissen: «Tarifanpassung Behindertenfahrdienste: Die Regierung wird eingeladen, im Zusammenhang mit dem zu erarbeitenden kantonalen Behindertenkonzept zu prüfen und dazu Bericht zu erstatten, ob und in wel-

chem Umfang eine Tarifierpassung der Behindertenfahrtdienste angezeigt ist für Personen, denen die Benützung des öffentlichen Verkehrs nicht möglich beziehungsweise nicht zumutbar ist».

Über Fragen zur Mobilität hinaus hat die Verankerung und konkrete Ausgestaltung der Politik für Menschen mit Behinderung in den vergangenen Jahren Bund und Kantone in gleichem Mass beschäftigt. Insbesondere die NFA, die im Jahr 2008 in Kraft trat, hat die Fragestellung für den Kanton noch zentraler gemacht. Seither trägt er allein die Verantwortung für spezialisierte Angebote für Menschen mit Behinderung in den Bereichen Wohnen, Schule, Arbeit und Beschäftigung. Im Wissen um diese Neuerungen und aufgrund der damals vom Bund vorgesehenen dreijährigen NFA-Übergangsfrist war klar, dass der Kanton vorerst Erfahrungen sammelt, anschliessend eine Standortbestimmung vornimmt und nach Ablauf der Übergangsfrist die kantonale Politik für Menschen mit Behinderung auf eine bereinigte Grundlage stellt.

In vorliegendem Bericht wird auftragsgemäss die tarifliche Situation der Behindertenfahrtdienste im Kanton St.Gallen detaillierter beleuchtet. Der Bericht ist eine Ergänzung zur Botschaft der Regierung zum Entwurf zu einem Gesetz über die soziale Sicherung und Integration von Menschen mit Behinderung. Zudem ergänzt er das vom Bundesrat am 24. September 2010 genehmigte St.Galler Konzept vom 23. März 2010 nach Art. 10 des Bundesgesetzes über die Institutionen zur Förderung der Eingliederung von invaliden Personen (SR 831.26; abgekürzt IFEG).

2 Situation im öffentlichen Verkehr

Der Zugang zum öffentlichen Verkehr ist für Menschen mit Behinderung eine zentrale Forderung der Gleichstellung. Ohne volle oder weitgehend selbständige Mobilität sind auch diverse andere öffentliche Grundleistungen nicht nutzbar. Hier bilden das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR 151.3; abgekürzt BehiG) sowie die eidgenössische Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (SR 151.34) und die Verordnung des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (SR 151.342) die rechtlichen Grundlagen, um die Gleichstellung im Bereich des öffentlichen Verkehrs umzusetzen.

Das BehiG verfolgt das übergeordnete Ziel, die Umstände und Hindernisse des Umfelds zu bekämpfen, welche Menschen mit Behinderungen belasten. Es richtet sich damit an die Gesellschaft als Ganzes und will die von ihr geschaffenen Rahmenbedingungen beeinflussen, damit Menschen mit Behinderung von der Gesellschaft nicht ausgegrenzt werden. Das BehiG hält insbesondere Rechtsansprüche von Menschen mit Behinderung bei Bauten, Einrichtungen, Fahrzeugen und Dienstleistungen fest, namentlich auch im Bereich Mobilität, und sichert diese verfahrensrechtlich ab. Es bestimmt somit Rahmenbedingungen, die es den Betroffenen erleichtern, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen und insbesondere selbständig soziale Kontakte zu pflegen, sich aus- und fortzubilden und eine Erwerbstätigkeit auszuüben. Gemäss BehiG liegt eine Benachteiligung vor, wenn «Behinderte rechtlich oder tatsächlich anders als nicht Behinderte behandelt und dabei ohne sachliche Rechtfertigung schlechter gestellt werden als diese, oder wenn eine unterschiedliche Behandlung fehlt, die zur tatsächlichen Gleichstellung Behinderter und nicht Behinderter notwendig ist» (vgl. Art. 2 Abs. 2 BehiG). Das BehiG verpflichtet neben dem Bund auch die Kantone zur Ergreifung geeigneter Massnahmen (Art. 5). Das BehiG ist seit 1. Januar 2004 in Kraft.

In der Botschaft des Bundesrates vom 11. Dezember 2003 zum BehiG (BBl 2001, 1715) ist das Ziel deklariert, möglichst lückenfreie Transportketten für Menschen mit Behinderung zu schaffen. Davon profitiert die Bevölkerung ganz generell (z.B. Kinder und Betagte). Für die Anpassung von Bauten, Anlagen und Transportmitteln sieht das BehiG eine Frist bis ins Jahr 2024 vor. Für die Anpassung der Informations- und Kommunikationssysteme sowie der Billetausgabe besteht eine

Frist bis ins Jahr 2014. Der Bund geht davon aus, dass die nötigen Massnahmen kostengünstig umgesetzt werden können. Bei ohnehin geplanten Aus- oder Neubauten von Haltestellen und der Neubeschaffung von Fahrzeugen kommt die reguläre Finanzierung zum Zug. Für Um- und Neubauten, die sich nicht innerhalb der geplanten Übergangsfrist realisieren lassen, fallen schweizweit zusätzliche Kosten von geschätzten 600 Mio. Franken an. Hierfür hat der Bund einen Zahlungsrahmen von 300 Mio. Franken bewilligt, der durch die Kantone paritätisch mitzufinanzieren ist. Mit diesen Massnahmen soll das öffentliche Verkehrsnetz in den nächsten Jahren für einen Grossteil der Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung frei von baulichen und technischen Barrieren umgebaut werden.

Im Kanton wurden in den vergangenen Jahren grosse Fortschritte hinsichtlich der Benutzerfreundlichkeit des öffentlichen Verkehrs für Menschen mit Behinderung gemacht. Die meisten Busbetriebe besitzen Niederflurfahrzeuge, welche die Anforderungen des BehiG erfüllen. Bei den Bahnen wächst der Anteil stetig. Das Fahrpersonal ist gut ausgebildet und hilfsbereit. Allerdings erfordert das Benutzen der öffentlichen Verkehrsmittel von Menschen mit Behinderung ein hohes Mass an Selbständigkeit und Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten sowie hohe Kompetenzen im Umgang mit Informationen (z.B. Einsatzfahrplan von Niederflurfahrzeugen). Für eine leistungsfähige S-Bahn sind moderne Fahrzeuge von zentraler Bedeutung. Die öffentlichen Transportunternehmen im Kanton St.Gallen haben in den letzten Jahren schrittweise neue Fahrzeuge beschafft, die den Bedürfnissen von Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung entsprechen.

Bund und Kanton gewähren Transportunternehmen für vorzeitig realisierte Massnahmen Finanzhilfen. In den Jahren 2004 bis 2008 sind beträchtliche Mittel in die Modernisierung der Infrastruktur geflossen. Im Vordergrund standen Anpassungen der Publikumsanlagen auf Bahnhöfen und Haltestellen mit grösserem Fahrgastaufkommen. So wurden im Kanton an vielen Bahnhöfen die Perrons nach den Vorgaben des BehiG auf 55 cm erhöht. Damit ist der hindernisfreie Zugang im Vergleich mit anderen Landesteilen schon weit fortgeschritten (siehe Kantonsratsbeschluss 36.08.03 über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013; abgekürzt 4. öV-Programm). S-Bahnen und Regionalverkehr werden aufgrund der bisherigen und geplanten Anstrengungen damit bald weitgehend hindernisfrei sein. Öffentliche Transportmittel werden aber trotz dieser Anstrengungen auch in Zukunft aufgrund individueller Beeinträchtigungen nicht für alle geeignet sein.

3 Behindertenfahrdienste

Da das Angebot öffentlicher Transportunternehmen – von Haltestelle zu Haltestelle – nicht alle Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit Behinderung abdeckt, ist das ergänzende Angebot privater Transportdienste mit einem Tür-zu-Tür-Service geschaffen worden. Auch wenn diese privaten Transportunternehmen für die Mobilität von Menschen mit Behinderung unerlässlich sind, können sie ihnen nicht die gleiche Autonomie wie die Dienstleistungserbringer des öffentlichen Verkehrs anbieten. Die Reservierung einer Fahrt muss meistens frühzeitig erfolgen, die Fahrzeuge stehen nur zu gewissen Zeiten zur Verfügung oder sie verkehren teilweise nur in einem festgelegten Radius.

3.1 Angebot im Kanton St.Gallen

Im Kanton St.Gallen existieren folgende regionale Anbieter von Behindertenfahrdiensten:

- Verein TIXI Rheintal;
- Verein TIXI Sarganserland Werdenberg;
- Verein TIXI Toggenburg;
- Verein TIXI Fürstenland;
- Verein TIXI Rapperswil-Jona;
- SRK Fahrdienst Kanton St.Gallen;

- TAXI-Verein Behindertenbus St.Gallen;
- Rolltaxi St.Gallen.

Sieben dieser regionalen Anbieter haben sich im März 2005 im Verein Behindertenfahrdienste Kanton St.Gallen (nachfolgend Verein BFD) zusammengeschlossen. Im Jahr 2009 stiess TAXI Rapperswil-Jona zum Verein BFD hinzu. Nicht dem Verein BFD angeschlossen sind die Fahrdienste einzelner Regionalstellen der Pro Senectute.

Sieben der acht Behindertenfahrdienste haben freiwillige Fahrerinnen und Fahrer angestellt. Der grösste Teil der ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer befindet sich im Pensionsalter. Die meisten Behindertenfahrdienste legen jedoch ein Höchstalter für das Fahrpersonal fest.

Alle acht genannten Fahrdienste bieten eine Bestellung per Telefon an, bei drei Diensten ist eine Bestellung auch per Fax möglich und nur bei einer Stelle per E-Mail. Die Bestellungen können bei allen Fahrdiensten bis am Vorabend aufgegeben werden. Bei sechs Fahrdiensten besteht die Möglichkeit, die Bestellung noch am Vormittag für den Nachmittag aufzugeben. Die Reservierung einer Fahrt muss demgemäss relativ frühzeitig erfolgen. Alle Behindertenfahrdienste geben an, dass sie weniger als zehn Prozent der Bestellungen aus Kapazitätsgründen absagen oder verschieben müssen. Soweit möglich leisten die Anbieter gegenseitig Ersatz- und Vertretungsdienste.

Die Preisgestaltung ist bei allen acht Behindertenfahrdiensten ähnlich: Sie verlangen innerhalb der Region einen Minimalpreis. Die Fahrpreise werden bei der Bestellung fixiert und als fester Tarif von Ort zu Ort verrechnet. Fahrten ausserhalb der Region werden häufig nach einem Routendienst berechnet. Damit die Transportdienstleistung genutzt werden kann, ist eine Mitgliedschaft meistens Bedingung.

Das Rolltaxi-Angebot von Procap St.Gallen-Appenzell ist in einigen Aspekten anders ausgestaltet als die Mehrheit der Behindertenfahrdienste: Fahrten innerhalb der Stadt St.Gallen und Umgebung können spontan ausgeführt werden. Das Rolltaxi beschäftigt einen festangestellten Chauffeur und besitzt nur wenige Fahrzeuge. Ein Kostenvergleich der Hochschule Luzern mit zwei kommerziellen Taxianbietern der Stadt St.Gallen zeigt, dass die Fahrkosten beim Rolltaxi rund zehn Prozent höher liegen als bei den beiden Taxivergleichsunternehmen. Das Rolltaxi bietet dafür den mobilitätsbehinderten Fahrgästen professionellere Begleitung (insbesondere die Hilfestellung beim Ein- und Aussteigen). Als einziger Behindertenfahrdienst erhält das Rolltaxi neben kantonalen Beiträgen auch finanzielle Unterstützung durch die politische Gemeinde (Stadt St.Gallen). Das Rolltaxi leistet jährlich rund 2'700 Fahrten.

3.2 Leistungsvereinbarung

Bereits vor der NFA war es gestützt auf Art. 9 des Gesetzes über die Staatsbeiträge an die Invalidenversicherung (sGS 353.7; abgekürzt InvHG) möglich, Beiträge an private Institutionen der Invalidenfürsorge zu gewähren. Diese Möglichkeit war im Jahr 2005 die rettende Basis für die St.Galler Behindertenfahrdienste: Mit der 4. Revision des Bundesgesetzes über die Invalidenversicherung (SR 831.20; abgekürzt IVG) wurde per 1. Januar 2005 die Unterstützung der Behindertenfahrdienste durch den Bund aufgehoben und gleichzeitig die Hilflosenentschädigung verdoppelt. Damit wurde der Wechsel von der Objekt- zur Subjektfinanzierung vollzogen. In der Praxis zeigte sich jedoch rasch, dass trotz doppelter Hilflosenentschädigung Menschen mit Behinderung ihre Mobilitätskosten nicht ausreichend decken konnten. Deshalb sahen sich die Behindertenfahrdienste mit dem Wegfall der Bundesbeiträge in ihrer Existenz bedroht. Der Kanton schloss in der Folge auf Basis von Art. 9 InvHG mit dem Verein BFD erstmals im Jahr 2005 eine Leistungsvereinbarung ab, um das Angebot im Kanton St.Gallen zu sichern. Im April 2007 wurde die Leistungsvereinbarung weitestgehend unverändert um weitere zwei Jahre verlängert. Die Konsolidierungs- und Ausbauphase in einzelnen Regionen führte zu einer Steigerung der Fahrtenzahlen

und Kilometerleistungen, worauf das Kostendach in der Leistungsvereinbarung 2009 bis 2010 auf Fr. 475'000.– erhöht wurde. Im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2011 bis 2012 wurde das Kostendach auf Fr. 550'000.– erneut erhöht und damit die Möglichkeit geschaffen, dass der Verein BFD eine neuerliche Steigerung der Fahrtenzahl vornehmen kann. Die bisherige Zusammenarbeit wird von beiden Seiten als gute Lösung betrachtet.

In der Leistungsvereinbarung werden die Grundlagen für die Auszahlung des Staatsbeitrags festgelegt. In die Berechnung fliessen Budgets, Jahresrechnungen sowie folgende Leistungsindikatoren:

- Je beitragsberechtigter Fahrt gewährt der Kanton seit Beginn der Zusammenarbeit einen Beitrag von Fr. 2.60;
- je beitragsberechtigtem Kilometer gewährt der Kanton seit der ersten Leistungsvereinbarung einen Beitrag von Fr. 0.18 für behindertengerecht umgebaute Fahrzeuge. Für Fahrten, die mit normalen Fahrzeugen (ohne Spezialumbau) ausgeführt werden, wird der Beitragssatz je Kilometer um 25 Prozent gekürzt. Anrechenbar sind höchstens 25 km je Fahrt im Jahresdurchschnitt.
- an den erhöhten Aufwand für Personal (u.a. professionelle Fahrerinnen und Fahrer mit Taxiprüfung) und Infrastruktur des Rolltaxis St.Gallen gewährt der Kanton seit dem Jahr 2005 einen zusätzlichen Beitrag in Höhe von 40 Prozent des ausgewiesenen Personalaufwands.

Anspruch auf eine Beförderung durch den Verein BFD haben Personen, die aufgrund ihrer Behinderung die öffentlichen Verkehrsmittel nicht oder nur besonders erschwert benutzen können, insbesondere nicht ein- und aussteigen können, die Haltestelle zum nächsten öffentlichen Verkehrsmittel nicht selbständig erreichen können und/oder denen der Umstieg zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln nicht zugemutet werden kann. Die Fahrberechtigung wird direkt durch das Fahrpersonal geprüft.

Als beitragsberechtigt gelten nur Fahrten, die von den Fahrgästen selbst bezahlt werden. Fahrten, die im Auftrag und auf Kosten von Einrichtungen wie Spitäler, Pflegeheime oder Sonderschulen durchgeführt werden, sind nicht beitragsberechtigt.

Das InvHG, auf dem die Leistungsvereinbarung basiert, soll nun wie auch der bis Ende des Jahres 2012 befristete Kantonsratsbeschluss über Behinderteneinrichtungen (sGS 387.4; abgekürzt KRB Beh/E) in ein neues Gesetz überführt werden, das ab 1. Januar 2013 in Vollzug tritt (siehe separate Vorlage). Art. 9 InvHG muss dabei – hinsichtlich der Behindertenfahrdienste leicht präzisiert – in das neue Gesetz über die soziale Sicherung und Integration von Menschen mit Behinderung integriert werden. Damit sind auch weiterhin bei ausgewiesenem Bedarf der Abschluss einer Leistungsvereinbarung und die Ausrichtung von Beiträgen an die Behindertenfahrdienste möglich und das Angebot wird gesichert. Dennoch bleibt dieses spezialisierte Angebot eine Ergänzung zum öffentlichen Verkehr, um den Grundsatz zu erfüllen, dass öffentliche Grundleistungen in der Regel auch für Menschen mit Behinderung zugänglich sind.

Es ist vorgesehen, dass die Beiträge des Kantons regelmässig überprüft werden (Beiträge je Fahrt und Kilometer sowie Kostendach), sofern auch mit dem neuen Gesetz eine Beitragsausrichtung möglich bleibt. Des Weiteren sollen bei der Erneuerung der Leistungsvereinbarung auch Qualitätsaspekte und Spezialfragen (z.B. Rückstellungen) beleuchtet und gegebenenfalls neu geregelt werden.

3.3 Interkantonaler Vergleich

In den Kantonen werden die Behindertenfahrdienste unterschiedlich organisiert und finanziert. Traditionell basiert der Behindertenfahrdienst auf Freiwilligenarbeit. Die Organisationen bieten meist lokale und regionale Fahrdienste an.

