

Sitzung vom 13. April 2016

327. Anfrage (Leistungsabbau für Menschen mit Behinderung durch asa Richtlinien 14; Pkt. 3.2.1 Absatz 4)

Die Kantonsräte Josef Widler, Zürich, Andreas Daurù, Winterthur, und Peter Vollenweider, Stäfa, haben am 1. Februar 2016 folgende Anfrage eingereicht:

Am 1. Oktober 2015 sind die asa-Richtlinien Nr. 14 «Verkehrszulassung von behinderten Personen und behindertengerechten Fahrzeugumbauten» in Kraft getreten. Es liegt in der Hoheit der Kantone, ob diese Richtlinien verbindlich erklärt werden oder nur als Empfehlung abgegeben werden. Die wesentlichsten Änderungen der Richtlinie betreffen institutionelle Fahrdienste für Menschen mit Behinderung, die ab sofort Rückhaltegestelle mit Nacken- und Rückenstützen in alle neu zugelassene Fahrzeuge einbauen müssen. Privat genutzte rollstuhlgängige Fahrzeuge sind von dieser neuen Vorschrift befreit.

Im Kanton Zürich wird der Umbau der Fahrzeuge und die Schulung der Freiwilligen bei den zum grossen Anteil spendenfinanzierten Fahrdiensten Kosten von mehreren hunderttausend Franken verursachen. Die Einbauten haben auch zur Folge, dass Vierplätzer zu Dreiplätzern werden und sich die Fahrzeiten inkl. Ein- und Auslad um circa 20 Prozent verlängern. Daraus vermindern sich die Einnahmen der Fahrdienste im Kanton um rund 150 000 Franken.

Es ist fraglich, ob mit dem vorgeschriebenen Rückhaltesystem die angestrebte Sicherheit gewährleistet werden kann. Die Erfahrung von institutionellen Anbietern, welche bereits heute über entsprechende Rückhaltesysteme verfügen, berichten von neuen Gefahren bei unsachgemässer Handhabung. Dies stellt den erhofften Sicherheitsnutzen in Frage.

Deshalb bitten wir den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie viele Fälle sind dem Regierungsrat bekannt, in denen Rollstuhlfahrerinnen oder Rollstuhlfahrer wegen fehlender Rückhaltesysteme zu Schaden gekommen sind, und kennt er wissenschaftliche Arbeiten, die den Nutzen, respektive das Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser Systeme aufzeigen?
2. Auf welche gesetzliche Grundlage stützt sich der Regierungsrat, um die neue Vorschrift nur für institutionelle Anbieter als verbindlich zu erklären?

3. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass das Angebot der institutionellen Fahrdienste für Menschen mit Behinderung trotz der neuen Richtlinien nicht reduziert werden muss?
4. Wie beurteilt der Regierungsrat die zusätzlichen Gefahren der anspruchsvollen Handhabung der Rückhaltesysteme durch die ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer? Da viele von ihnen nur selten zum Einsatz kommen, wird ihnen die notwendige Übung zur sichereren Handhabung der Systeme fehlen.
5. Wie begründet der Regierungsrat diese in Europa einmalige Verpflichtung für Rückhaltesysteme?
6. Beteiligt sich der Kanton Zürich an den entstehenden Umrüstungs- und Schulungskosten der institutionellen Anbieter?
7. Ist der Regierungsrat bereit, die aktuelle Verpflichtung für Rückhaltesysteme wieder als Empfehlung zu bezeichnen, um eine sinnvolle und individuellere Umsetzung zu ermöglichen und das Angebot der institutionellen Fahrdienste zu sichern?

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Josef Widler, Zürich, Andreas Daurü, Winterthur, und Peter Vollenweider, Stäfa, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Dem Regierungsrat ist keine Statistik über Fälle bekannt, bei denen Rollstuhlfahrerinnen oder Rollstuhlfahrer wegen fehlender Rückhaltesysteme zu Schaden gekommen sind. Hingegen hat der Regierungsrat Kenntnis davon, dass in der Vergangenheit verschiedene Crash-Versuche mit und ohne Rückhaltesysteme bei Rollstuhltransporten durchgeführt wurden, die den Nutzen von Rückhaltesystemen klar aufzeigten.

Zu Frage 2:

Asa-Richtlinien werden von der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) erarbeitet und beschlossen. Sie bezwecken einen möglichst einheitlichen und sachgemässen Vollzug des Strassenverkehrsrechts des Bundes durch die kantonalen Strassenverkehrsämter. Die Richtlinien sind immer nur Empfehlungen der asa an die kantonalen Strassenverkehrsämter und keine verbindlichen Rechtsätze eines Gesetzgebers. Es erfolgt jeweils auch keine Verbindlicherklärung durch den Regierungsrat.

Zu Fragen 3–7:

Am 23. März 2016 fand auf Einladung und unter Leitung des ASTRA ein runder Tisch zu den asa-Richtlinien Nr. 14 «Verkehrszulassung von behinderten Personen und behindertengerechten Fahrzeugumbauten» statt, an den Vertretungen der asa, von handi-cab suisse (Schweizerischer Verband der Behindertenfahrdienste) und von weiteren interessierten Organisationen teilnahmen. An dieser Besprechung gaben asa und ASTRA bekannt, dass Ziff. 3.2.1 Abs. 4 der asa-Richtlinien Nr. 14 im Einvernehmen mit den Behindertenfahrdiensten so geändert werde, dass bei Fahrzeugen für den berufsmässigen oder häufigen Rollstuhltransport eine ausreichende, zusätzliche Sicherung von Kopf und Rücken nicht mehr erforderlich sei, sondern nur noch empfohlen werde. Die asa wird die Strassenverkehrsämter über die Anpassung, die ab sofort gilt, informieren. Aufgrund dieser Änderung der asa-Richtlinien Nr. 14, die den Anliegen der Behindertenfahrdienste Rechnung trägt, erübrigen sich weitere Ausführungen zu den Fragen 3–7.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi