



Sitzungsperiode: 2025-2026
Datum: 10. Juni 2026

**ANHÖRUNG DER IN DER DEUTSCHSPRACHIGEN GEMEINSCHAFT TÄTIGEN
SOZIALEN FAHRDIENSTE**

A U S S C H U S S B E R I C H T

**Berichterstatter im Namen des Ausschusses IV für Gesundheit,
Soziales, Familie und Wohnungswesen:
Herr P. LASCHET**

An den Sitzungen nahmen teil die Damen und Herren:
F. COLLING (11.03., 10.06.2026), E. COMOTH (11.03., 10.06.2026), J. GROMMES (11.03., 10.06.2026), M. HENN (11.03.2026), M. HOFFMANN (11.03., 10.06.2026), E. JADIN (11.03.2026), P. LASCHET (11.03., 10.06.2026), G. LÖFGEN (10.06.2026), E. SIMAR (10.06.2026), D. STIEL (11.03., 10.06.2026), L. TELLER (11.03., 10.06.2026)
sowie Ministerin L. KLINKENBERG (10.06.2026).

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Frau Ministerin! Sehr geehrte Herren Minister! Werte Kolleginnen und Kollegen!

In seiner Sitzung vom 11. März 2026 hörte der Ausschuss IV für Gesundheit, Soziales, Familie und Wohnungswesen die in der Deutschsprachigen Gemeinschaft tätigen sozialen Fahrdienste an, um sich über ihre Tätigkeiten und die damit verbundenen Herausforderungen informieren zu lassen.

Anlass für die Anhörung war nicht zuletzt auch die Empfehlung 11 der 7. Bürgerversammlung zum Thema „Senioren von Morgen: Wie können unsere Politiker gewährleisten, dass das Leben im Alter in Ostbelgien attraktiv und bereichernd ist?“ – siehe dazu auch die Stellungnahme der Ausschüsse zu der betreffenden Empfehlung, Dokument 112 (2025-2026) Nr. 2.

Anwesend waren der Verwaltungsratspräsident und eine Mitarbeiterin der Mobilitätsplattform Fahr Mit¹, die für den Seniorenbereich zuständige Schöffin der Gemeinde Kelmis, der Generaldirektor und eine Mitarbeiterin des ÖSHZ St. Vith, die Geschäftsführerin und die Koordinatorin der Fahrtanfragen der VoG Josephine-Koch-Service, der Verwaltungsratspräsident des sozialen Treffpunkts Dorfhaus Eynatten, der Verwaltungsratspräsident der VoG Freunde des Marienheims, die Geschäftsführerin der VoG Landfrauenverband sowie die Koordinatorin des Projekts Stundenblume, der Geschäftsführer der VoG Tuavia, die Geschäftsführerin der VOG Herznah, ein Vertreter der VoG Dorfgruppe Kettenis sowie ein ehrenamtlicher Fahrer des Fahrdienstes Bütgenbach.

Zudem nahmen die Leiterin des Referats Gesundheit im Ministerium der Deutschsprachigen Gemeinschaft sowie zwei Vertreter des Bürgerrats an der Vorstellung teil.

I. EINFÜHRUNG

Die Leiterin des Referats Senioren erklärte einleitend, dass ihr Fachbereich insbesondere für den Bereich der sozialen Fahrdienste zuständig sei, die sich an Senioren mit Unterstützungsbedarf richteten. Aus Sicht des Referats Senioren gebe es derzeit zwei Fahrdienste, die finanziell bezuschusst würden, namentlich die VoG Stundenblume sowie der Josephine-Koch-Service.

Sie betonte die wichtige Bedeutung dieser Angebote für die Deutschsprachige Gemeinschaft. Einerseits leisteten die Fahrdienste einen wesentlichen Beitrag zur Mobilität des Zielpublikums, nicht nur im privaten Alltag, sondern auch im Zusammenhang mit der Nutzung weiterer sozialer und pflegerischer Angebote wie Tagespflege oder Tagesbetreuung. In diesen Bereichen seien die Fahrdienste aktiv eingebunden. Andererseits hob sie den gesellschaftlichen Mehrwert dieser Dienste hervor, da sie den sozialen Zusammenhalt stärkten und lebten.

In diesem Zusammenhang verwies sie auf den präventiven Charakter des ehrenamtlichen Engagements. Personen, die andere ehrenamtlich unterstützten oder Hilfe leisteten, trügen gleichzeitig zu ihrer eigenen Gesundheit bei, indem sie aktiv blieben, soziale Kontakte pflegten und körperlich sowie geistig fit blieben. Dieser Aspekt müsse ihrer Ansicht nach bei der Bewertung des Wertes solcher Organisationen stärker berücksichtigt werden.

Darüber hinaus wies die Referatsleiterin darauf hin, dass es im Bereich Mobilität eine Vielzahl von Angeboten gebe, die nicht unmittelbar in den Zuständigkeitsbereich des Fachbereichs Gesundheit und Senioren fielen und über die der Fachbereich daher auch keinen genauen Überblick habe. Insofern empfinde auch sie selbst es als bereichernd, im

¹ Im Rahmen der Vorstellung kündigten die Vertreter der VoG an, dass in naher Zukunft eine Namensänderung geplant sei. Im Nachgang der Sitzung wurde mitgeteilt, dass die Generalversammlung der Vereinigung die Umbenennung in „Movia“ beschlossen habe.

Rahmen der Ausschusssitzung einen genaueren Überblick darüber zu erhalten, welche Angebote konkret existierten und welche Akteure tatsächlich tätig seien.

Abschließend erklärte sie, dass ihr Referat in der Praxis häufig eine vermittelnde und verweisende Rolle einnehme. Als zentrales Arbeitsinstrument bei Fragen zur Mobilität diene dabei insbesondere die Plattform der VoG Fahr Mit, die im Anschluss vorgestellt werde und eine umfassende Übersicht über bestehende Mobilitätsangebote biete.

II. VORSTELLUNG DER MOBILITÄTSPLATTFORM FAHR MIT

Die anwesende Mitarbeiterin der Mobilitätsplattform Fahr Mit stellte anhand einer Power-Point-Präsentation die Aktivitäten der VoG vor. Sie erklärte, dass die VoG Fahr Mit im Jahr 2005 von Akteuren des sozialen Sektors gegründet worden sei, da bereits damals ein deutlicher Mangel an Mobilitätsangeboten, insbesondere im ländlichen Raum, festgestellt worden sei. Gegenüber dem öffentlichen Personennahverkehr, dessen Angebot im Laufe der Zeit weiter reduziert worden sei, habe es nur wenige alternative Mobilitätslösungen gegeben.

FINANZIERUNG DER TÄTIGKEITEN

Leader-Projekte

Zur Finanzierung erklärte sie, dass die VoG Fahr Mit überwiegend über LEADER-Projekte bezuschusst werde, darüber hinaus jedoch gezielt alternative Finanzierungsquellen für spezifische Vorhaben erschlossen würden. Die Organisation sei als lokale Mobilitätszentrale anerkannt und seit Kurzem in ein Interreg-Projekt mit dem Namen „Transit“ eingebunden.

Im Rahmen der LEADER-Förderung setze die VoG Fahr Mit aktuell drei Projekte um. Ein Projekt betreffe die fünf Südgemeinden und habe eine Laufzeit von vier Jahren. Ein zentrales Arbeitsfeld bestehe dort in der Schaffung eines Fahrdienstes, um bestehende Versorgungslücken im Süden der Deutschsprachigen Gemeinschaft zu schließen. In diesem Zusammenhang hätten Gespräche mit allen fünf betroffenen Gemeinden stattgefunden. Die grundsätzliche Bereitschaft zur Umsetzung eines solchen Angebots sei vorhanden, allerdings gestalte sich – wie bei vielen ähnlichen Projekten – die Gewinnung ehrenamtlicher Fahrer als große Herausforderung. Sie betonte zudem, dass ausdrücklich keine Konkurrenz zu bestehenden Angeboten entstehen solle, sondern eine ergänzende Struktur. Wie weit dieses Vorhaben tatsächlich umgesetzt werden könne, sei derzeit noch offen.

Ein zweites LEADER-Projekt umfasse die vier Gemeinden im Norden der Deutschsprachigen Gemeinschaft und habe eine Laufzeit von drei Jahren. Darüber hinaus sei die VoG Fahr Mit seit 2025 in ein zweijähriges Mobilitätsprojekt mit vier angrenzenden frankofonen Gemeinden eingebunden, namentlich Malmedy, Stavelot, Stoumont und Weismes.