In der nachfolgenden Übersichtstabelle werden die wichtigsten Kennzahlen einiger Behindertenfahrdienste in anderen Kanton aufgelistet:

Tabelle 1: Interkantonaler Vergleich Behindertenfahrdienste (Stand Jahr 2008)

| | BS/BL | ZH | ZG | BE | AI/AR | SG |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Organisation | Kantonale Koordinationsstelle KBB; Behinderten-transport beider Basel BTB | Stiftung Promobil | Verein Tixi Zug | Stiftung Behinderten-transport Kanton Bern | Tixi AR/AI Verein Behinderten-fahrdienst | 8 Anbieter, in Verein Behin- dertenfahr- dienste (nach- folgend Verein BFD) zusam- mengeschlos- sen |
| Registrierte Berechtigte | 3'152 | 4'666 (davon 2'342 IV, 2'324 AHV) | 2'475 | Rund 4'000, (davon 1'500 IV, 2'500 AHV) | 180 Mitglieder, 37 Kollektiv- mitglieder | rund 2'500 |
| Fahrgäste | 2'054 | 4'666 (davon 2'342 IV, 2'324 AHV) | 2'475 | Rund 30 Pro- zent der Be- rechtigten nutzen Ange- bot selten oder nie. | k.A. | rund 2'500 |
| Anzahl Fahrzeuge | 16 Rollstuhl- fahrzeuge; Taxi-PW nach Bedarf | Verträge mit etwa 150 ge- meinnützigen Transport- diensten und gewerblichen Taxibetrieben | 15 Fahrzeuge | Keine eigenen, Zusammenar- beit mit 34 Transport- diensten | 3 Fahrzeuge | 28 Fahrzeuge |
| Gefahrene km je Jahr | 684'395 | 2'239'680 | 547'703 | k.A. | 72'099 | 1'222'464 |
| Anzahl Fahr- ten je Jahr | 105'048 | 252'406 | 41'554 (davon 643 Fernfahrten) | 115'000 Frei- zeitfahrten (davon 52 Prozent IV und 48 Prozent AHV) (davon 46 Prozent Men- schen im Rollstuhl) | 2'972 (davon 38 Prozent Men- schen im Rollstuhl) | 57'657 |
| Kantonsbei- trag in Fr. | 2,04 Mio. | 6 Mio. (ZVV) | 0,39 Mio. | 4,61 Mio. | keiner | 0,39 Mio. |

| | BS/BL | ZH | ZG | BE | AI/AR | SG |
|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| Zulassungskriterien für Fahrgäste | Ärztliche Bestätigung, dass öV dauerhaft nicht genutzt werden kann, anschl. jährliche Selbstdeklaration des Bedarfs | Ärztliche Bestätigung, dass öV nicht genutzt werden kann (auch temporär), Einkommens- und Vermögenslimiten | Vereinsmitgliedschaft sowie Selbstdeklaration, dass öV-Benutzung nicht möglich und Überprüfung durch Chauffeurinnen und Chauffeure | Ärztliche Bestätigung, dass öV nicht genutzt werden kann | Vereinsmitgliedschaft sowie Selbstdeklaration, dass öV-Benutzung nicht möglich | Vereinsmitgliedschaft sowie Selbstdeklaration, dass öV-Benutzung nicht möglich |
| Anzahl mögliche Fahrten | Nicht limitiert; Steuerung der Nachfrage über Fahrpreise | 192 Fahrten je Jahr à max. Fr. 60.– je Fahrt, aber max. Fr. 4'800.– | Nicht limitiert; ggf. im Wechsel mit Rotkreuzfahrdienst im Kanton | 16 Fahrten je Monat (192 je Jahr) | Nicht limitiert | Nicht limitiert |
| Fahrgasttarife | Zonentarife von Fr. 6.– bis Fr. 21.– für Freizeitfahrten bzw. Fr. 13.– bis Fr. 46.– für übrige Fahrten; Fr. 6.– Zuschlag für Spontanfahrten | Fr. 3.90 je Fahrt, zusätzlich 15 Prozent Selbstbehalt des Taxiührbetrags | Pauschal Fr. 3.– plus Fr. 8.– für Fahrt in angrenzende Ortschaften, ansonsten für Fernfahrten Fr. –.70 je km und Fr. 10.– je Stunde Wartezeit | Abhängig vom Taxameterbetrag bezahlen die Fahrgäste einen Selbstbehalt (min. Fr. 5.–). Fr. 50.–Selbstbehalt bei Fr. 150.–, darüber hinausgehende Kosten gehen ganz zu Lasten des Fahrgasts | Pauschal Fr. 5.– plus Fr. 1.– je km. Wartezeit 1 Stunde gratis, jede weitere Stunde Fr. 5.–. Assistenz/Service Fr. 5.– | Region nach Zonen min. Fr. 5.–. Fernfahrten meist Fr. –.80 je km. |
| Bemerkungen | Keine Begleitung, Abholung durch Chauffeurinnen und Chauffeure | Begleitung von / bis zur Wohnungstür, Tragen von Gepäck, Ausladen des Rollstuhls | Von Haustür zu Haustür | Von Haustür zu Haustür | Barbezahlung, Rechnung gegen Unkostenzuschlag | Barbezahlung im Fahrzeug. Rechnung für grössere Beträge möglich |

Quelle: Fachhochschule Luzern – Wirtschaft: Fahrdienste der Kantone (soweit keine anderweitige Anmerkung vorhanden beziehen sich die Angaben auf das Jahr 2008)

4 Evaluation St.Galler Behindertenfahrdienste

Die vorliegenden Daten basieren auf der Umfrage der Hochschule Luzern – Wirtschaft Ende des Jahres 2009, die im Auftrag des Kantons durchgeführt wurde. Für die Datenerhebung wurden rund 500 Fragebogen an die Benutzerinnen und Benutzer des Vereins BFD verschickt. Die Rück-

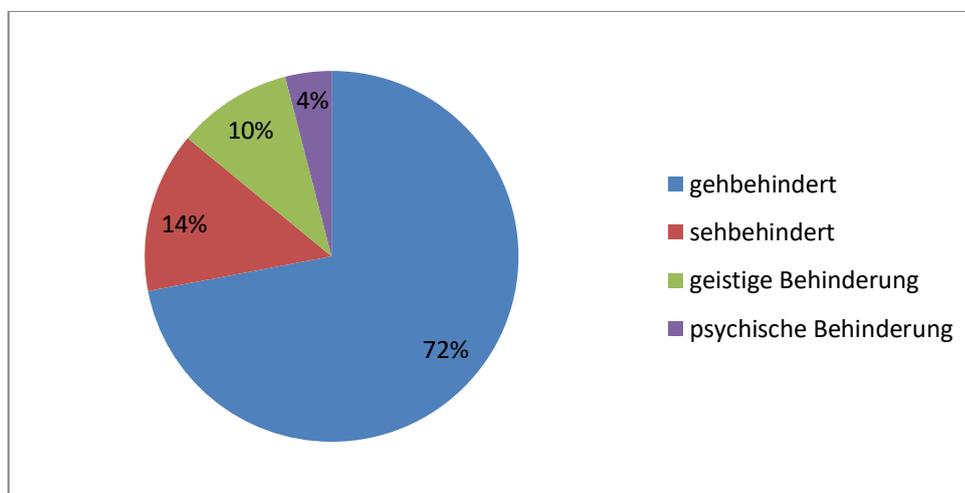
laufquote der Befragung betrug 41 Prozent. Ebenfalls einzeln schriftlich befragt wurden die acht Behindertenfahrdienste, die im Verein BFD zusammengeschlossen sind. Der Datenerhebung gingen drei Workshops voraus, in denen sich eine Begleitgruppe intensiv mit dem Thema Behindertenfahrdienste auseinandersetzte. Die Begleitgruppe setzte sich aus 14 Personen wie folgt zusammen:

- Benutzerinnen und Benutzer von Behindertenfahrdiensten (zwei Personen);
- Verein BFD (vier Personen);
- Pro Infirmis (eine Person);
- Pro Senectute (eine Person);
- Procap (eine Person);
- Amt für Soziales Kanton St.Gallen (zwei Personen);
- Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen (eine Person);
- Hochschule Luzern (zwei Personen).

Ziel der Untersuchung war es, eine Datenbasis zu erarbeiten, mit der einerseits die Preisgestaltung und Wirksamkeit der Behindertenfahrdienste analysiert und andererseits die Konsequenzen einer Tarifsenkung in Bezug auf den Postulatsauftrag beurteilt werden kann. Ebenfalls in die Studie mit einbezogen wurden die ersten Erfahrungen mit der Leistungsvereinbarung zwischen dem Verein BFD und dem Kanton. Die nachfolgenden Ausführungen basieren auf dem Abschlussbericht der Hochschule Luzern – Wirtschaft aus dem Jahr 2010.

4.1 Fahrgäste

Im Kanton St.Gallen nutzen rund 2'500 Personen das Angebot des Vereins BFD. Gemäss nachfolgender Grafik setzen sich die Fahrgäste hinsichtlich ihrer Behinderung wie folgt zusammen:

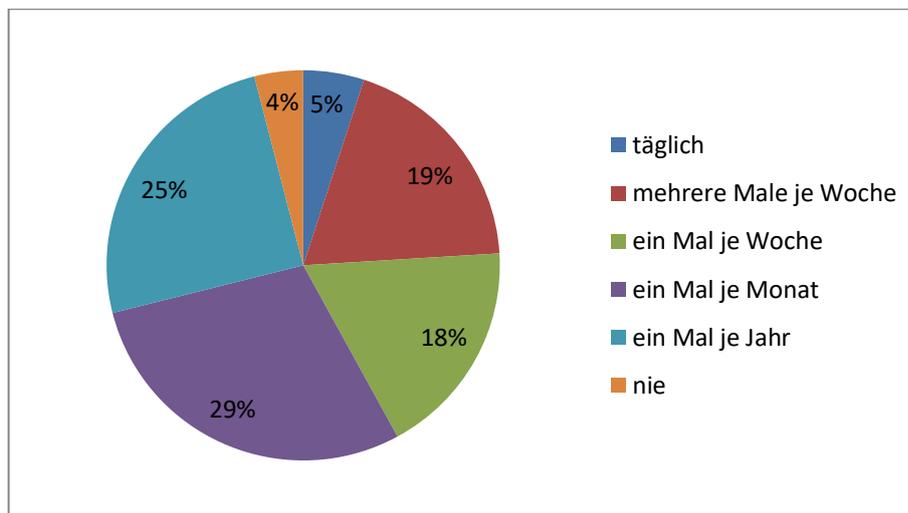


Grafik 1: Frage «Welche Art von Behinderung trifft auf Sie zu?» aus der Umfrage Fachhochschule Luzern – Wirtschaft.

Die Dienstleistungen der Behindertenfahrdienste werden erwartungsgemäss überwiegend von Menschen benutzt, die gehbehindert sind. 14 Prozent der Benutzerinnen und Benutzer sind sehbehindert und zehn Prozent der Fahrgäste sind Menschen mit einer geistigen Behinderung. Menschen mit einer psychischen Behinderung machen mit vier Prozent erwartungsgemäss den kleinsten Anteil aus. Mehr als die Hälfte aller Fahrgäste sind im AHV-Alter.

4.2 Nutzung

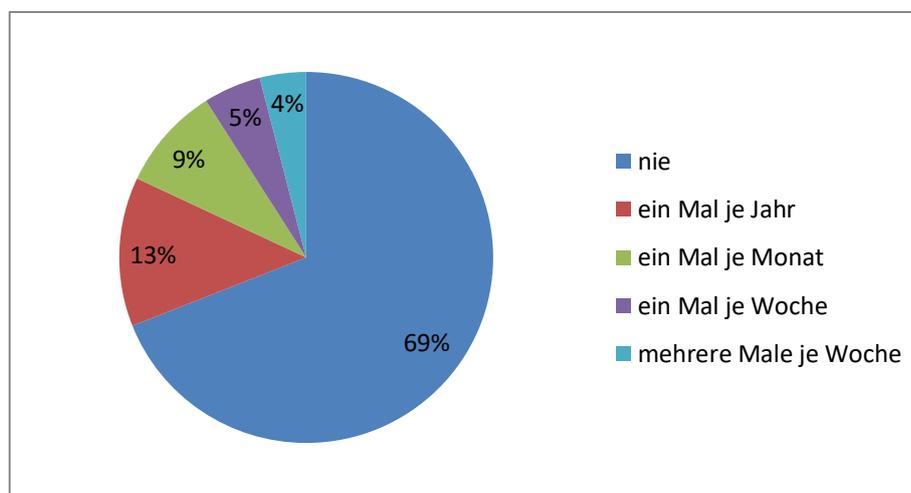
Die Fahrdienste werden von den Benutzerinnen und Benutzern unterschiedlich häufig in Anspruch genommen: Während nur wenige Personen täglich auf das Angebot angewiesen sind (fünf Prozent), nutzt rund ein Drittel der Fahrgäste das Angebot ein bis mehrere Male je Woche. Knapp ein Drittel der Befragten ist ein Mal im Monat auf die Dienste angewiesen und ein Viertel nimmt die Fahrdienste nur ein Mal im Jahr in Anspruch. Nur gerade vier Prozent der befragten Personen nutzt die Dienstleistung nie.



