

MonitoringAusschuss

Unabhängiger Monitoringausschuss zur Umsetzung der UN-Konvention
über die Rechte von Menschen mit Behinderungen



August 2025

Beitrag

Als Antwort des Aufrufs zur Einreichung von Beiträgen zu der Resolution 55/8 des Büros des Hochkommissars (A/HRC/RES/55/8)

Vorstellung des Unabhängigen Monitoring Ausschusses

Der Unabhängige Monitoringausschuss ist zuständig für die Überwachung der Einhaltung der UN-Konvention „Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ (UN-BRK) vom 13. Dezember 2006 in Angelegenheiten, die in Gesetzgebung und Vollziehung Bundessache sind. Es obliegt dem Unabhängigen Monitoringausschuss gem. § 13g Abs. 2 Z 1 und 2 BBG, Stellungnahmen von Organen der Verwaltung einzuholen und Empfehlungen abzugeben.

Der Unabhängige Monitoringausschuss begrüßt den Aufruf zur Abgabe von Beiträgen. Er nimmt zu den einzelnen Fragen wie folgt Stellung und behält sich das Recht vor, weitere Beiträge einzureichen:

Rechtliche und politische Rahmenbedingungen

Zu Frage 1: Welche nationalen, regionalen oder lokalen Maßnahmen gibt es in Ihrem Land, um barrierefreie Verkehrsmittel und Wohnraum für Menschen mit Behinderungen zu fördern?

Zum barrierefreien Wohnraum:

Die Republik Österreich hat seine verschiedenen Gesetzgebungskompetenzen zwischen den neun Bundesländern und dem Bund aufgeteilt. Das Baurecht ist in Landeskompentenz, weswegen es für Österreich **neun verschiedene Bauordnungen** gibt. Seit 2008 wurden auf Grundlage technischer Vorschriften Harmonisierungen durchgeführt. Die Grundlage dafür sind die Richtlinien des Österreichischen Instituts für Bauwesentechnik (OIB-Richtlinien 1-6, <https://www.oib.or.at/kernaufgaben/oib-richtlinien/richtlinien/oib-richtlinien-2023/>). Die OIB-Richtlinie 4 beinhaltet dabei die technischen Vorschriften zur Barrierefreiheit (<https://www.oib.or.at/richtlinien/oib-richtlinien-2023/oib-richtlinie-4>). Weitere Normen zur Barrierefreiheit von Bauten sind die ÖNORM B 1600 sowie die EN 17210. Auf diese wird sich aber nicht (mehr) in den OIB-Richtlinien bezogen.

Es ist ausdrücklich festzuhalten, dass die Landesgesetze von diesen Vorgaben auch abweichen können (https://www.oesterreich.gv.at/de/themen/bauen_und_wohnen/bauen/Seite.2260200). Die Landesgesetze bestimmen also grundsätzlich selbst über die Regelungen in Bezug auf die Barrierefreiheit.

Dabei zeigen aktuelle Entwicklungen einige **Rückschritte**. So wurde dieses Frühjahr die Bauordnung des Bundeslandes Salzburg in Bezug auf die Barrierefreiheit wesentlich aufgeweicht (https://www.monitoringausschuss.at/wp-content/uploads/2025/05/UMA_Begutachtung_SalzburgerRaumO.pdf). Der Unabhängige Monitoringausschuss hat dazu zusammen mit dem Salzburger Monitoringausschuss eine Begutachtung verfasst, die aber nicht zu einem Umdenken der Landesregierung geführt hat. Siehe https://www.monitoringausschuss.at/wp-content/uploads/2025/05/UMA_Begutachtung_SalzburgerRaumO.pdf.

Aktuell liegt ein Gesetzesvorhaben des Landes Oberösterreich vor, dass ebenfalls eine Verschlechterung in Bezug auf die Barrierefreiheit vorsieht (https://www2.land-oberoesterreich.gv.at/internetltgbeilagen/Beilage%2016102/2025%20-%20Begutachtungsentwurf.pdf?id=21961&n=16102&j=2025#page=)).

Es ist an dieser Stelle ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass als „Alternative“ zu fehlenden barrierefreien Wohnraum und Infrastruktur auch von öffentlichen Stellen auf Institutionen verwiesen wird. Menschen mit Behinderungen werden demnach in die **Segregation** gedrängt.