Neben den LEADER-Projekten berichtete sie über zusätzliche Initiativen mit alternativer Finanzierung. So habe die VoG Fahr Mit im vergangenen Jahr die Aktion „Einen Monat anders voran“ initiiert, die durch die König-Baudouin-Stiftung finanziert worden sei und an der 23 Freiwillige teilgenommen hätten. Ziel sei gewesen, einen Monat lang möglichst autofrei im ländlichen Raum zu leben. Die VoG Fahr Mit sei positiv überrascht gewesen von der hohen Beteiligung, insgesamt sei die Aktion auch sehr erfolgreich verlaufen. Aufgrund der positiven Erfahrungen werde die Aktion im laufenden Jahr erneut durchgeführt, diesmal ab Mai und im Rahmen der LEADER-Förderung.

Lokale Mobilitätszentrale

Darüber hinaus, so die Mitarbeiterin, sei die VoG Fahr Mit als eine der neun lokalen Mobilitätszentralen der Wallonischen Region anerkannt und als solche tätig in den neun

deutschsprachigen und den vier genannten frankofonen Gemeinden. Die Finanzierung erfolge in Erwartung der Verabschiedung des entsprechenden Dekrets auf Basis einer jährlich erneuerten Konvention mit der Wallonischen Region.

Inhaltlich verstehe sich die VoG Fahr Mit damit als Bindeglied zwischen der Wallonischen Region, die für den Bereich Mobilität zuständig sei, und der Deutschsprachigen Gemeinschaft. Zu den zentralen Aufgaben zähle insbesondere die Zentralisierung von Informationen zu Mobilitätsangeboten. Diese Informationen seien über die Webseite www.fahrmit.be sowie über das Portal der Mobilitätszentralen in Belgien abrufbar, wobei der Zugang über die Plattform Fahr Mit für die Nutzer in der Deutschsprachigen Gemeinschaft erfahrungsgemäß bekannter und niederschwelliger sei.

Darüber hinaus stehe die VoG Fahr Mit als Mobilitätszentrale im regelmäßigen Austausch mit den lokalen Mobilitäts- und Sozialdienstleistern. In dieser Funktion informiere die Organisation über Rechte und Pflichten und begleite die Akteure fachlich. Für Juni kündigte sie eine Versammlung an, zu der interessierte Organisationen eingeladen würden, um eine gemeinsame Buchungsplattform vorzustellen. Diese Plattform existiere bereits seit Längerem in französischer Sprache und sei nun auch auf Deutsch verfügbar, wodurch sie für weitere Organisationen in der Deutschsprachigen Gemeinschaft nutzbar werde.

Diese Buchungsplattform mit dem Namen „Citi'Moov“ diene der Weiterentwicklung der sogenannten Personenbeförderung auf Anfrage. Sie werde bereits von zahlreichen Vereinigungen in der Wallonie verwendet und ermögliche die Verwaltung von Fahrzeugen, Fahrern sowie Kunden, die Buchung von Fahrten entsprechend der Sitzplatzkapazitäten, die Rechnungsstellung sowie die Erstellung von Statistiken.

INTERREG-Projekt „Transit“

Seit 2025 sei die VoG Fahr Mit außerdem als kleiner Partner am Interreg-Projekt „Transit“ beteiligt. Dieses Projekt zielen auf eine bessere Steuerung der grenzüberschreitenden Mobilität, die Stärkung grenzüberschreitender Verbindungen sowie auf digitale Lösungen ab, die sowohl diesseits als auch jenseits der Grenze funktionierten.

Überblick über die Finanzierungsmittel

Zur Finanzierungsstruktur fasste die Vertreterin der Plattform zusammen, dass die VoG Fahr Mit einerseits über LEADER- und Interreg-Mittel finanziert werde, die sich aus europäischen und wallonischen Geldern speisten. Zusätzlich erhalte die Organisation von der Deutschsprachigen Gemeinschaft einen Funktionszuschuss, der aus der ehemaligen Beschäftigungsmaßnahme BVA hervorgehe. Ergänzend würden einzelne Projekte über alternative Quellen wie die König-Baudouin-Stiftung oder die Stiftung CERA finanziert. Für die Tätigkeit als Mobilitätszentrale bestehe zudem die jährliche Konvention mit der Wallonischen Region.

Sie hob hervor, dass Mobilität zwar formal in der Zuständigkeit der Wallonischen Region liege, die Deutschsprachige Gemeinschaft jedoch versuche, im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützend tätig zu sein, wie etwa über Funktionszuschüsse, Beiträge im Energie- und Klimaplan sowie durch die Beteiligung an verschiedenen Projekten. Ebenso verwies sie auf kleinere Interreg- und Großregionsprojekte, an denen die Deutschsprachige Gemeinschaft beteiligt sei und mit denen Dienstleister im Sozial- und Gesundheitsbereich unterstützt würden.

VORSTELLUNG DER WEBSITE

Im Anschluss stellte die Mitarbeiterin das Funktionieren der Website vor, auf der Informationen zu sämtlichen Mobilitätsformen, einschließlich der sozialen Fahrdienste, abrufbar seien. Als Mobilitätszentrale biete die VoG Fahr Mit zudem eine zentrale Telefonnummer an, über die Anfragen entgegengenommen und weiterbearbeitet würden.

Im Bereich der sozialen Fahrdienste seien auf der Webseite die Angebote in den Nordgemeinden, in den Eifelgemeinden sowie in den Gemeinden Weismes, Malmedy, Stavelot und Stoumont aufgeführt. Derzeit arbeite die VoG Fahr Mit an der vollständigen Übersetzung der Seite vom Deutschen ins Französische sowie an inhaltlichen Ergänzungen und regelmäßigen Aktualisierungen. Neu geschaffene Angebote, wie etwa die anwesende VoG Herznah, würden erst dann aufgenommen, wenn verlässliche Informationen vorlägen und diese tatsächlich aktiv seien.

Abschließend wies sie darauf hin, dass die VoG Fahr Mit neben der reinen Informationsvermittlung regelmäßig Aktionen und Veröffentlichungen anbiete. Dazu gehörten ein Verkehrsquiz, das insbesondere wegen veränderter Verkehrsregeln einen Auffrischungseffekt habe, sowie eine jährlich im September durchgeführte Schulaktion, bei der Kinder dazu motiviert würden, möglichst umweltfreundlich zur Schule zu kommen. Insgesamt verstehe sich die VoG Fahr Mit daher nicht nur als Mobilitätsplattform, sondern auch als Quelle von Anregungen und Impulsen zur bewussten und nachhaltigen Mobilität.

ROLLE DER VOG FAHR MIT ALS LOKALE MOBILITÄTSZENTRALE

Vergangene Entwicklung

Der Verwaltungsratspräsident der VoG erklärte, dass die VoG Fahr Mit ursprünglich als Mitfahrzentrale gegründet worden sei. In den Anfangsjahren habe man eigene Mitfahrplattformen aufgebaut und betrieben, dieses Angebot jedoch relativ rasch wieder eingestellt. Grund dafür sei die rasante technische Entwicklung gewesen, durch die extern verfügbare Mitfahrplattformen entstanden seien, die deutlich effizienter funktionierten, als es in Eigenregie möglich gewesen wäre. Stattdessen habe sich die VoG Fahr Mit zunehmend darauf spezialisiert, die Koordination bestehender Mobilitätsangebote zu übernehmen. Dies entspreche auch dem Auftrag, den die Organisation im Rahmen ihrer Anerkennung als lokale Mobilitätszentrale im Auftrag der Wallonischen Region wahrnehme. Ergänzend habe die VoG Fahr Mit über verschiedene LEADER-Projekte immer wieder die Möglichkeit erhalten, mithilfe wallonischer und europäischer Fördermittel Alternativen zur individuellen Nutzung des privaten Pkws zu fördern und öffentlich sichtbar zu machen.

Unterscheidung zwischen Angebot und Vermittlung

Dabei betonte er die Notwendigkeit, zwei Ebenen klar voneinander zu trennen: einerseits die Koordinations- und Informationsaufgabe der VoG Fahr Mit als Mobilitätszentrale, andererseits die konkrete Durchführung von Transportleistungen durch unterschiedliche Anbieter. Beide Bereiche seien zwar organisatorisch unter dem Dach der VoG Fahr Mit angesiedelt, erfüllten jedoch unterschiedliche Funktionen.

Zwar könnten sich Bürger mit Mobilitätsproblemen an die VoG Fahr Mit wenden, um sich beraten und an einen Dienstleister vermitteln zu lassen, die VoG stelle jedoch weder eigene Fahrer noch eigene Fahrzeuge zur Verfügung. Die Aufgabe der VoG Fahr Mit bestehe vielmehr darin, auf das bestehende Netzwerk zurückzugreifen und dieses zu aktivieren.

Dies sei von der Wallonischen Region, die als Gesetzgeber für die Organisation des Transports und damit auch für den individuellen Personennahverkehr zuständig sei, ausdrücklich so gewünscht.

REAKTION AUF DIE EMPFEHLUNG 11 DER BÜRGERVERSAMMLUNG

Bestehendes Angebot

Betreffend die Empfehlung 11 der Bürgerversammlung begrüßte die Mitarbeiterin der VoG den Vorschlag zur Schaffung einer gemeinsamen Plattform für Mobilitätsangebote, hob jedoch hervor, dass dieses Ziel aus Sicht der VoG Fahr Mit bereits erreicht sei. Eine entsprechende Gesamtübersicht sei über die Webseite der VoG Fahr Mit sowie über das Portal der Mobilitätszentralen verfügbar.

Sie wies in diesem Rahmen ebenfalls darauf hin, dass im Rahmen eines früheren LEADER-Projekts zunächst eine gedruckte Broschüre mit allen Angeboten erstellt worden sei. Diese habe sich jedoch als wenig nachhaltig erwiesen, da sie bereits zum Zeitpunkt des Drucks nicht mehr aktuell gewesen sei. Eine Lösung in Form einer Website ermögliche dem gegenüber eine laufende Anpassung, etwa bei Änderungen von Anbietern oder Kontaktdaten.

Selbstbestimmung der verschiedenen Initiativen

Der Verwaltungsratspräsident bestätigte die Beobachtung der Bürgerversammlung, dass jeder soziale Fahrdienst, entsprechend seiner ursprünglichen Ausrichtung, ein klar definiertes Zielpublikum bediene. Er erklärte, dass diese Organisationen in der Regel nicht von der Wallonischen Region, sondern von der Deutschsprachigen Gemeinschaft anerkannt seien und dabei auch einen spezifischen sozialen Auftrag erfüllten. Die Finanzierung erfolge häufig über Teilzuschüsse der Deutschsprachigen Gemeinschaft sowie in erheblichem Maße über Spenden und andere nicht öffentliche Mittel.

Vor diesem Hintergrund sei es weder realistisch noch legitim, private oder gemeinnützige Träger zu verpflichten, ihre Dienstleistungen über das selbst gewählte Zielpublikum hinaus anzubieten. Jede Organisation habe das Recht, selbst zu bestimmen, für welche Bevölkerungsgruppe sie tätig sein wolle. Die eigentliche Herausforderung bestehe daher in der intelligenten Verbindung dieser Angebote untereinander, ohne deren Autonomie infrage zu stellen. Diese Vernetzung sei anspruchsvoll und in der Praxis nicht immer einfach umzusetzen.

Mangel an Transportmöglichkeiten im ländlichen Raum

Der Verwaltungsratspräsident ordnete die Problematik in einen größeren Kontext ein und erklärte, dass der Mangel an individuellen Transportmöglichkeiten für benachteiligte Bevölkerungsgruppen – etwa aufgrund von Alter, Krankheit, sozialen Einschränkungen, fehlendem Führerschein oder unzureichendem öffentlichen Personennahverkehr – ein strukturelles Problem des ländlichen Raums sei. Dies erkläre auch, warum die VoG Fahr Mit mittlerweile nicht nur in der Deutschsprachigen Gemeinschaft, sondern auch in französischsprachigen Nachbargemeinden aktiv sei. Die dortigen Akteure hätten die in Ostbelgien entwickelten Ansätze aufgegriffen und den Wunsch geäußert, ähnliche Modelle auch auf ihrem Gebiet umzusetzen.

Tatsache sei, dass man in der Wallonie und damit in Ostbelgien noch sehr weit von Lösungen entfernt sei, wie sie etwa im grenznahen Raum um Monschau existierten, wo Rufbusse als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs fungierten und innerhalb kurzer Fristen gebucht werden könnten.

Als wesentliches Hindernis nannte er die Rolle des wallonischen Verkehrsunternehmens TEC, das über ein faktisches Monopol verfüge und weder Linien für alternative Nutzungen freigebe noch Bereitschaft zeige, in neue oder unrentable Angebote zu investieren. Versuche, grenzüberschreitend mit deutschen Partnern zusammenzuarbeiten und innovative Modelle über europäische Projekte zu erproben, seien bisher an der ablehnenden Haltung des TEC gescheitert. Angesichts dieser Rahmenbedingungen sei nicht davon auszugehen, dass kurzfristig oder mittelfristig eine tragfähige Lösung im Bereich des

klassischen öffentlichen Verkehrs gefunden werde, insbesondere da Individualverkehr aus wirtschaftlicher Sicht grundsätzlich als unrentabel gelte.

Langfristige Perspektive

Vor diesem Hintergrund sehe die VoG Fahr Mit als einzig realistische Perspektive, im Rahmen der wallonischen Buchungsplattform „Citi'Moov“ ein Werkzeug zu entwickeln, über das sämtliche Anfragen zur Individualmobilität zentral erfasst und optimal vernetzt werden könnten. Das Ziel dieser Plattform sei es, die vorhandenen Fahrzeuge der unterschiedlichen Anbieter möglichst effizient auszulasten – sofern diese bereit seien, ihre Dienste auch für Nutzer zu öffnen, die nicht zur ursprünglichen Zielgruppe gehörten. Nur so lasse sich mittelfristig ein möglichst dichtes Netz an Transportmöglichkeiten aufbauen.

Abschließend betonte er, dass die VoG Fahr Mit zur Verfügung stehe, diese Prozesse aktiv mitzugestalten, sofern dies dem politischen Wunsch entspreche. Die Organisation verstehe sich als unterstützender Akteur, der technische Lösungen, Buchungsplattformen und andere digitale Instrumente einbringe, um bestehende Angebote besser zu verzahnen und in die praktische Umsetzung zu überführen.

III. VORSTELLUNG DER FAHRDIENSTE

FAHR- UND BEGLEITDIENST DORFHAUS EYNATTEN

Der Verwaltungsratspräsident des Dorfhauses Eynatten erklärte, dass das Dorfhaus eine VoG sei, in der aktuell 21 Gruppierungen und Vereine zusammengeschlossen seien. Parallel dazu sei das Dorfhaus als einer von fünf anerkannten sozialen Treffpunkten in der Deutschsprachigen Gemeinschaft organisiert. Diese Doppelstruktur sei historisch gewachsen, da man im Laufe der Zeit beschlossen habe, zusätzlich zur bestehenden Vereinsstruktur eine Anerkennung als sozialer Treffpunkt zu beantragen.

In Bezug auf den Fahrdienst erklärte er, dass dieser erst nach der COVID-19-Pandemie ins Leben gerufen worden sei. Ausgangspunkt sei der Wunsch gewesen, insbesondere die Mobilität von Personen mit eingeschränkten Möglichkeiten zu verbessern. Dabei habe die geografische Lage eine Rolle gespielt: Während Verbindungen zwischen Eynatten, Kelmis und Aachen relativ gut durch den öffentlichen Nahverkehr abgedeckt seien, bestehe insbesondere zwischen Raeren und Eynatten ein unzureichendes Angebot.

Zu Beginn habe man den Fahrdienst mit Hilfe der Minibusse des Jugendtreffs Inside organisiert. Diese Lösung habe den Vorteil geboten, dass teilweise mehrere Personen gleichzeitig befördert werden konnten. Gleichzeitig habe sich jedoch gezeigt, dass einige ehrenamtliche Fahrer Hemmungen gehabt hätten, solche größeren Fahrzeuge etwa für Einkaufsfahrten zu nutzen.

Seit etwa einem halben Jahr sei daher ein neues Modell eingeführt worden, das auf Carsharing basiere. Im Rahmen dieses Modells stehe dem Dorfhaus ein Elektrofahrzeug monatlich für 80 Stunden kostenfrei zur Verfügung, wobei lediglich die Stromkosten getragen werden müssten. Darüber hinaus könne das Fahrzeug bei Bedarf auch gemietet werden.

Der Fahrdienst werde derzeit von vier ehrenamtlichen Fahrern sowie zwei Mitgliedern des Verwaltungsrates als Reservefahrer durchgeführt. Aktuell zähle der Dienst rund sechs regelmäßige Nutzer. Es würden etwa vier Fahrten pro Woche durchgeführt, überwiegend zu festen Terminen, insbesondere für Einkäufe. Zusätzlich gebe es gelegentliche Einzelfahrten, etwa wenn kurzfristige Bedarfe entstünden, beispielsweise infolge von Unfällen oder anderen unvorhergesehenen Ereignissen.

Im Hinblick auf die Finanzierung erklärte er, dass das Dorfhaus bis 2025 einen Kostenbeitrag von 5 Euro pro Fahrt erhoben habe. Im Zuge der neuen Rechtslage habe man dieses Modell jedoch angepasst und auf ein Spendenprinzip umgestellt. Die Nutzer würden nun auf freiwilliger Basis einen Beitrag leisten, für Inhaber des EKE-Statuts werde die empfohlene Spendensumme um die Hälfte reduziert.

SENIORENFAHRDIENST KETTENIS

Der Vertreter der VoG Dorfgruppe Kettenis erläuterte, dass es sich bei der Organisation um einen Zusammenschluss von 30 Personen handle, die sich zum Ziel gesetzt hätten, die Lebensqualität im Dorf Kettenis insgesamt zu verbessern. In diesem Zusammenhang nehme auch die Unterstützung älterer Menschen einen wichtigen Stellenwert ein.

Er erklärte, dass die Dorfgruppe den ehrenamtlich organisierten Seniorenfahrdienst vor etwa vier Jahren ins Leben gerufen habe. Dabei habe man bewusst keine Struktur eines klassischen Fahrbus-Angebots geschaffen, sondern einen flexiblen Fahrdienst aufgebaut. In der Anfangsphase habe die Organisation Fahrzeuge genutzt, die leihweise von der Stadt Eupen sowie von verschiedenen Autohäusern für jeweils mehrere Monate zur Verfügung gestellt worden seien. Dabei habe es sich überwiegend um Elektrofahrzeuge gehandelt. Inzwischen greife man auf ein Elektrofahrzeug der Firma Koonen zurück, das der VoG zu einem vergünstigten Tarif von 20 Euro pro Tag überlassen werde.

Die Durchführung des Dienstes liege vollständig in den Händen von derzeit zwölf Ehrenamtlichen, die sich in einem Rotationssystem organisierten, sodass jede Person etwa alle zwölf Wochen zum Einsatz komme. Da das Projekt nicht über ein festes Sekretariat verfüge, habe man eine pragmatische Lösung zur Organisation gewählt: Eine Mappe mit allen notwendigen Unterlagen sowie ein Handy mit einer festen Rufnummer würden unter den Ehrenamtlichen weitergereicht. Senioren, die den Fahrdienst in Anspruch nehmen möchten, könnten donnerstags ab 9:00 Uhr über diese Nummer eine Fahrt für den folgenden Freitag anmelden.

Er erklärte weiter, dass man bemüht sei, die Fahranfragen möglichst gleichmäßig zu verteilen. Dies gelinge in der Praxis gut, da es sich häufig um Stammnutzer mit regelmäßigen Terminen handle, beispielsweise für Fahrten zum Friseur, zum Friedhof oder zu lokalen Geschäften. Pro Einsatztag würden in der Regel zwischen acht und zwölf Fahrten durchgeführt. Diese Kapazität stelle zugleich die organisatorische Obergrenze dar, da neben den eigentlichen Fahrten auch Anfahrtswege und Rückfahrten einkalkuliert werden müssten.

Die Nutzer zahlten einen freiwilligen Beitrag in Höhe von zwei Euro pro Fahrt, was vier Euro für eine Hin- und Rückfahrt entspreche. Öffentliche Zuschüsse erhalte die Dorfgruppe für diesen Fahrdienst nicht, dennoch sei das Angebot nahezu kostendeckend. Die Einnahmen reichten in der Regel aus, um die täglichen Fahrzeugkosten von 20 Euro zu decken, andernfalls werde die Differenz durch die VoG ausgeglichen.

Abschließend wies der Vertreter der Dorfgruppe darauf hin, dass die Nachfrage gewissen Schwankungen unterliege. Dies sei insbesondere auf die Lebenssituation der Zielgruppe zurückzuführen, etwa krankheitsbedingte Ausfälle oder Umzüge in Pflegeeinrichtungen. Wenn über längere Zeit wenig Zuspruch bestehe, reagiere die Dorfgruppe mit gezielten Werbeaktionen. Erfahrungsgemäß steige die Nachfrage im Anschluss relativ schnell wieder an.

SENIORENFAHRDIENST BÜTGENBACH

Der Vertreter des Seniorenfahrdienstes Bütgenbach erläuterte, dass der Dienst im Zusammenhang mit der Gründung des Seniorenbeirats der Gemeinde im Jahr 2021 entstanden sei. Zu Beginn sei der Fahrdienst mit sechs ehrenamtlichen Fahrern und einem festen

Angebot gestartet worden, das sich zunächst auf den Dienstag konzentriert habe, da an diesem Tag die Wochenmärkte stattfänden. Ursprünglich sei vorgesehen gewesen, die Fahrten ausschließlich innerhalb der Gemeinde Bütgenbach durchzuführen. Dies habe sich jedoch rasch als zu eng erwiesen, sodass mittlerweile auch angrenzende Ortschaften und Teile der Gemeinden Büllingen und Amel bedient würden.

Inhaltlich habe man von Beginn an großen Wert daraufgelegt, keine Konkurrenz zu bestehenden Angeboten zu schaffen, insbesondere der VoG Stundenblume. Aus diesem Grund würden bewusst keine Fahrten zu Krankenhäusern oder medizinischen Einrichtungen durchgeführt. Der Fokus liege vielmehr auf Alltags- und Freizeitfahrten, beispielsweise für Einkäufe, Besuche bei Angehörigen oder soziale Aktivitäten. Das Angebot sei bewusst niederschwellig und flexibel gehalten.

Mittlerweile werde der Dienst durch acht ehrenamtliche Fahrer geleistet. Während die Anfangsphase mit gewissen organisatorischen Herausforderungen verbunden gewesen sei, habe sich das Angebot mittlerweile etabliert und werde regelmäßig genutzt. In der Regel würden pro Einsatztag etwa sieben bis acht Personen befördert. Die Organisation funktioniere dabei ähnlich wie die in Kettenis: Die Gemeinde habe ein Mobiltelefon zur Verfügung gestellt, das an den jeweiligen Fahrer weitergegeben werde. Interessierte Personen müssten sich vor dem Einsatztag anmelden, damit die Fahrten geplant und koordiniert werden könnten. Da die Kapazitäten auf etwa zwölf Fahrten pro Einsatztag begrenzt seien, sei die vorherige Planung wichtig.

Das eingesetzte Fahrzeug werde von der Kooperative *Courant d'Air* zur Verfügung gestellt. Da es sich um ein Elektrofahrzeug handle, bringe die begrenzte Reichweite von etwa 200 Kilometern auch organisatorische Anforderungen mit sich. Um den Betrieb sicherzustellen, habe die Gemeinde eine zusätzliche Ladeinfrastruktur in Elsenborn, Weywertz und Bütgenbach geschaffen, sodass das Fahrzeug bei Bedarf zwischendurch aufgeladen werden könne.

Finanziell werde das Fahrzeug durch die Gemeinde getragen, die einen Betrag von 40 Euro pro Einsatztag übernehme. Die Nutzer leisteten ihrerseits einen Beitrag von 1 Euro pro Fahrt, also 2 Euro für Hin- und Rückfahrt. In der Praxis liege der effektiv geleistete Beitrag häufig darüber, da viele Fahrgäste freiwillig höhere Beträge spendeten.

SENIORENBUS KELMIS

Die für den Seniorenbereich zuständige Schöffin der Gemeinde Kelmis stellte das kommunale Projekt „Seniorenbus und Wochenmarkt“ vor. Wie sie erklärte, begegne das Projekt der Tatsache, dass die individuelle Mobilität vieler Menschen mit zunehmendem Alter abnehme. Gründe dafür seien etwa der Verzicht auf das eigene Auto, das Fehlen eines Fahrzeugs oder gesundheitliche Einschränkungen, die eine selbstständige Fortbewegung erschwerten. Die daraus resultierende eingeschränkte Mobilität könne rasch zu sozialer Isolation führen. Gleichzeitig habe der Besuch des Wochenmarktes für viele Senioren nicht nur eine funktionale Bedeutung als Einkaufsmöglichkeit, sondern stelle auch eine wichtige Gelegenheit zur sozialen Teilhabe und zum Austausch dar.