Grafik 2: Frage «Wie oft benutzen Sie ein Taxi?»

4.3 Fahrtenverzicht und Ursachen

Bei der Frage, wie oft auf eine Fahrt verzichtet werden muss, gaben über zwei Drittel der Fahrgäste an, nie auf eine Fahrt verzichten zu müssen. Neun Prozent verzichtet ein Mal je Monat und 13 Prozent verzichten ein Mal je Jahr auf eine Fahrt. Damit können sich rund vier Fünftel der Fahrgäste die heutigen Tarife der Fahrdienste leisten. Knapp zehn Prozent der Befragten hingegen müssen regelmässig auf Fahrten mit den Behindertenfahrdiensten verzichten. Die Hochschule Luzern schätzt, dass rund 200 Personen im Kanton aus finanziellen Gründen regelmässig auf die Fahrdienste verzichten müssen.



Grafik 3: Frage «Wie oft müssen Sie auf eine Fahrt mit dem Taxi verzichten, obwohl Sie sie gerne machen würden?» aus der Umfrage Fachhochschule Luzern – Wirtschaft.

40 Prozent der Personen, die auf Fahrten verzichten, geben an, dass die Kosten zu hoch seien, während bei 60 Prozent ausschlaggebend ist, dass zur gewünschten Zeit kein Tixi zur Verfügung steht. Die Nichtverfügbarkeit von Fahrdiensten zur gewünschten Zeit lässt vor allem zwei Schlüsse zu: Erstens können die Behindertenfahrdienste aus strukturellen oder organisatorischen Gründen nicht genügend Fahrten zu Randzeiten (abends und an Wochenenden) abdecken. Zweitens stehen zu Stosszeiten aufgrund vieler Schülertransporte nicht genügend Fahrzeuge zur Verfügung.

4.4 Nutzung öffentlicher Verkehr

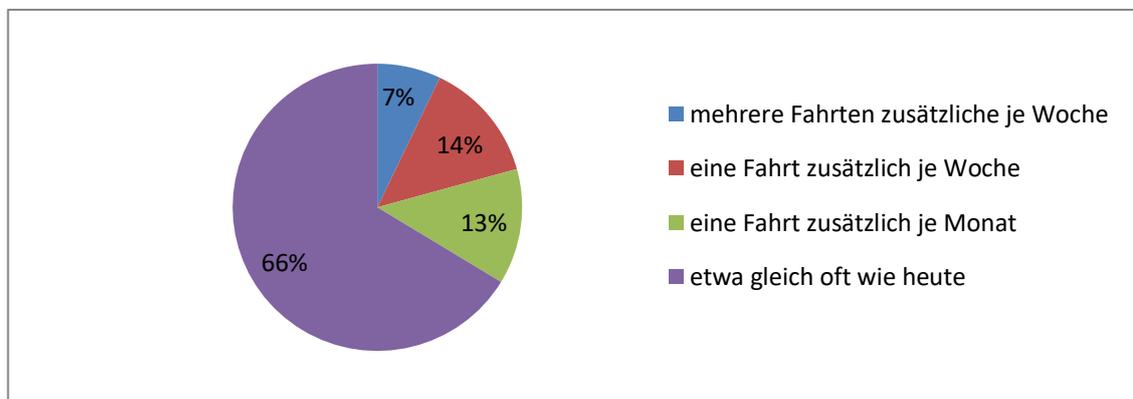
Neben spezifischen Fragen zu den Behindertenfahrdiensten wurden ebenfalls Daten über die Nutzung der öffentlichen Verkehrs erhoben. Die Gründe für eine Nichtbenutzung wurden nicht erfragt. Die Hälfte der befragten Personen nutzt die öffentlichen Verkehrsmittel nie. 20 Prozent der Befragten nutzt den öffentlichen Verkehr nur selten (ein Mal im Jahr). Ein Drittel frequentiert die öffentlichen Verkehrsmittel regelmässig (ein Mal je Monat oder öfters je Woche).

Von den Fahrgästen, welche die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen, sind 35 Prozent selbständig. 65 Prozent sind immer auf eine Begleitperson angewiesen. Dies verdeutlicht den hohen Stellenwert von Begleitpersonen im öffentlichen Verkehr. Gemäss zahlreichen Erfahrungsberichten werden die Behindertenfahrdienste gerade deshalb häufig in Anspruch genommen, weil sie mit ihrem Tür-zu-Tür-Service eine höhere Sicherheit und auch einen höheren Komfort gegenüber den öffentlichen Verkehrsmitteln bieten.

Gemäss Umfrage kann sich ein Drittel der befragten Personen vorstellen, die öffentlichen Verkehrsmittel mit einer Begleitperson öfters zu benutzen. Rund ein Fünftel wäre bereit, nach einer Schulung die öffentlichen Verkehrsmittel öfters selbständig zu benutzen oder auf diese umzusteigen. Für 14 Prozent müssten insbesondere die baulichen und technischen Hindernisse beseitigt werden. Diese Ergebnisse lassen darauf schliessen, dass einerseits mit Begleitservice oder Training und andererseits mit einem behindertengerechten Ausbau der öffentlichen Infrastruktur weitere Umsteigeeffekte auf den öffentlichen Verkehr erzielt werden können.

4.5 Fahrverhalten bei Tarifsenkung

Aus der Mobilitätsforschung ist bekannt, dass eine Preissenkung im Angebot zu einer höheren Nachfrage führt. Gemäss nachfolgender Grafik zeigt sich diese Tendenz auch bei der Umfrage für den Kanton St.Gallen: Rund ein Drittel würde gemäss eigenen Angaben vermehrt Fahrten unternehmen, wenn sie billiger wären. Zwei Drittel der Befragten geben an, ihr Verhalten dennoch nicht zu ändern.



Grafik 4: Frage «Stellen Sie sich vor, das Tixi kostet nur noch so viel wie der öffentliche Verkehr. Wie oft würden Sie dann Tixi fahren?» aus der Umfrage Fachhochschule Luzern – Wirtschaft.

4.6 Kosten einer Tarifsenkung für den Kanton

Die Hochschule Luzern errechnete anhand der Umfrageergebnisse die Fahrpreistarife und die daraus resultierenden Mehrkosten für den Kanton, wenn die Kosten für Benutzerinnen und Benutzer gesenkt würden (Fahrgasttarif). Dabei wurden die Auswirkungen zweier Tarifsenkungsmodelle wie folgt geschätzt:

Tabelle 2: Nutzen und Kosten von Tarifsenkungen

| Angaben in Fr. | Fahrgasttarif St.Gallen, Kurzstrecke | Fahrgasttarif St.Gallen, Langstrecke | Fahrgasttarif Wattwil- St.Gallen | Kosten für den Kanton St.Gallen (für das Fahrten- volumen im Jahr 2008) |
|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| Fahrgasttarif im Jahr 2008 | 5.– | 10.– | 55.– | 385'000.– |
| Modell 1: Senkung um 30 Prozent | 3.50 | 7.– | 39.50 | 973'000.– |
| Modell 2: Senkung auf Niveau der öV-Tarife | 2.50 | 5.– | 27.50 | 1'797'000.– |

Quelle: Berechnung Hochschule Luzern – Wirtschaft (Schätzung Jahr 2008).

Eine Tarifsenkung verbunden mit einer steigenden Nachfrage führt auf Seiten des Kantons zu einem überproportionalen Anstieg der Kosten, da es zwei Steigerungen zu berücksichtigen gilt: Erstens ein Kostenanstieg bedingt durch die Einnahmeausfälle (Tarifsenkung) beim Verein BFD und zweitens ein Kostenanstieg aufgrund der dadurch ausgelösten Nachfrage- bzw. Nutzungssteigerung (mehr Fahrten und Kilometer).

4.7 Folgen einer Tarifsenkung für Behindertenfahrdienste

Nach Einschätzung des Vereins BFD können mit den bestehenden Strukturen zwischen null und 30 Prozent Wachstum realisiert werden. Eine Nachfragesteigerung, wie sie die Hochschule Luzern bei einer Tarifsenkung gemäss Tabelle 2 errechnet hat, liesse sich mit den aktuellen Strukturen des Vereins BFD nicht befriedigen. Aus Sicht des Vereins BFD sind in diesem Zusammenhang insbesondere die so genannten sprungfixen Kosten relevant: Übersteigt die Nachfrage eine bestimmte Grenze, müssen die Fahrdienste sprunghaft höhere Kosten für den Ausbau der Infrastruktur und Fahrzeuge tragen (Anschaffung neuer Fahrzeuge, Ausbau Telefonzentrale, Rekrutierung zusätzliches Personal).

Aus der Berechnung des Vereins BFD geht hervor, dass mit dem bisherigen Beitragsmodell ein beachtlicher Anteil der Tarife durch den Kanton gedeckt ist:

Tabelle 3: Kostendeckung durch Staatsbeiträge (Referenzjahr 2008)

| | Tarif | Kostenanteil Kanton in Fr. | Kostenanteil Kanton in Prozent |
|------------|----------|----------------------------|--------------------------------|
| 5km-Fahrt | Fr. 5.– | Fr. 2.75 | 55,0 Prozent |
| 10km-Fahrt | Fr. 9.– | Fr. 4.40 | 48,8 Prozent |
| 40km-Fahrt | Fr. 23.– | Fr. 9.80 | 42,6 Prozent |

Quelle: Berechnungen Verein BFD.

Die Aufstellung macht deutlich, dass der Kanton Tarife für kurze Fahrten stärker mitfinanziert als längere Fahrten. Dies ist durchaus sinnvoll. Schliesslich sollte die öffentliche Hand möglichst nur den kürzeren Tür-zu-Tür-Service unterstützen. Für längere Fahrten sollen klar Anreize für den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel bestehen. Es bleibt jedoch auch festzustellen, dass für die Benutzerinnen und Benutzer, die regelmässig auf längere Fahrten angewiesen sind, die aktuellen Tarife eine finanzielle Belastung darstellen.

4.8 Folgen einer allgemeinen Tarifsenkung

Das Anliegen aus der Motion «Kantonale Betriebsbeiträge für Behindertentransporte» (42.07.21), eine Tarifsenkung auf das Niveau des öffentlichen Verkehrs vorzunehmen, ist aufgrund der Umfrageergebnisse und Analysen kritisch zu beurteilen. Folgende Argumente stehen dabei im Vordergrund:

- Eine Vergünstigung des Angebots zieht immer auch eine Nachfragesteigerung nach sich, die für den Kanton zu einem überproportionalen Kostenanstieg führen würde. Zudem könnte eine erhöhte Fahrtennachfrage mit den bestehenden Strukturen nicht mehr zufriedenstellend bedient werden. Es müsste mit Engpässen bei Personal und Fahrzeugen sowie Akzeptanzproblemen bei den freiwilligen Helferinnen und Helfern gerechnet werden. Die ehrenamtliche Organisation würde gegebenenfalls in Frage gestellt, da die Rekrutierung von zusätzlichen Freiwilligen früher oder später an ihre Grenzen stossen wird. Zusätzlich kämen für die Behindertenfahrdienste Mehrkosten für den Ausbau ihrer Infrastruktur hinzu.
- Eine Preisangleichung an den öffentlichen Verkehr setzt falsche Anreize. Eine Preisangleichung ist aus Sicht der unterschiedlichen Qualität an Dienstleistung, welche die beiden Transportsysteme erbringen, kritisch zu beurteilen. Vor dem Hintergrund der Chancengleichheit darf auch im Behindertentransport für einen Tür-zu-Tür-Service ein angemessen höherer Preis verlangt werden als für einen Transport von Haltestelle zu Haltestelle, wie es im öffentlichen Verkehr der Fall ist. Zudem nutzt bereits heute ein kleiner Teil von Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung die Dienstleistung des Vereins BFD, obwohl sie mit einer gewissen Anstrengung auch auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen könnten.
- Eine generelle Preissenkung entspricht dem Giesskannenprinzip. Die Mittel würden für alle und somit auch für Personen eingesetzt, die es nicht zwingend benötigen und gemäss Umfrage auch nicht für notwendig erachten und nicht gezielt für Betroffene, die übermässig auf Fahrten verzichten müssen. Dies widerspricht dem Prinzip des effizienten Mitteleinsatzes.