Zum barrierefreien Verkehr:

Es gibt Maßnahmen, die den **Individualverkehr** betreffen, wie die Individualförderung für den Umbau eines PKW, die Befreiung von Versicherungs- und Kraftfahrzeugsteuern sowie die Befreiung von Parkgebühren (https://www.oesterreich.gv.at/de/themen/menschen_mit_behinderungen/kindheit_und_behinderung/1/1).

Für den **öffentlichen Verkehr** gibt es eine Vielzahl von Regelungen, die für die Barrierefreiheit im Straßenverkehr zu beachten sind. Darunter auch spezifische Regelungen, wie die Österreichische Straßenbahnverordnung, das Österreichische Kraftfahrlniengesetz oder die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) bzw. für das Eisenbahnwesen (RVE). Die RVS sind Empfehlungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr und regeln detailliert die Vorgaben für den öffentlichen Verkehr. Die RVS 02.02.36 regelt etwa den barrierefreien Straßenraum (<https://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>).

Der Zugang und die Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr wird durch das **Diskriminierungsverbot** des Bundesgesetzes über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz –BGStG) gesichert. Demnach ist das Herabwürdigen, Herabsetzen, Benachteiligen, Aussondern von Menschen mit

Behinderungen unmittelbar und mittelbar verboten. Bevor man sich an das Gericht wenden kann, ist eine Schlichtung notwendig, bei der sich beide Seiten zusammensetzen, um eine außergerichtliche Lösung zu finden.

Ein Manko des Diskriminierungsverbots nach dem BGStG besteht darin, dass bei Gericht zwar ein Anspruch auf Schadenersatz, aber keine Unterlassungspflicht besteht. Die Diskriminierung kann demnach weiterhin aufrecht bleiben.

Die Barrieren im öffentlichen Verkehr waren bereits auch Thema der ersten **Individualbeschwerde** gegen Österreich vor dem UN-Fachausschuss wegen eines Busbahnhofs der Stadt Linz (Urteil: https://www.klagsverband.at/klav2024/wp-content/uploads/2015/09/UN-Empfehlungen_Mr_F_engl_110915.pdf).

Des Weiteren ist die **Bewusstseinsbildung** bei der gemeinsamen Nutzung von öffentlichen Transport verbesserungsfähig. Es gibt Kampagnen in öffentlichen Verkehrsmitteln für ein besseres Miteinander. Diese weisen etwa auch darauf hin, Sitzplätzen Menschen zu überlassen, die leichter ermüden oder Schwierigkeiten beim langen Stehen haben. Es wird aber nicht auf die unterschiedlichen Formen von Behinderungen eingegangen; insbesondere werden unsichtbare Behinderungen nicht thematisiert. Daher kommt es immer wieder zu Rechtfertigungszwängen, wenn eine Person mit einer nicht direkt sichtbaren Behinderung um einen Sitzplatz bittet.

Allgemein:

In Österreich wurde mit dem Nationalen Aktionsplan Behinderung 2022-2030 (NAP Behinderung) Maßnahmen entwickelt, wie die UN-BRK in den nächsten Jahren umgesetzt werden kann. Diese Maßnahmen und Zielsetzungen sind in mehreren Kapiteln untergliedert und betreffen auch den Bereich Verkehr als auch den Bereich Wohnen (<https://www.sozialministerium.gv.at/Themen/Soziales/Menschen-mit-Behinderungen/Nationaler-Aktionsplan-Behinderung.html>).

Zu Frage 2: Inwiefern stehen diese Rahmenbedingungen im Einklang mit den Verpflichtungen aus dem Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen?

Eine Erfüllung der Vorgaben aus Art. 9, Art. 19 sowie Art. 20 UN-BRK besteht **nicht**. Auch ist nicht von einer tatsächlich gelebten Partizipation nach Art. 4 Abs. 3 UN-BRK auszugehen (siehe Frage 11).

Es gibt Bestrebungen, die Umsetzung der Bestimmungen voranzutreiben. Doch durch den Umstand, dass die UN-BRK in Österreich nicht unmittelbar anwendbar ist, also unter **Erfüllungsvorbehalt** steht, kann sich eine Privatperson auch nicht unmittelbar auf diese stützen, um ihre Rechte geltend zu machen.

Zu Frage 3: Wie werden diese in die Gestaltung und Umsetzung einer umfassenden Infrastruktur für Pflege- und Unterstützungssysteme integriert?

Grundlegend gibt es **keine selbstverständliche Integration** von Pflege- und Unterstützungssystemen.

Eine Möglichkeit der Unterstützung im Zusammenhang mit der Nutzung des öffentlichen Verkehrs ist die Möglichkeit eine **Begleitperson** mitzunehmen, die kostenlos fährt. Jedoch ist hierfür ein höchst bürokratisch und mit vielen Voraussetzungen zu erwerbender Eintrag in den sogenannten „Behindertenpass“ notwendig.

Zu Frage 4: Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um die Zugänglichkeit verschiedener Verkehrsträger (innerstädtisch, ländlich, Fernverkehr, Seeverkehr, Luftverkehr, Schienenverkehr, Busverkehr) sicherzustellen?

In Österreich gibt es verschiedene Maßnahmen, die sich zum Teil auf gesetzliche Regelungen stützen. Im **Schienenverkehr** weisen die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) Mobilitätsservices für Menschen mit Behinderungen sowie Informationen in Leichter Sprache aus (<https://www.oebb.at/de/reiseplanung-services/barrierefrei-reisen>). Eine andere Zuglinie, die Westbahn, ist als Niederflurzüge konzipiert, sodass ein Ein- und Aussteigen für Rollstuhlnutzer*innen selbstständig möglich ist. Die Westbahn hat auch eine Barrierefreiheitserklärung, wo sie auf bestehende Barrieren hinweist (<https://westbahn.at/barrierefreiheitserklaerung/>).

Auch der **Nahverkehr** in den größeren Städten, wie Wien, Graz oder Linz, hat Maßnahmen für die Barrierefreiheit. Taktile Leitsysteme, Aufzüge sowie Piktogramme im U-Bahnsystem oder bei Straßenbahnen werden dazu eingesetzt (<https://www.wienerlinien.at/barrierefreiheit#:~:text=Alle%20U%2DBahn%2DStationen%20und,wir%20diese%20Schritt%20f%C3%BCr%20Schritt>).

Bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wurden dem Unabhängigen Monitoringausschuss aber immer wieder **Probleme** gemeldet, wie etwa zu kurze Haltezeiten von Bussen, unverständliche oder fehlende Ansagen oder auch Fahrgäst*innen mit Behinderungen, die einfach nicht mitgenommen wurden. Außerdem wurde dem Unabhängigen Monitoringausschuss bekannt gegeben, dass Fahrgäst*innen mit Behinderungen die barrierefreien öffentlichen Verkehrsmittel teils nur nutzen können, sofern sie sich in einem bestimmten Zeitrahmen zuvor angemeldet haben. Ein spontanes Reisen oder eine schnelle Reaktion auf kurzfristige Fahrplanänderungen sind damit nicht möglich.

Es gibt Bestrebungen seitens der Verkehrsanbieter, zumindest **digital** über die Barrierefreiheit von Verkehrsmitteln zu informieren. Jedoch sind diese Systeme höchst

fehlerhaft, wodurch oft bis zu mehreren Stunden auf ein barrierefreies Verkehrsmittel gewartet werden muss.

Hierbei ist anzumerken, dass es für eine Person mit Behinderungen schwer oder nicht möglich ist, dem öffentlichen Verkehr auszuweichen, da auch das **Lenken eines eigenen Fahrzeuges** für Menschen mit Behinderungen erheblich erschwert wird. In Österreich gibt es nämlich keine Fahrschule, die das Fahren mittels Joystick lehrt, weshalb es Menschen mit Behinderungen zum Teil verunmöglicht wird, einen Führerschein zu erwerben. Es kann aufgrund der EU-Führerscheinrichtlinie auch nicht auf andere EU-Länder ausgewichen werden, die eine derartige Führerscheinausbildung anbieten.

Zu Frage 5: Sind Punkt-zu-Punkt- und bedarfsorientierte Verkehrsdienste (z. B. barrierefreie Taxis, Paratransit) verfügbar? Wenn ja, wie haben sie sich ausgewirkt?

Zwar gibt es in Österreich, vor allem in den größeren Städten, Punkt-zu-Punkt Verkehrsdienste. Jedoch operiert die überwiegende Mehrzahl **nicht auf Abruf**. Diese barrierefreien Taxidienste müssen mindestens 24 Stunden, jedoch in der Praxis länger, im Voraus gebucht werden. Die barrierefreien Taxi-Dienste sind bedeutend kostspieliger. Da das Angebot sehr begrenzt ist, kommt es oft zu Verspätungen oder kurzfristigen Absagen, auch bei Fahrtendiensten oder „Krankentransporten“, die von öffentlicher Stelle finanziell übernommen werden.

Des Weiteren ist festzuhalten, dass es sich bei Fahrtendiensten nicht um ein inklusives Verkehrsmittel handelt und demnach nicht um eine gleichwertige Alternative zum barrierefreien Verkehr.

Zu Frage 6: Welche Schulungen werden dem Verkehrspersonal angeboten, um einen barrierefreien und würdevollen Service zu gewährleisten?

In Österreich gibt es **keine allgemeine Verpflichtung** Sensibilisierungs- oder Schulungsmaßnahmen durchzuführen bzw. zu besuchen.

Bestimmte Unternehmen bieten Schulungen sowohl für barrierefreien Verkehr allgemein als auch zu bestimmten Verkehrsmittel (Busfahrer*innen: <https://www.aktion-mensch.de/inklusion/mobilitaet/gute-beispiele/schulung-fuer-busfahrer-zu-barrierefreiheit>) an.

Dem Unabhängigen Monitoringausschuss wurde von übergriffigem und entwürdigendem Verhalten bei Fahrtendiensten berichtet sowie, dass Sicherheitsmaßnahmen bei barrierefreien Transporten nicht eingehalten werden. Dies lässt auf **mangelhafte Schulungen** schließen. Auch die fehlende Bewusstseinsbildung bei Fahrschulen, ihr Angebot zu erweitern, lässt darauf schließen, dass nicht entsprechend geschult und sensibilisiert wurde.

Zu Frage 7: Welche Indikatoren oder Überwachungsmechanismen werden verwendet, um die Barrierefreiheit und Inklusion von Verkehrssystemen zu bewerten?

Im NAP Behinderungen (siehe Frage 1) werden grundsätzlich Zielsetzungen und Indikatoren genannt. Im Bereich „Verkehr“ gibt es zwar unter Punkt 3.5.2. Zielsetzungen, jedoch **fehlt es an Indikatoren**.

Da der Zugang zum öffentlichen Verkehr auch unter das BGStG fällt, sind **Einzelfallbeschwerden** an die Anwaltschaft für Gleichbehandlungsfragen für Menschen mit Behinderungen möglich (<https://www.behindertenanwaltschaft.gv.at/>).

Systematische Umsetzungsprobleme mit der UN-BRK werden auch vom Unabhängigen Monitoringausschuss des Bundes sowie der einzelnen Länder aufgenommen.

Einen allgemeinen Überwachungsmechanismus zur Barrierefreiheit von Verkehrssystemen gibt es in Österreich jedoch **nicht**.

Barrierefreies und inklusives Wohnen

Zu Frage 8: Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um die Verfügbarkeit und Barrierefreiheit von Wohnraum für Menschen mit Behinderungen zu verbessern?

Es gibt Maßnahmen, die sich auch direkt auf die Landesgesetze und Verordnungen stützen. Diese umfassen zum Beispiel breite Eingangsbereiche oder Rampen. Auffallend ist, dass oft auf die **rollstuhlgerechte Nutzung** von Wohnraum abgestellt wird, anstelle auf die umfassende Barrierefreiheit oder das universelle Design. Auch wird gedanklich bei der Planung von Maßnahmen zum Teil von einer **männlichen Person** mit Behinderungen ausgegangen. So werden etwa Rampen geplant, die nur mit stärkerer Oberkörpermuskulatur zu bewältigen sind.

Wohnungsanpassungen auf Kosten der Bauträger werden teils durchgeführt, gehen jedoch mit vertraglicher **Schlechterstellung** gegenüber anderen Bewohner*innen einher. Es werden teils höhere Mietpreise verlangt oder längere „Mindestmietverpflichtungen“.

Barrierefreier Wohnraum ist in Österreich daher **stark begrenzt**, wodurch Mietpreise oftmals höher sind als bei nicht-barrierefreien Wohnungen. Es sind dem Unabhängigen Monitoringausschuss Fälle bekannt, in denen Bewerber*innen ohne Behinderungen den Bewerber*innen mit Behinderungen bei der Vergabe von barrierefreiem Wohnraum vorgezogen wurden, was aufgrund der Knappheit als problematisch erachtet werden kann.

In Österreich bestehen damit **keine wirksamen Maßnahmen**, um die Situation des barrierefreien Wohnraums zu verbessern. Es wird auch häufig von Bauunternehmen die erhöhten Kosten als Gegenargument gegen die Barrierefreiheit eingewandt und ein Dialog mit Expert*innen abgelehnt.

Zu Frage 9: Wie werden universelles Design, Wohnungsanpassungen und angemessene Vorkehrungen in die Wohnungspolitik und Bauvorschriften integriert?

Punktuell wird das Universelle Design integriert. Eine weiterführende Integration oder eine Integration der angemessenen Vorkehrungen findet nicht statt.

Zu Frage 10: Gibt es Wohnungsbauprogramme oder finanzielle Mechanismen (z. B. Subventionen, Zuschüsse), die speziell das selbstbestimmte Leben von Menschen mit Behinderungen unterstützen?

In Österreich gibt es Programme sowie finanzielle Unterstützung für die Barrierefreiheit. Diese **unterscheiden** sich je nach Region und auch nach Art der Behinderung. So berät die Magistratsabteilung für Stadterneuerung (MA 25) in Wien über den barrierefreien Umbau von Wohnungen und gibt auch finanzielle Unterstützung in bestimmten Fällen (<https://www.wien.gv.at/wohnen/wohnbautechnik/foerdern/index.html>).

Befindet sich die Person aufgrund ihrer Behinderung in einer sozialen Notlage, ist auch über den Unterstützungsfonds ein **Zuschuss** für Maßnahmen der Barrierefreiheit, wie ein Umbau, möglich (https://www.sozialministeriumservice.gv.at/Menschen_mit_Behinderung/Finanzielle_Unterstuetzung/Sonstige_finanzielle_Vorteile/Unterstuetzungsfonds/Unterstuetzungsfonds.de.html).

Partizipation und Governance

Zu Frage 11: Wie werden Menschen mit Behinderungen und ihre Vertretungsorganisationen in die Planung, Umsetzung und Bewertung von Verkehrs- und Wohnungspolitik einbezogen?

Es gibt **Gremien**, die sich mit der Entwicklung von Normen beschäftigen, in die zum Teil Menschen mit Behinderungen als Expert*innen eingebunden werden. Diese ist etwa die inklusive Planungsgruppe unter Leitung des Österreichischen Behindertenrats (<https://www.behindertenrat.at/ueber-uns/inklusive-planungsgruppe/>).

Partizipation von Menschen mit Behinderungen ist jedoch **nicht flächendeckend oder selbstverständlich**. Meist muss sie von einzelnen Individuen oder Gruppen lautstark gefordert werden. Dabei kommt es auch immer wieder zu Verständnis und Verhandlungen auf Augenhöhe. Jedoch ist dieser Zugang oft von einzelnen Personen abhängig und kann nicht grundlegend vorausgesetzt werden.

Ein wesentlicher Kritikpunkt ist, dass Menschen mit Behinderungen nicht in den entscheidenden Organen vertreten sind, sondern nur als Berater*innen zugezogen werden. Dies meist ohne Vergütung für ihre Expertise.

Zum Teil besteht auch die Praxis der „**Schein-Partizipation**“ in Österreich. So wurden Menschen mit Behinderungen als Expert*innen bei der Entwicklung neuer

Straßenbahnen oder neuer Chargen von Zügen eingeladen, diese auf Barrierefreiheit zu testen. Tatsächlich war es aber zu diesem Zeitpunkt bereits zu spät etwas zu ändern. So wurden die Anmerkungen und Kritikpunkte, die diese Expert*innen einbrachten, abgeschmettert und keine Veränderung durchgeführt.

