

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 262/2005

Sitzung vom 6. Dezember 2005

1728. Anfrage (Sicherstellung von Transportdiensten für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung)

Kantonsrätin Dr. Regine Sauter und Kantonsrat Urs Lauffer, Zürich, haben am 19. September 2005 folgende Anfrage eingereicht:

Wie u. a. auch der Antwort des Regierungsrates zur Anfrage von Dr. Matthias Gfeller und Bernhard Egg (KR-Nr. 167/2005) zu entnehmen ist, ist der selbstständige Zugang zum öffentlichen Verkehr für Menschen mit einer Behinderung nach wie vor nicht erreicht. Auch sind lange Anpassungsfristen vorgesehen, bis mindestens ein äquivalentes Netz an öffentlichem Verkehrsangebot für Behinderte zur Verfügung stehen wird. Es zeigt sich deshalb, dass Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung noch für längere Zeit auf andere Lösungen angewiesen sein werden, welche es ihnen erlauben, sich mit einer ähnlichen Unabhängigkeit zwischen zwei Orten zu bewegen wie Menschen, welche ganz selbstverständlich den öffentlichen Verkehr benutzen.

Solche Möglichkeiten stellen beispielsweise die Fahrdienste der «TIXI Transportdienste für Behinderte» dar. TIXI bietet für alle dauernd mobilitätsbehinderte Menschen Fahrten zu Tarifen des Zürcher Verkehrsverbundes an. Das Angebot von TIXI entspricht einem grossen Bedürfnis; im Jahr 2004 wurden beinahe 60 000 mobilitätsbehinderte Menschen transportiert. Das grösste Kapital von TIXI ist die Freiwilligkeit – alle Fahrerinnen und Fahrer der TIXI-Dienste arbeiten ehrenamtlich. Daneben bildeten die finanziellen Beiträge des Bundes über Jahre einen Sockel, der neben Spenden und Gönnerbeiträgen vor allem den Betrieb von TIXI ermöglichte. Im Rahmen der 4. IV-Revision wurden indes die Bundessubventionen gestrichen, weshalb ab diesem Jahr Beiträge von rund Fr. 500 000 wegfallen. Der Weiterbetrieb von TIXI im bisherigen Rahmen ist damit ernsthaft in Frage gestellt.

Die vom Regierungsrat für die Bestellung des Verkehrsangebots für mobilitätsbehinderte Personen eingesetzte Dachorganisation (ProMobil) bietet keine Lösung, welche eine vollständige Gleichbehandlung von behinderten und nicht behinderten Menschen in Bezug auf die Benutzung des öffentlichen Verkehrs gewährleisten würde. Zum einen bestehen Einschränkungen bezüglich der Anzahl Fahrten, zu denen jemand pro Jahr berechtigt ist, zum anderen sind Einkommens- und Vermögensgrenzen vorgesehen, über welchen keine Berechtigung mehr besteht,

diese Leistungen in Anspruch zu nehmen. Damit ist jedoch eine Gruppe von Menschen gleichsam von der Benutzung des öffentlichen Verkehrs ausgeschlossen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Transportsituation für mobilitätsbehinderte Menschen im öffentlichen Verkehr zum heutigen Zeitpunkt?
2. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass ProMobil das bestehende Bedürfnis genügend abdecken kann?
3. Sieht der Regierungsrat eine Möglichkeit, die im Rahmen von § 13 a der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr vorgesehene Leistungsvereinbarung auszuweiten, damit auch weitere private Behindertentransportdienste davon erfasst würden?
4. Sieht der Regierungsrat eine andere Möglichkeit, Behindertentransporte so zu unterstützen, dass ein ausreichendes, dem öffentlichen Verkehr zumindest gleichwertiges Angebot an Transportdiensten allen mobilitätsbehinderten Menschen zur Verfügung gestellt werden kann?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Dr. Regine Sauter und Urs Lauffer, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) hat Ende 2002 das Behindertenkonzept «MobilPlus» der Öffentlichkeit vorgestellt. Es beruht auf den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes und sieht vor, dass bis 2014 ein durchgehendes Grobnetz verwirklicht wird und alle Dienstleistungen behindertengerecht sind. Die Umsetzungsplanung ist heute weitgehend erarbeitet, verschiedene Umsetzungsschritte sind bereits erfolgt und ab 2006 werden erste durchgehende Reiseketten angeboten. Für die Einzelheiten wird auf die Beantwortung der dringlichen Anfrage KR-Nr. 403/2004 und der Anfrage KR-Nr. 167/2005 verwiesen, die nachfolgend um die inzwischen erfolgten Entwicklungen ergänzt werden.

Mittlerweile sind mehr als zwei Drittel der Dieselsebusse niederflurig. Dadurch können 154 oder die Hälfte der 308 Buslinien im ZVV in der Regel vollständig mit Niederflurfahrzeugen bedient werden. Bei weiteren 106 Linien verkehrt in der Regel jeder zweite Kurs niederflurig, und nur bei 48 Linien werden noch keine oder nur vereinzelt Niederflur-

fahrzeuge eingesetzt. Innerhalb der nächsten zwei Jahre wird praktisch die ganze Dieselbusflotte umgestellt sein. Bei den Trams und Trolleybussen wird sich die Situation durch die Auslieferung der Cobratrams und von neuen Trolleybussen sowie den Einsatz der Trams mit niederflurigem Mittelteil (so genannten Sänften) bis 2009 schrittweise stark verbessern. Die Auslieferung der neuen behindertengerechten 35 Doppelstocktriebzüge 2006 bis 2008 und die Dienstleistungen an den Stützpunktbahnhöfen der SBB werden auch im Bereich der S-Bahn zu deutlich spürbaren Verbesserungen führen. Für die Anpassung der Haltestelleninfrastruktur wird dem Kantonsrat in dem Umfang, als diese nicht im Zuge der ohnehin vorgesehenen Erneuerung behindertengerecht ausgebaut wird, ein Rahmenkredit zu beantragen sein. Auch im Bereich der Information und Kommunikation sind 2006 bis 2008 deutliche Verbesserungen vorgesehen.

Der Aufbau eines breiten Grundangebots an behindertengerechtem öffentlichem Verkehr im Kanton Zürich ist somit in vollem Gange. Ausserdem wird mit den Leistungen von ProMobil, Stiftung für Behindertentransporte im Kanton Zürich, seit dem Jahr 2000 eine unterstützende Übergangslösung angeboten.

Zu Frage 2:

Die Leistungen von ProMobil sind im Lichte von § 13a Angebotsverordnung (LS 740.3) und der aufgezeigten laufenden Veränderungen im öffentlichen Verkehr zu beurteilen. Laut § 13a Angebotsverordnung soll das Angebot des ZVV langfristig nach Möglichkeit auch mobilitätsbehinderten Personen zur Verfügung gestellt werden. Ersatzweise fördert der ZVV einstweilen ein leistungsfähiges, nach wirtschaftlichen Grundsätzen geführtes, besonderes Verkehrsangebot für mobilitätsbehinderte Personen. Zu diesem Zweck wird eine Dachorganisation eingesetzt, welche die Transportleistungen an Behindertentransportdienste vergibt. Die Dachorganisation erhält Subventionen vom ZVV. Die Höhe der Subvention ist abhängig von den Beiträgen, die der ZVV von Staat und Gemeinden insgesamt erhält. Die Beiträge an die Dachorganisation berechnen sich proportional zum Anteil der Bevölkerung, für den das Verbundangebot nicht benutzbar ist.

ProMobil, Stiftung für Behindertentransporte, wurde im Jahr 2000 als Dachorganisation nach § 13a Angebotsverordnung eingesetzt. Die Finanzierung erfolgt durch die Beiträge der Benutzerinnen und Benutzer sowie durch Subventionen des ZVV und der Stadt Zürich. In der Antwort zur dringlichen Anfrage KR-Nr. 403/2004 wurde dargelegt, dass die bisher geleisteten Direktzahlungen der Invalidenversicherung des Bundes an ProMobil ab 2005 entfallen würden. Gleichzeitig werde

die Invalidenversicherung aber den persönlichen Beitrag erhöhen, den die Empfängerinnen und Empfänger von Hilflosenentschädigung erhielten. Dem Rückzug der Invalidenversicherung bei den Direktzahlungen an die Institutionen stehe somit eine Erhöhung der Hilflosenentschädigung an die Einzelpersonen gegenüber.

ProMobil ist wie vorgesehen als Übergangslösung konzipiert. Auf Grund der zur Verfügung stehenden Mittel kann ProMobil nicht alle Bedürfnisse aller Personen mit einer Behinderung abdecken. ProMobil stellt aber sicher, dass die zur Verfügung stehenden Mittel wirtschaftlich eingesetzt und für ein leistungsfähiges Ersatzangebot zur Verfügung gestellt werden. Parallel dazu wird das behindertengerechte Angebot im öffentlichen Verkehr laufend ausgebaut, sodass der Spielraum für ProMobil bei den Zugangsbeschränkungen wächst, weil Personen mit einer Behinderung vermehrt auf das Regelangebot zugreifen können.

Zu Frage 3:

Die Stiftung ProMobil wurde ins Leben gerufen, um als Dachorganisation die Behindertentransporte im Kanton Zürich zu koordinieren und die zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel für eine leistungsfähige Übergangslösung wirtschaftlich einzusetzen. Als Dachorganisation erbringt ProMobil selbst keine Fahrleistungen, sondern kauft diese bei verschiedenen Anbietern von Behindertentransporten ein. Dadurch erhält der Kanton Zürich einen einzigen Ansprechpartner, mit dem er jährlich eine entsprechende Leistungsvereinbarung abschliesst. Dank der zentralen Organisation entstehen schlanke Abläufe mit klaren Verantwortlichkeiten. Gleichzeitig wird eine Gleichbehandlung aller von ProMobil mitfinanzierten Behindertentransporte gewährleistet. Eine Ausdehnung oder Aufsplitterung der Koordinations- und Finanzierungsaufgaben von ProMobil auf andere Organisationen ist daher weder sinnvoll noch angezeigt. Es steht aber allen Behindertentransportdiensten frei, ProMobil ihre Transportdienste anzubieten.

Zu Frage 4:

Mit Beschluss vom 14. März 2005 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr hat der Kantonsrat den ZVV beauftragt, Zugang und Nutzung für Personen mit einer Behinderung schrittweise zu verbessern (Vorlage 4207a). Ziel ist die fristgerechte Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und des Konzeptes Mobil-Plus. Wie gezeigt sind die Umsetzungskonzepte weitgehend erarbeitet, die ersten Schritte wurden bereits verwirklicht und weitere Schritte stehen kurz vor der Umsetzung oder vor ihrem Abschluss. Mit ProMobil wurde ausserdem die Übergangslösung im Sinne von §13a der Ange-

botsverordnung geschaffen. Weitergehende Grundlagen für eine Finanzierung von Behindertentransporten durch den Kanton bestehen nicht. Insbesondere fällt die Finanzierung von Transporten für Personen, die den öffentlichen Verkehr auch trotz Erfüllung der Anforderungen des BehiG nicht benutzen können, im Kanton Zürich in erster Linie in die Zuständigkeit der Gemeinden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrats und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi