

ANFRAGE von Josef Widler (CVP, Zürich), Andreas Daurù (SP, Winterthur) und Peter Vollenweider (FDP, Stäfa)

betreffend Leistungsabbau für Menschen mit Behinderung durch asa Richtlinien 14; Pkt. 3.2.1 Absatz 4

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?

Josef Widler
Andreas Daurù
Peter Vollenweider