Vor diesem Hintergrund sei bereits im Jahr 2010 ein Transportdienst eingerichtet worden, der es älteren Menschen ermögliche, jeden Donnerstag den Wochenmarkt in Kelmis zu besuchen. In der Anfangsphase sei das Angebot in Zusammenarbeit mit einem privaten Busunternehmen sowie der VoG Stundenblume organisiert worden. Seit 2022 bestehe eine Kooperation mit der Organisation Inago, die über einen Minibus verfüge und auf ehrenamtliche Fahrer zurückgreife.

Das Angebot sei bewusst einfach strukturiert: Interessierte Senioren könnten sich jeweils montags im Sekretariat von Inago anmelden. Am darauffolgenden Donnerstagmorgen fahre ein Minibus mit acht Sitzplätzen durch Hergenrath, Neu-Moresnet und Kelmis, um die angemeldeten Personen direkt zu Hause abzuholen. Die Hinfahrt beginne gegen

9:00 Uhr, die Rückfahrt vom Markt sei für etwa 11:30 Uhr vorgesehen. Für Hin- und Rückfahrt werde ein Kostenbeitrag von 3 Euro erhoben.

Die Schöffin betonte, dass das Projekt mehrere Zielsetzungen verfolge: Es solle sozialer Isolation entgegenwirken, die Selbstständigkeit älterer Menschen erhalten und zugleich das lokale Leben – insbesondere den Wochenmarkt – stärken. Darüber hinaus habe sich im Laufe der Zeit ein zusätzlicher sozialer Effekt eingestellt: Eine feste Gruppe von Senioren nutze das Angebot regelmäßig gemeinsam. Nach dem Einkauf bleibe diese Gruppe häufig noch vor Ort, um gemeinsam Zeit zu verbringen, etwa bei einer Tasse Kaffee. Dies unterstreiche, dass das Projekt nicht nur der Mobilität diene, sondern auch Begegnungen und soziale Beziehungen fördere.

Im Verlauf des vergangenen Jahres seien 44 Fahrten mit im Schnitt fünf bis sechs Teilnehmern durchgeführt worden. Die Strecke umfasse rund 15 Kilometer pro Fahrt, was einer jährlichen Gesamtfahrleistung von etwa 660 Kilometern entspreche. Auch wenn diese Zahlen auf den ersten Blick vergleichsweise gering erscheinen mögen, betonte die Schöffin, dass hinter diesen Zahlen konkrete individuelle Verbesserungen stünden, da die teilnehmenden Personen ein Stück Selbstständigkeit zurückgewannen und aktiv am Gemeindeleben teilnehmen könnten. Sie hob hervor, dass das Projekt beispielhaft zeige, dass Lösungen zur Förderung eines selbstbestimmten Lebens im Alter nicht zwangsläufig komplex oder kostenintensiv sein müssten. Vielmehr könnten durch gute lokale Zusammenarbeit, organisatorisches Engagement und den Einsatz von Freiwilligen wirksame und niederschwellige Angebote geschaffen werden. Angesichts der demografischen Entwicklung gewinne die Bedeutung solcher lokaler Initiativen weiter an Gewicht. Ziel der Gemeinde sei es daher, dieses Projekt fortzuführen und nach Möglichkeit weiterzuentwickeln, um Senioren möglichst lange ein selbstständiges, aktives und sozial eingebundenes Leben zu ermöglichen.

FAHRDIENST EIFEL-SÜD

In Vertretung des Fahrdienstes Eifel-Süd erläuterte die Präsidentin des ÖSHZ St. Vith, dass dieser Dienst gemeinschaftlich von den ÖSHZ der Gemeinden Burg-Reuland und St. Vith eingerichtet worden sei. Ziel des Angebots sei es, die Mobilität von Menschen in beiden Gemeinden zu verbessern, insbesondere für Personen mit eingeschränkten Möglichkeiten. Das Angebot richte sich in erster Linie an Klienten der ÖSHZ, stehe jedoch darüber hinaus auch weniger mobilen Personen sowie Menschen in sozialen Notlagen offen. Die organisatorische Zuständigkeit für Koordination und Verwaltung liege derzeit beim ÖSHZ St. Vith. Die praktische Durchführung der Fahrten erfolge durch ehrenamtliche Fahrer, deren Engagement einen wesentlichen Beitrag zur sozialen Unterstützung in der Region leiste.

Die Fahrten fänden überwiegend innerhalb der Gemeinden Burg-Reuland und St. Vith statt, könnten jedoch je nach Bedarf auch zu weiter entfernten Zielen organisiert werden. Dabei orientiere sich der Fahrdienst flexibel am individuellen Bedarf der Nutzer, liege jedoch schwerpunktmäßig im medizinischen Bereich. Prioritär würden Transportbedarfe zu Arztterminen, Krankenhäusern, Apotheken sowie paramedizinischen Behandlungen begrenztem Umfang Freizeitfahrten angeboten, wie etwa die Unterstützung von Familien, deren Kinder ohne entsprechende Hilfe nicht an Ferienangeboten teilnehmen könnten. In solchen Fällen sehe man den Fahrdienst ebenfalls als Beitrag zur sozialen Teilhabe.

Die Präsidentin hob ausdrücklich hervor, dass der Fahrdienst Eifel-Süd nicht in Konkurrenz zu bestehenden Mobilitätsangeboten stehe. Vielmehr werde er gezielt ergänzend eingesetzt, insbesondere dann, wenn keine anderen geeigneten Transportmöglichkeiten verfügbar seien.

Im Jahr 2024 seien insgesamt 7.649 Kilometer zurückgelegt worden, verteilt auf 116 Fahrten, die von zwölf ehrenamtlichen Fahrern durchgeführt worden seien. Im Jahr 2025 habe der Umfang bei 5.364 Kilometern gelegen, verteilt auf 99 Fahrten und 13 Ehrenamtliche.

VOG STUNDENBLUME

Die Vertreterin der VoG Stundenblume erklärte, dass die Organisation als Ehrenamtsprojekt des Landfrauenverbands organisiert sei und von der Deutschsprachigen Gemeinschaft unterstützt werde. Diese Unterstützung ermögliche die Finanzierung von zwei Halbtagsstellen sowie den Betrieb von zwei Büros in St. Vith und Eupen, die werktags vormittags telefonisch erreichbar seien.

Das Angebot richte sich an Menschen ab 65 Jahren, die noch zu Hause lebten und in ihrer Mobilität eingeschränkt seien. Bewohner von Seniorenheimen gehörten ausdrücklich nicht zur Zielgruppe. Darüber hinaus unterstütze die Organisation auch pflegende Angehörige, etwa durch die Organisation von Entlastungsdiensten, die ein zeitweises Verlassen der häuslichen Umgebung ermöglichten. Grundsätzlich verstehe sich die VoG Stundenblume nicht als Ersatz professioneller Dienstleistungen, sondern als Ergänzung zu diesen.

Im Bereich der Mobilität biete die Organisation insbesondere Fahr- und Begleitdienste an. Diese umfassten sowohl medizinisch bedingte Fahrten als auch Fahrten des täglichen Lebens, etwa zum Friseur oder zu Geschäften. Ziel sei es, älteren Menschen soziale Teilhabe zu ermöglichen und Isolation zu vermeiden. Die Vertreterin betonte, dass man sich bemühe, möglichst flexibel auf individuelle Bedürfnisse einzugehen, auch bei weniger typischen Anliegen.

Die Durchführung der Fahrten erfolge ausschließlich durch Ehrenamtliche, die ihre Zeit sowie ihre privaten Fahrzeuge zur Verfügung stellten. Gleichzeitig wies die Vertreterin darauf hin, dass ein vollständig kostenfreies Angebot heutzutage nicht mehr realistisch sei. Daher würden für die Benzinkosten derzeit 0,44 Euro pro gefahrenem Kilometer sowie eine Pauschale von 3 Euro pro Einsatz für Versicherung erhoben. Zusätzlich falle eine monatliche Verwaltungsgebühr von 5 Euro an.

Im Jahr 2025 seien 352 Senioren durch die VoG Stundenblume betreut worden. Dabei handle es sich sowohl um Personen, die den Dienst nur punktuell nutzten, als auch um solche, die teilweise mehrmals pro Woche begleitet würden. Insgesamt seien 2025 bei 4.470 Einsätzen rund 148.000 Kilometer zurückgelegt worden, davon etwa 95.000 Kilometer für medizinisch bedingte Fahrten, während der Rest auf Einkäufe und andere alltägliche Erledigungen entfalle. Dazu gehöre die vorübergehende Unterstützung für zwei organisiert würden, solange diese noch nicht über eigene Transportmittel verfügten.

