

Kontrovers : ein Schlag ins Wasser...

Autor(en): **Stirnimann, Daniel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Puls : Drucksache aus der Behindertenbewegung**

Band (Jahr): **29 (1987)**

Heft 1: **Freiwillige Helfer**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-157477>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

In dieser Spalte werden in Zukunft die Meinungen aufeinanderprallen! Auch wenn hier einmal mit scharfen Schwertern gefochten werden sollte, so hoffen wir doch, dass dabei immer gilt: in der Sache hart, im Ton versöhnlich!

Die Redaktion

Ein Schlag ins Wasser...

von Daniel Stirnimann

Peinlich, peinlich!
Da hab' ich telefoniert hierhin und dahin, Daten abgecheckt, geschoben und eingepasst, mich schliesslich mit zwei Leuten zusammengesetzt, die zum Thema «**Freiwillige HelferInnen im Behindertentransport**» Wissenswertes weitergeben könnten, hab' zwei Stunden heftig diskutiert und jetzt sitze ich da wie der Esel am Berg, denn mein Tonband, das ich zufrieden nach Hause getragen habe, bleibt stumm. Keinen Ton spuckt es aus, das Ding. Logisch, war ja die ganze Zeit auf «Pause» geschaltet.

Bleibt mir nichts anderes übrig, als das Gespräch aus meiner Sicht zusammenzufassen:

Meine beiden Gesprächspartner sind mit Behindertentransportdiensten eng vertraut. Sie haben an deren Aufbau massgeblich mitgearbeitet. Ehrenamtlich, versteht sich.
Jürg Maier, ehemaliger Sicher-

heitsfachmann in der Chemiebranche, wird auf das neue Jahr vollamtlicher **Geschäftsführer des TAXI in Basel** (360 ehrenamtliche MitarbeiterInnen, 6 Fahrzeuge). **Joe Manser**, Berater für behindertengerechtes Bauen und selber auf den Rollstuhl angewiesen, ist heute **Präsident des professionell geführten Rollstuhl-Taxi in Zürich** (14 FahrerInnen, auch teilzeitlich; 10 Fahrzeuge).

Die beiden Transportsysteme unterscheiden sich grundsätzlich: Trotz seiner beeindruckenden Zahl an ehrenamtlichen Mitarbeitern ist das TAXI nicht in der Lage, Vorbestellungen anzunehmen. Wer als Behinderter mittwochs in die Oper will, muss sich somit anders zu helfen wissen. Das Rollstuhl-Taxi hingegen wird von Behinderten gegenüber dem auch in Zürich vorhandenen TAXI gerade dann eindeutig bevorzugt, wenn es darum geht, mit Verlass zu

einem bestimmten Termin von A nach B zu gelangen. Und die Kosten? Die Basler TIXI-Fahrt schlägt mit Fr. 1.50 zu Buche. Die Zürcher Professionals dagegen verrechnen den happigen Taxitarif. Und wer sich als Behinderter um 20.00 Uhr noch unverdrossen für eine Fahrt ins Kino entscheidet, braucht entweder eine Portion Glück oder gute Nerven. Für solche Spontanfahrten bieten nämlich beide Organisationen wenig Gewähr.

Im TIXI leisten viele freiwillige HelferInnen Einsatz. Behindertentransportnetze wie dieses sind anfänglich oft als **notfallmässige Übergangslösungen** gedacht. Schliesslich sind die öffentlichen Verkehrsmittel mitnichten behindertengerecht. Aber früher oder später werden auch TIXI's zu professionellen (oder halbprofessionellen) Betrieben, denn mit dem Angebot wächst die Nachfrage der Behinderten, die vorher entweder andere Transportmittel benützten (soweit dies überhaupt möglich ist) oder zwangsläufig häuslich blieben. Und wenn Herr Maier von der **Isolation Behinderter** redet, die seine ehrenamtlichen Mitarbeiter so ganz nebenbei abbauen helfen, indem sie mit Behinderten während der Fahrt das Gespräch suchen, so ist diese ja gerade **im unbefriedigenden**

Transportnetz wesentlich mitbegründet.