Datenerhebung und -auswertung

Zu Frage 12: Welche Daten werden zur Barrierefreiheit im Verkehr und im Wohnungswesen erhoben? Werden diese Daten nach Behinderung und anderen Faktoren aufgeschlüsselt?

Es ist dem Unabhängigen Monitoringausschuss nicht bekannt, ob und welche Daten zur Barrierefreiheit von Infrastruktur erhoben wurden.

Zu Frage 13: Wie werden die Auswirkungen von Strategien und Praktiken auf die Teilhabe von Menschen mit Behinderungen bewertet?

Es sind dem Unabhängigen Monitoringausschuss **keine** von öffentlicher Stelle bereitgestellte Daten zu den Auswirkungen bekannt.

Dem Unabhängigen Monitoringausschuss wurden vermehrt Fälle zugetragen, wonach die Teilhabe von Menschen mit Behinderungen **massiv eingeschränkt** ist. Es scheint, als würde eine umfassende Barrierefreiheit derzeit nicht prioritär umgesetzt werden.

Bewährte Verfahren

Zu Frage 14: Bitte nennen Sie Beispiele für bewährte Praktiken, Pilotinitiativen oder skalierbare Programme im Verkehrsbereich, insbesondere im Punkt-zu-Punkt-Verkehr und im Bereich der Barrierefreiheit und Anpassung von Wohnraum.

Ein Beispiel für funktionierende Barrierefreiheit ist der Busverkehr in der Stadt Klagenfurt im Bundesland Kärnten. Es handelt sich dabei ausschließlich um Niederflrbusse, in denen die Haltestellen akustisch angesagt werden. Auch das Kunden- und Infocenter sowie die Website und die Haltestellen werden entsprechend der Barrierefreiheit umgebaut und angeboten. Zwar ist noch nicht in allen Bereichen von der Erfüllung der umfassenden Barrierefreiheit zu sprechen, jedoch ist der **Ansatz ständiger Nachbesserung** hin zu einem individuellen Design lobenswert.

Im Bereich „Anpassung von Wohnraum“ ist dem Unabhängigen Monitoringausschuss **kein Best Practise Beispiel** bekannt.

Zu Frage 15: Was waren die wichtigsten Erfolgsfaktoren und welche Lehren lassen sich für die Nachahmung oder Anpassung ziehen?

Dem Unabhängigen Monitoringausschuss wurden neben der grundlegenden **Erfüllung der umfassenden Barrierefreiheit** folgende Erfolgsfaktoren zugetragen:

Der unkomplizierte Zugang zu Nah- und Fernverkehr, regelmäßige Wartungen und Nachbesserungen, barrierefreie Informationen insbesondere über Änderungen, respektvoller Umgang von Personal und anderen Personen, wie Mitreisenden oder Nachbarn. Auch der Umstand, dass Barrierefreiheit vorausgesetzt werden kann, macht etwa spontanes Reisen und selbstständige Mobilität viel einfacher.

Integration in Pflege- und Unterstützungssysteme

Zu Frage 16: Wie wirken sich politische Maßnahmen und Praktiken im Verkehrs- und Wohnungswesen auf umfassende Pflege- und Unterstützungssysteme aus, die ein unabhängiges Leben und die Integration in die Gemeinschaft ermöglichen sollen, bzw. wie ergänzen sie sich

Der Unabhängige Monitoringausschuss kann aufgrund der derzeitigen Datenlage keine gesicherte Aussage dazu treffen. Auch ist **keine politische Entwicklung** hin zu einer Verbesserung des Verkehrs- und Wohnungswesens, wie sie für ein selbstbestimmtes Leben notwendig wäre, bekannt. Es mangelt des Weiteren an Unterstützungsleistungen, um ein selbstbestimmtes Leben führen zu können. So bestehen in Österreich zum Teil Schwierigkeiten in Bezug auf die Persönliche Assistenz. Auch hierbei wird als Alternative auch von öffentlichen Stellen auf Institutionen, wie betreutes Wohnen, verwiesen.

Für den Unabhängigen Monitoringausschuss

Julia Moser, Daniela Rammel, Silvia Oechsner
(Vorsitz des Unabhängigen Monitoringausschusses)

Für inhaltliche Fragen kontaktieren Sie bitte Stefanie Lager-Zach: stefanie.lager-zach@monitoringausschuss.at