Für die 83 Ehrenamtlichen bedeute dies ein hohes individuelles Engagement, wobei einige Freiwillige nahezu täglich im Einsatz seien. Insgesamt hätten die Ehrenamtlichen im Jahr 2025 rund 8.625 Stunden ehrenamtliche Arbeit geleistet.

Abschließend wies die Vertreterin darauf hin, dass sich die Tätigkeit geografisch unterschiedlich verteile. Etwa zwei Drittel der Einsätze fänden in der Eifel statt, wo der Bedarf aufgrund der ländlichen Struktur und geringeren Abdeckung durch den TEC besonders hoch sei.

VOG FREUNDE DES MARIENHEIMS

Der Verwaltungsratspräsident der VoG „Freunde des Marienheims“ erläuterte, dass sich die Vereinigung für das Wohl der Senioren in der Gemeinde Raeren einsetze, mit einem besonderen Schwerpunkt auf den Bewohnern des Marienheims.

Nach der Gründung der VoG im Jahr 2003 habe man bereits 2004 einen eigenen Fahrdienst eingerichtet. Dieser werde genutzt, um die Senioren zu Arzt- und Therapieterminen sowie zu Krankenhausbesuchen zu transportieren. Dabei handle es sich ausdrücklich nicht um medizinisch notwendige Krankentransporte im engeren Sinne, sondern um Besuchs- oder Begleitfahrten.

Über diese grundlegenden Transporte hinaus umfasse das Angebot auch Fahrten zu kulturellen und gesellschaftlichen Aktivitäten. So würden beispielsweise Seniorensitzungen,

kulturelle Veranstaltungen oder auch Ausflüge organisiert. Ziel sei es, den älteren Menschen eine aktive Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen.

Der eingesetzte Bus sei speziell an die Bedürfnisse der Zielgruppe angepasst. Er sei rollstuhlgerecht ausgestattet und verfüge über vier Rollstuhlplätze sowie bis zu sechs zusätzliche Klappsitze. Durch eine integrierte Hebebühne könnten auch stark eingeschränkte oder nicht mehr gehfähige Personen sicher transportiert werden. Dies ermögliche es insbesondere, Senioren im Rollstuhl die Teilnahme an familiären Ereignissen wie Feierlichkeiten zu erleichtern, was ansonsten häufig nur unter erheblichen Schwierigkeiten möglich wäre.

Inhaltlich sei der Fahrdienst in erster Linie auf das Marienheim ausgerichtet, im weiteren Sinne jedoch auch auf die Senioren der gesamten Gemeinde Raeren. Darüber hinaus sei die Organisation in generationenübergreifende Projekte eingebunden. Im Rahmen des Projekts „Generationenbrücke“ würden beispielsweise Fahrten organisiert, bei denen die Senioren zu Begegnungen mit Schulklassen gebracht würden. Ein weiterer Tätigkeitsbereich bestehe in der logistischen Unterstützung von Mahlzeitendiensten. So organisiere die VoG zweimal wöchentlich den Transport von im Marienheim zubereiteten Speisen zu externen Mittagstischen in umliegenden Ortschaften.

Die Durchführung der Fahrten erfolge durch eine feste Gruppe ehrenamtlicher Fahrer, wobei der Bus während der gesamten Woche im Einsatz sei. Die organisatorische Abwicklung liege bei der Verwaltung des Marienheims, die die Anmeldung sowie Planung der Fahrten koordiniere.

Vor der COVID-19-Pandemie habe zudem ein zusätzlicher Fahrdienst für Tagesgäste der Tagespflegestätte bestanden, der jedoch aus verschiedenen Gründen eingestellt worden sei. Der Verwaltungsratspräsident betonte, dass es sich dabei um ein sehr sinnvolles Angebot gehandelt habe, dessen Wiederaufnahme aus seiner Sicht wünschenswert wäre.

Abschließend hob er hervor, dass die VoG „Freunde des Marienheims“ keine öffentliche Förderung erhalte. Aufgrund ihres Status als spendenabzugsfähige VoG sei eine gleichzeitige Förderung durch öffentliche Mittel nicht möglich, sodass man vollständig auf private Unterstützungsquellen angewiesen sei.

VOG JOSEPHINE-KOCH-SERVICE

Die Geschäftsführerin der VoG Josephine-Koch-Service erläuterte, dass der Fahrdienst eines von vielen Angeboten der Vereinigung darstelle und bereits seit 1993 bestehe. Die VoG selbst sei 1991 vom Verwaltungsrat des St. Nikolaus-Hospitals gegründet worden und verstehe sich seither als enger Partner des Krankenhauses.

Sie führte aus, dass sich der Tätigkeitsbereich des Fahrdienstes im Zuge der Veränderungen in der Krankenhauslandschaft deutlich erweitert habe. Während man ursprünglich vor allem innerhalb von Eupen sowie zu nahegelegenen Einrichtungen wie der Poliklinik in Kelmis tätig gewesen sei, habe die zunehmende Spezialisierung im Gesundheitswesen dazu geführt, dass regelmäßig auch weiter entfernte Krankenhäuser und spezialisierte Therapiezentren angefahren würden, etwa in Lüttich oder anderen regionalen Zentren. Diese Fahrten gehörten inzwischen zum Alltag und erfolgten teils mehrfach täglich, abhängig vom jeweiligen Behandlungsort.

Bemerkenswert sei die steigende Anzahl sehr früh angesetzter medizinischer Termine. Während Patienten früher häufig bereits am Vortag stationär aufgenommen worden seien, seien heute ambulante oder tagesstationäre Abläufe üblich, die oftmals eine sehr frühe Anwesenheit, teilweise bereits um 6:30 Uhr oder 7:00 Uhr, erforderten. Diese Entwicklung stelle den Fahrdienst vor organisatorische Herausforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Einsatzzeiten der Fahrer.

Gleichzeitig unterstrich die Geschäftsführerin, dass der Fahrdienst damit ein wichtiger Baustein der medizinischen Versorgungskette sei, da viele Patienten auf diese Unterstützung angewiesen seien. Sie betonte ebenfalls, dass sich das Angebot nicht ausschließlich auf Senioren beschränke, auch wenn diese eine zentrale Zielgruppe darstellten. Neben der Förderung sozialer Teilhabe, etwa durch Fahrten zu den Mittagstischen der verschiedenen Begegnungsstätten wie dem „Haus der Begegnung“ oder der eigenen Einrichtung „Mittendrin“, übernehme der Dienst auch zahlreiche medizinisch notwendige Fahrten, etwa zu Dialysebehandlungen, Strahlentherapien oder onkologischen Therapien. Diese Leistungen dienten nicht zuletzt auch der Entlastung von Angehörigen und würden vollständig ehrenamtlich erbracht.

Die Geschäftsführerin machte deutlich, dass hinter einer scheinbar einfachen Fahrt von A nach B ein aufwendiger Organisationsprozess stehe. Medizinisch dringende Termine müssten priorisiert werden, während gleichzeitig regelmäßige Fahrten – insbesondere im Bereich der Dialyse oder Strahlentherapie – eine hohe Planungssicherheit erforderten. Hinzu kämen kurzfristige Änderungen sowie spontane Anforderungen, etwa bei Entlassungen aus dem Krankenhaus, die ein hohes Maß an Flexibilität notwendig machten. Ein wesentlicher Vorteil des Josephine-Koch-Service liege in der über Jahre aufgebauten engen Vernetzung sowohl innerhalb des Eupener Krankenhauses als auch mit anderen medizinischen Einrichtungen.

Als wichtigen Entwicklungsschritt nannte sie die Anschaffung eines rollstuhlgerechten Fahrzeugs zu Beginn des Jahres. Dieses ermögliche es, auch dauerhaft auf den Rollstuhl angewiesene Personen zu transportieren und gleichzeitig weitere Fahrgäste mitzunehmen, was die Effizienz und Flexibilität des Dienstes zusätzlich erhöhe.

Im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung der Mobilität wies sie darauf hin, dass die Gesellschaft zunehmend ältere und gleichzeitig komplexere medizinische Versorgungswege entstehen würden. Damit gehe ein steigender Mobilitätsbedarf einher. Gleichzeitig stünden sowohl individuell als auch gesellschaftlich weniger finanzielle Mittel zur Verfügung, sodass klassische Fahrdienstmodelle immer schwieriger zu finanzieren seien. Vor diesem Hintergrund gewännen ehrenamtlich organisierte Angebote wie der Josephine-Koch-Service weiter an Bedeutung, da sie Mobilität unabhängig von der finanziellen Situation der Nutzer ermöglichten.

Abschließend nannte die Geschäftsführerin einige Eckdaten zur Tätigkeit des Fahrdienstes: Im Jahr 2025 seien rund 154.000 Kilometer mit vier Fahrzeugen zurückgelegt worden. Insgesamt seien 38 ehrenamtliche Fahrer im Einsatz gewesen, die zusammen 8.773 Stunden ehrenamtliche Arbeit geleistet hätten. Das Organisationsteam umfasse zwölf Personen, darunter eine Koordinatorin. Zusätzlich seien etwa 13.000 Kilometer mit dem Seniorenbus der Stadt Eupen gefahren worden.

Zur Finanzierung erklärte sie, dass bestimmte Angebote – etwa im Rahmen des Projekts „Vergissmeinnicht“ oder der Begegnungsstätte „Mittendrin“ – durch die Deutschsprachige Gemeinschaft bezuschusst würden, was man ausdrücklich begrüße. Der überwiegende Teil der Finanzierung basiere jedoch auf Spenden.

VOG TUA VIA

Der Geschäftsführer der VoG Tuavia erläuterte, dass seine Organisation im Bereich der Behindertenhilfe tätig sei und insbesondere zwei Wohnheime sowie vier Tagesstätten im Norden der Deutschsprachigen Gemeinschaft betreibe. In diesem Rahmen sei Tuavia verpflichtet, den täglichen Transport von Menschen mit Beeinträchtigung zwischen ihrem Zuhause bzw. ihren Wohnheimen und den Tagesstätten sicherzustellen.

Für diese Aufgabe verfüge die Organisation über insgesamt fünf behindertengerechte Busse, von denen vier auch mit Hebebühnen ausgestattet seien und somit auch den

Transport von Personen im Rollstuhl oder mit schweren körperlichen bzw. geistigen Beeinträchtigungen ermöglichten. Diese Fahrzeuge seien täglich im Einsatz, um die regelmäßigen Hin- und Rückfahrten zu gewährleisten, solange die Tagesstätten geöffnet seien.

Darüber hinaus verwies der Geschäftsführer auf eine zusätzliche Tätigkeit, die im Kontext der Ausschusssitzung von besonderem Interesse sei: Tuavia verfüge über eine Konvention mit dem TEC, in deren Rahmen ein Rufbus betrieben werde. Ein ähnliches Angebot existiere auch im Süden der Deutschsprachigen Gemeinschaft. Diese Konvention umfasse für den Norden ein jährliches Kontingent von 33.000 Kilometern, das mit etwa 43.000 Euro bezuschusst werde. Diese Leistung sei Teil der von der Wallonischen Region organisierten Mobilitätsstruktur.

Im Rahmen dieser Zusatzleistungen übernehme Tuavia derzeit verschiedene Fahrten, die über den regulären Transport zwischen Wohnheimen und Tagesstätten hinausgingen. Dazu gehörten beispielsweise Fahrten von Menschen mit schweren Beeinträchtigungen zum Zentrum für Förderpädagogik (ZFP) oder regelmäßige Fahrten zu spezialisierten Einrichtungen. Teilweise würden auch Jugendliche mit besonderem Unterstützungsbedarf nach Hause gebracht, wobei in solchen Fällen zusätzlich Begleitpersonen erforderlich seien, da die Fahrer selbst keine pflegerischen Aufgaben übernehmen dürften. Zudem würden im Rahmen der TEC-Konvention auch Fahrten zu medizinischen Terminen durchgeführt, etwa zu Arztbesuchen oder spezialisierten Einrichtungen, teilweise auch über größere Entfernungen hinweg, etwa bis nach Löwen. Diese Leistungen würden über die bestehende Konvention mit dem TEC abgerechnet.

Er machte jedoch deutlich, dass in diesem Bereich aktuell eine erhebliche Unsicherheit bestehe, da die bestehende Konvention mit dem TEC zum Jahresende auslaufe. Zum Zeitpunkt der Sitzung sei noch unklar, ob und in welcher Form diese Vereinbarung verlängert werde. Sowohl für den Norden als auch für den Süden der Deutschsprachigen Gemeinschaft bestehe die Gefahr, dass diese ergänzende Transportmöglichkeit künftig nicht mehr zur Verfügung stehe. Ohne die zusätzliche finanzielle Unterstützung durch die Wallonische Region sehe sich Tuavia nicht in der Lage, die über den Kernauftrag hinausgehenden Transportleistungen weiterhin aufrechtzuerhalten, falls diese Finanzierung wegfallen sollte. In diesem Fall müsste man sich auf die gesetzlich vorgegebenen Fahrten zwischen Wohnheimen und Tagesstätten beschränken, während zusätzliche Unterstützungsleistungen für Menschen mit Beeinträchtigung nicht mehr angeboten werden könnten.

Zur personellen Organisation des Dienstes erklärte der Geschäftsführer, dass neben vier hauptamtlichen Fahrern auch ehrenamtliche Kräfte im Einsatz seien, insbesondere um die täglichen Transportleistungen zu den Tagesstätten sicherzustellen. Die Grundfinanzierung der Vereinigung Tuavia erfolge überwiegend durch die Deutschsprachige Gemeinschaft, während der zusätzliche Mobilitätsbereich wesentlich durch die TEC-Konvention mitgetragen werde. Hinsichtlich des Umfangs der Fahrleistungen schätzte er, dass im Norden der Deutschsprachigen Gemeinschaft jährlich insgesamt etwa 200.000 Kilometer zurückgelegt würden.

VOG HERZNAH

Die VoG Herznah wurde durch ihre Verwaltungsratspräsidentin vertreten. Die im Jahr 2025 gegründete VoG bestehe derzeit aus etwa zehn ehrenamtlich engagierten Mitgliedern. Ausgangspunkt der Gründung sei das Anliegen gewesen, insbesondere älteren und hilfsbedürftigen Menschen mehr Unterstützung im Alltag zu bieten und gleichzeitig dem Risiko sozialer Isolation entgegenzuwirken.

Sie erklärte, dass die VoG Herznah ein breites Spektrum an Unterstützungsleistungen anbiete, das über den reinen Fahrdienst hinausgehe. Dazu gehörten etwa Begleitungen zu Terminen, Hilfe bei Einkäufen, gemeinsame Spaziergänge sowie Gespräche und soziale Kontakte. Ziel sei es, durch diese niederschweligen Angebote die Lebensqualität der

betreuten Personen zu verbessern und ihnen möglichst lange ein selbstständiges Leben im häuslichen Umfeld zu ermöglichen.

Ein Bestandteil dieser Unterstützung sei auch ein sozialer Fahrdienst. Dieser richte sich insbesondere an ältere Menschen, die über kein eigenes Fahrzeug verfügten, nicht mehr selbst fahren könnten oder keine Unterstützung im persönlichen Umfeld hätten. Der Fahrdienst ermögliche es ihnen, wichtige Termine wahrzunehmen oder alltägliche Besorgungen zu erledigen und gleichzeitig am sozialen Leben teilzunehmen.

Die Fahrten würden ausschließlich durch Ehrenamtliche mit ihren privaten Fahrzeugen durchgeführt. Für die Inanspruchnahme werde kein fester Kostenbeitrag erhoben. Zwar erhalte die Organisation gelegentlich Spenden, diese seien jedoch freiwillig und keine Voraussetzung für die Nutzung des Angebots. Die Vertreterin betonte in diesem Zusammenhang, dass sich viele der betreuten Personen in einer finanziell schwierigen Lage befänden und man bewusst keine Zugangshürden schaffen wolle.

Auf Nachfrage zum geografischen Tätigkeitsbereich erklärte sie, dass sich die Aktivitäten derzeit auf den Raum Eupen sowie die umliegenden Gemeinden, insbesondere Lontzen und Kelmis, konzentrierten. Angesichts der noch jungen Organisationsstruktur befinde sich die VoG Herznah im Aufbau, verzeichne jedoch bereits eine hohe Nachfrage. Seit der Gründung im August 2025 habe man bereits mehr als zehn hilfsbedürftige Personen in die Betreuung aufnehmen können. Perspektivisch sei vorgesehen, das Angebot je nach Bedarf zu erweitern.