Die Mehrheit der Menschen mit Behinderung kann ihr Mobilitätsbedürfnis befriedigen. Jedoch können schätzungsweise 200 Personen dieses Bedürfnis aus finanziellen Gründen nicht ausreichend decken. Diesen Menschen könnte durch eine gezielte Unterstützung (z.B. Fonds für Härtefälle) eine Alternative geschaffen werden. Eine generelle Tarifsenkung durch einen erheblich erhöhten Kantonsbeitrag ist nicht verhältnismässig und stellt ein Risiko für die mehrheitlich ehrenamtliche Organisation der Behindertenfahrdienste dar.

5 Schlussfolgerungen

5.1 Fortgesetzte Bestrebungen im öffentlichen Verkehr

Der öffentliche Verkehr ist hinsichtlich behindertengerechtem Zugang zu den Anlagen und Bauten auf fortschrittlichem Niveau und wird in den nächsten Jahren weiter ausgebaut. Die gesamte Busflotte im Kanton verfügt über Niederflurbusse. Die Züge werden aktuell nachgerüstet. Nicht Teil des öffentlichen Verkehrs ist der Tür-zu-Tür-Service. Dieser bleibt den kommerziellen Taxidiensten und dem Verein BFD vorbehalten.

Ein noch nicht ausgeschöpftes Potential besteht in der Schulung der Menschen mit Behinderung zur selbständigen Nutzung des öffentlichen Verkehrs sowie bei Begleiddiensten. Beide Dienstleistungen würden die Aufwendungen bzw. den Ausbaubedarf für Behindertenfahrdienste senken. Für die Umsetzung solcher Massnahmen kämen auch Fachorganisationen wie Pro Infirmis oder Pro Senectute in Frage.

5.2 Bewährte Zusammenarbeit und Organisation

Die Behindertenfahrdienste im Kanton St.Gallen funktionieren im interkantonalen Vergleich sehr effizient und auf einem hohen organisatorischen Niveau. Ihre Dienstleistungen werden zu einem relativ niedrigen Preis angeboten. Die Fahrgäste sind mit dem Verein BFD im Allgemeinen sehr zufrieden. Die Finanzierung des Systems mittels Eigenbeteiligung sowie nutzungsorientierten Kantonsbeiträgen an den Verein BFD hat sich bewährt. Eine generelle Senkung der Tarife ist nicht erforderlich, da sich die überwiegende Mehrheit der Benutzerinnen und Benutzer die Fahrten der Behindertenfahrdienste leisten kann. Die aktuelle Leistungsvereinbarung zwischen dem Verein BFD und dem Kanton wird von beiden Seiten als wirkungsvolles Instrument beurteilt, um dem Mobilitätsbedürfnis von Menschen mit Behinderung gerecht zu werden. Über die separate Vorlage für ein neues Gesetz über die soziale Sicherung und Integration von Menschen mit Behinderung soll die Zusammenarbeit zwischen Kanton und Verein BFD und Beitragsleistungen des Kantons präziser verankert werden.

5.3 Qualität und Sicherheit

In Sachen Sicherheit und Qualität (Erreichbarkeit per Telefon, Verfügbarkeit von Spontanfahrten und Fahrten zu Randzeiten) lässt sich ein Verbesserungspotential bei den Behindertenfahrdiensten ausmachen. Der Verein BFD erarbeitet aktuell Massnahmen im Bereich Qualitätssteigerung. Die Ergebnisse sollen zu einem späteren Zeitpunkt verbindlich in die Leistungsvereinbarung mit dem Kanton aufgenommen werden.

5.4 Fonds für Härtefälle

Rund acht Prozent der Fahrgäste verzichten aus finanziellen Gründen auf Fahrten mit dem Verein BFD. Es ist zu prüfen, ob ein durch den Kanton finanzierter Fonds für Härtefälle eingerichtet werden kann. Allerdings wirft ein solcher Fonds Fragen zur Art der Bedarfsklärung, zu Berechtigungskriterien und der Verwaltung im Allgemeinen auf. Gemäss Einschätzung von Pro Senectute und Pro Infirmis wären Fondsgesuche eher von Menschen mit Behinderung zu erwarten als von Personen im AHV-Alter, auch wenn letztere Hauptnutzerinnen und -nutzer der Behindertenfahrdienste sind. Da es sich bei den Bewerberinnen und Bewerbern um Härtefallbeiträge tendenziell um Vielfahrerinnen und -fahrer handeln dürfte, ist von relativ hohen individuellen Kosten für die Fahrten auszugehen. Die Hochschule Luzern geht bei ihrer Kalkulation von Fr. 1'200.– je Person und Jahr aus. Ein Fonds für Härtefälle wäre folglich mit jährlich wenigstens Fr. 120'000.– zu speisen. Weiter müssten Reserven gebildet werden, um Schwankungen auffangen zu können. Die Fondsverwaltung und die Beratungsleistungen der Durchführungsstelle für Gesuchstellende würden zusätzliche Kosten generieren. Für die Klärung dieser Aspekte müsste ein Pilotprojekt

durchgeführt werden. Mit Blick auf die Umfrageresultate besteht aktuell allerdings keine Dringlichkeit. Vielmehr sind vorerst die bisherige Zusammenarbeit mit dem Verein BFD zu vertiefen und punktuelle Weiterentwicklungen vorzunehmen.

6 Antrag

Wir beantragen Ihnen, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen.

Im Namen der Regierung

Karin Keller-Sutter
Präsidentin

Canisius Braun
Staatssekretär