Die Entwicklung auf der Nachfrage-seite, so zeigt weiter das Modell «TIXI» in Basel, wird bei ehrenamtlich geführten Transportdiensten oft mit **Überkapazität** (an Personal) **statt Logistik** aufgefangen. Weil Freiwillige eben freiwillig arbeiten. Was den Übergangskarakter der ehrenamtlichen Transportbetriebe betrifft: Bis heute wurde, soweit ich weiss, noch kein TIXI von der öffentlichen Hand übernommen und ins allgemeine Transportnetz integriert. Wozu auch, meint Herr Maier, wo doch gerade über die TIXI's ein **erfreuliches Angebot an freiwilligen Leistungen und Wille zu sozialer Betätigung** ausgewiesen wird. Und überhaupt: Viele ehrenamtliche Mitarbeiter würden nicht mehr fahren, wenn sie dafür eine finanzielle Abgeltung erhielten. Weil sie **etwas Gutes tun** wollen.

Die Hilfsbereitschaft der Nichtbehinderten hat in der Tat nicht nur angenehme Seiten. Sie schafft, das lässt sich wiederum am Beispiel des TIXI aufzeigen, oft auch ein **Dilemma für beide Seiten**. Da steht bei vielen freiwilligen HelferInnen nicht nur der Wunsch, den Behinderten X von A nach B zu bringen, sondern auch der, mit ihm **in Kontakt zu kommen** und die Erfahrung machen zu kön-

nen, «dass Behinderte feine Typen seien». Die Motive sind achtenswert, aber manchem Behinderten wird unwohl, wenn er nichts weiter will als speditiv an einen bestimmten Ort zu gelangen, der Fahrer aber Kontakt sucht und die Gesprächsbereitschaft des Behinderten erwartet.

Fazit: Wenn das Kontaktbedürfnis des freiwilligen Helfers die wesentliche Motivation für seinen Fahrereinsatz bildet, ist eine **Kollision der Bedürfnisse und Interessen** vorprogrammiert. Hier liegt eines der Kernprobleme im Einsatz ehrenamtlicher MitarbeiterInnen im Behindertentransport.

Das TIXI sei nicht so schlecht, wie Herr Stirnimann meine!

Herr J. Maier, Geschäftsführer des TIXI in Basel, hat nach Durchsicht des Manuskripts von D. Stirnimann folgende Einwände geltend gemacht:

● *Das Basler TIXI nehme, entgegen der Aussage von Herrn Stirnimann, Vorbestellungen entgegen, wenn auch nur für den folgenden Tag. Der Grund liege in der mangelnden Beweglichkeit des Zentralpersonals.*

● *Es würden bezahlte Arbeitsplätze für b-Personen geschaffen.*

● *Die freiwilligen Fahrer seien keine verkappten Sozialarbeiter; es bestehe kein Zwang zur Unterhaltung mit ihnen.*

● *Bezüglich Kapazität sei zu sagen, dass abends die Fahrzeuge nur teilweise ausgelastet seien, weil Alters- und Pflegeheime ihre Zöglinge früh ins Bett bringen. Tagsüber hingegen müssten Absagen wegen Überlastung erteilt werden.*

● *Das TIXI in Basel könne nicht so schlecht sein, wie Herr Stirnimann es darstelle: 2000 Aufträge pro Monat mit 25 000 km Strecke sprächen für sich! Seit November würde das Netz von der Stadt Basel auf Basel-land ausgedehnt. Der höchste Tarif sei Fr. 4.50.*

● *Der Verein TIXI werde von B und NB Mitgliedern getragen. Im Vorstand sei momentan keine b Person vertreten, da sich niemand gemeldet habe.*