IV. FRAGEN UND AUSTAUSCH

ZIELGRUPPEN UND BEDARF FÜR ALTERNATIVE MOBILITÄTSLÖSUNGEN

Angesprochen auf die Zielgruppe, an die die verschiedenen Projekte sich richteten, erklärten die meisten Vertreter, dass ihre Initiativen in erster Linie, aber nicht ausschließlich, auf ein älteres Publikum ausgerichtet seien.

Insbesondere die Nutzer des Fahrdienstes der VoG Stundenblume seien oft über 80 Jahre alt, so die Projektverantwortliche. Das Angebot für jüngere Personen habe die Organisation ausdrücklich einschränken müssen, da es deutlich mehr Anfragen gegeben habe als Kapazitäten. Ein Bedarf für Mobilitätslösungen auch für ein jüngeres Publikum bestehe jedoch ausdrücklich, was auch die anwesende Mitarbeiterin der Plattform Fahr Mit bestätigte.

EHRENAMTLICHES ENGAGEMENT

Auf Nachfrage, wie leicht oder schwierig sich die Suche nach neuen Ehrenamtlichen gestalte, erklärte die Koordinatorin der VoG Stundenblume, dass diese doch eine Herausforderung darstelle. Am besten funktioniere die persönliche Ansprache, auch Anzeigen in Wochenspiegel oder Kurier-Journal seien hilfreich. Insgesamt müsse man feststellen, dass das ehrenamtliche Publikum älter werde, was auch mit dem steigenden Pensionsalter zusammenhänge. Dafür blieben die Ehrenamtlichen der Organisation jedoch lange verbunden, die meisten aktiven Fahrer seien über 70 Jahre alt.

Die Geschäftsführerin des Josephine-Koch-Service fügte hinzu, dass die 138 Ehrenamtlichen, die aktuell für den Dienst im Einsatz seien, nicht ausreichten – auch vor dem Hintergrund, dass man seit einiger Zeit Fahrer bevorzugt halbtags einsetze. Die Altersspanne liege zwischen 60 und 75 Jahren. Wenn es jüngere Ehrenamtliche gebe, dann in der Regel solche, die krankheitsbedingt nicht berufstätig seien. Werbung betreibe man viel über die Ehrenamtsplattform EMJA, jedoch auch über andere Kanäle.

Der Ketteniser Fahrdienst habe keine Probleme ausreichend Ehrenamtler zu finden, was auch damit zusammenhänge, dass diese nur einmal alle paar Monate im Einsatz seien. Auch hier handle es sich immer um Personen, die nicht mehr erwerbstätig seien. Gleiches gelte für den Seniorenfahrdienst Bütgenbach, wo die Fahrer in der Regel über 60 Jahre alt seien, der älteste sei aktiv gewesen, bis er mit beinahe 80 Jahren verstorben sei.

FAHR SICHERHEIT DER EHRENAMTLICHEN

Betreffend die Nachfrage eines Ausschussmitglieds, auf welche Weise die Einrichtungen sicherstellen könnten, dass die betagteren Ehrenamtlichen noch fahrtüchtig seien, erklärte die Geschäftsführerin des Josephine-Koch-Service, dass eine strikte Altersbegrenzung gesetzlich gar nicht zulässig sei. Die einzigen Verpflichtungen, die die Vereinigung von ihren Fahrern verlange, seien eine augenärztliche Untersuchung sowie nach größeren medizinischen Eingriffen eine ärztliche Bescheinigung. Zudem gehe der ehrenamtlichen Tätigkeit ein intensiver Rekrutierungsprozess voraus, der auch Probefahrten mit den Projektverantwortlichen beinhalte. Auch bei der VoG Stundenblume gebe es keine Altersbeschränkung, so die Projektkoordinatorin. Allerdings reagiere man aktiv auf Rückmeldungen seitens der Nutzer bezüglich der Fahrtüchtigkeit der jeweiligen Fahrer.

Übereinstimmend erklärten die anwesenden Koordinatoren verschiedener Dienste, dass der sinnvollste Weg zum Umgang mit Ehrenamtlichen, bei denen man den Eindruck habe, dass sie nicht mehr sicher unterwegs seien, das persönliche Gespräch sei, in dem man nahelegen könne, kürzer zu treten. Auch berichteten mehrere Initiativen davon, Fahrsicherheitstrainings für ihre Ehrenamtlichen zu organisieren.

VERSICHERUNG VON FAHRZEUGEN UND FAHRERN

Auf eine Frage bezüglich der Versicherungen für Fahrzeug und Insassen erklärten verschiedene Vertreter, dass die Fahrzeuge, die durch Dritte zur Verfügung gestellt würden, auch über diese versichert seien. Dennoch seien die Versicherungskosten für verschiedene Projekte nicht zu unterschätzen.

Der Verantwortliche der Ketteniser Dorfgruppe erklärte, dass die Versicherung mit weit über 1.000 Euro jährlich den größten Posten im Haushalt seiner Vereinigung ausmache. Zwar biete die Deutschsprachige Gemeinschaft eine Versicherung für VoGs an, die jedoch nicht alle relevanten Fälle abdecke. Insofern wäre es interessant, den Bedarf dahin gehend zu überprüfen, ob die Deutschsprachige Gemeinschaft weitere Entlastung schaffen könne.

GEDRUCKTE BROSCHÜRE

Angesprochen auf die Erfolgsaussichten der durch die Bürgerversammlung empfohlenen Broschüre erklärte der Verwaltungsratspräsident der VoG Fahr Mit, dass er dies nicht für sinnvoll halte, da eine gedruckte Broschüre nicht lange aktuell bleibe. Auch die Verteilung an das relevante Publikum stelle eine zusätzliche Hürde dar.

Für ein Publikum, das nicht über einen Internetzugang verfüge, halte er es allenfalls für denkbar, auf eine Dispatchingstelle hinzuweisen, die dann aktuelle Informationen liefern könne. Dieses Ziel verfolge im Übrigen bereits die sogenannte „grüne Nummer“ der Wallonischen Region, die für den deutschsprachigen Raum durch die VoG Fahr Mit bedient werde.

VERNETZUNG UND GEMEINSAME PLATTFORM

Die durch die Bürgerversammlung vorgeschlagene Vernetzung der Dienste entspreche dem Vorhaben, das die Wallonische Region mit ihrer gemeinsamen Buchungsplattform verfolge, so der Verantwortliche der VoG Fahr Mit weiter. Das Ziel sei es auch, eine funktionierende Alternative zum öffentlichen Nahverkehr zu bieten. Ob dieses Ziel langfristig erreicht

werden könne, stehe bisher nicht fest. In den urbanen Regionen der Wallonie gebe es zumindest deutlich größere Initiativen als in Ostbelgien, die zum Teil mit zehn oder 15 Fahrzeugen operierten und als Zubringer für bestehende Bus- oder Bahnlinien funktionieren könnten. Im ländlichen Raum, der nur sporadisch durch die öffentlichen Verkehrsmittel bedient werde, sei dies umso schwieriger.

Wichtig sei in seinen Augen auch, dass die kleineren Initiativen weiterhin lokal verankert bleiben könnten. Eine übergreifende Buchungsplattform mache gewisse Abläufe auch komplizierter und den persönlichen Kontakt schwieriger, was für kleinere ehrenamtliche Projekte und deren Nutzer ein Problem darstellen könne. Der Vertreter des Seniorenfahrdienstes Kettenis stimmte dem zu und gab zu bedenken, dass es in seinen Augen angebracht sei, zwischen überregional tätigen Fahrdiensten und lokalen Initiativen zu Dispatchingstelle schwer vorstellbar und auch nicht erforderlich. Verschiedene andere anwesende Gäste äußerten ähnliche Bedenken.

Einig waren sich verschiedene Vertreter jedoch in der Beobachtung, dass eine engere informelle Vernetzung zwischen den verschiedenen Initiativen durchaus interessant sei, um bei Bedarf Anfragen auch besser an andere Dienste weiterleiten zu können. Der Verantwortliche der Plattform Fahr Mit bot in diesem Zusammenhang an, dass seine Organisation gerne eine vermittelnde Rolle übernehmen könne.

V. ABSTIMMUNGEN

[Stimmberechtigt sind die Vertreter der ProDG-, CSP-, VIVANT-, SP- und PFF-Fraktion, nicht stimmberechtigt sind die Vertreter der ECOLO-Fraktion.]

Der schriftliche Bericht wurde mit 8 Jastimmen einstimmig gutgeheißen.

Der Berichterstatter
P. LASCHET

Der Vorsitzende
J. GROMMES