

Bundesamt für Strassen  
ASTRA  
Hr. Direktor Dieterle  
VERVE  
3003 Bern

Zürich, 9. Mai 2011

**Stellungnahme Behindertenkonferenz Kanton Zürich BKZ zur neuen  
Verordnung betreffend Verkehrsregeln und Signalisation E-StBV**

Sehr geehrter Herr Direktor Dieterle

Die Behindertenkonferenz Kanton Zürich BKZ gestattet sich, als kantonale Dachorganisation für Menschen mit Behinderung im Vernehmlassungsverfahren zur neuen Verordnung betreffend Verkehrsregeln und Signalisation E-StBV Stellung zu nehmen und dankt für die Entgegennahme.

Die BKZ vertritt Menschen mit Behinderung eines bevölkerungsreichen, wirtschaftsstarken und in Fragen um Menschen mit Behinderung wegweisenden Kantons. Unser Auftrag ist es, uns im Kanton Zürich für die Gleichstellung und soziale Sicherheit einzusetzen, Themen- und Behinderungsarten übergreifend. Der Bereich der Mobilität als einer der Kernbereiche der Gleichstellung von Menschen mit Behinderung nimmt in unserem Aufgabenbereich einen gewichtigen Raum ein. Betreffend den öffentlichen Verkehr, die Fahrdienstangebote sowie auch den Individualverkehr sind wir in den entscheidenden Gremien vertreten, übernehmen die notwendige Koordinationsarbeit und wirken federführend über unsere Kantonsgrenze hinaus betreffend den benachteiligungsfreien Zugang für Menschen mit Behinderung zur Mobilität. Dies auch als Personen mit ausreichender Erfahrung als Betroffene und mit einem breit abgestützten Netzwerk im Hintergrund.

In diesem Schreiben beschränken wir uns bewusst auf die Parkierungsregelung für Menschen mit Mobilitätsbehinderung, insbesondere auf Art. 65 E-StBV. Zum einen, weil die seit dem 1.3.2006 geltende Regelung gemäss VRV insbesondere im urbanen Kanton Zürich zu noch diskriminierenderen Zuständen als in den übrigen Kantonen geführt hat, zum anderen, weil seitens des Kantons Zürich unter erheblicher Mitwirkung der BKZ die Zürcher Standesinitiative „Keine Benachteiligung für Menschen mit Mobilitätsbehinderung bei Parkierungsvorschriften (09.331)“ zustande kam und erfreulicherweise in beiden

Kommissionen des Bundesparlaments mit grosser Deutlichkeit angenommen wurde.

In Bezug auf die weiteren inhaltlichen Anmerkungen, zu denen wir in diesem Schreiben nicht Stellung nehmen, gestatten wir uns, auf die Eingabe der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen zu verweisen, da wir kongruenter Ansicht sind und sich die materielle Stellungnahme daher unsererseits erübrigt.

### **Vorgeschichte**

Eine aus vermeintlichen Sicherheitsgründen vorgesehene Parkzeitbeschränkung für Personen mit Mobilitätsbehinderung in der Stadt Zürich konnte dank engagierten Betroffenen und einer einsichtigen Stadträtin vor rund zehn Jahren verhindert werden.

Anlässlich der damals stattgefundenen Diskussion und hinsichtlich des „Historischen Parkplatzkompromisses“ richtete sich die städtische Behindertenparkplatzplanung darauf aus, dass die Berechtigten ihr Fahrzeug gemäss der „alten Zürcher Regelung“ abstellen konnten.

Der Historische Parkplatzkompromiss für die Zürcher City und citynahen Gebiete besteht darin, die Innenstadt für Fussgänger/innen attraktiver zu gestalten, indem oberirdische Parkplätze in unterirdische Anlagen verschoben werden, ohne aber die Gesamtzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze anzutasten.

Bis zum Inkrafttreten der revidierten VRV im Jahre 2006 wurden die Parkierungsbewilligungen in den Wohngemeinden der Berechtigten ausgestellt. In der Regel wurde mit der Erteilung der Spezialparkbewilligung keine weitere Rechtsbelehrung beigelegt, so dass die Vorschriften der IKST seitens der AusweisInhaberInnen, aber entsprechen der gemachten Erfahrungen auch seitens der Kontrollierenden unbekannt waren.

Die Praxis war, dass neben den Behindertenparkplätzen auf den zeitlich limitierten Parkplätzen, den Parkverboten wie auch auf den Plätzen für Güterumschlag keine oder eine Zeitbeschränkung von höchstens 24 Stunden bestand.

Der gleichstellungsrechtliche Grundsatz des Nachteilsausgleichs war damit umfassend garantiert. Bis zu jenem Zeitpunkt gab es auch nirgends in der Schweiz Anlass zu Problemen, was insbesondere die Zürcher Stadtpolizei bestätigen kann. Eine aussagekräftige Stellungnahme, ist die Stadt Zürich von der geltenden Parkierungsregelung als grösste Schweizer Stadt am meisten betroffen.

1998 erliess der Rat der Europäischen Union die „Empfehlung für einen Parkausweis für Behinderte.“

Die Idee war, einen Parkausweis für Personen mit Mobilitätsbehinderung zu schaffen, welcher als Gemeinschaftsmodell von den Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt wird.

Die Schweiz hat diese Empfehlung nachvollzogen. Was sie aber vollends entgegen der Idee des Rates der Europäischen Union geschaffen hat, ist eine massive Verschärfung der Parkierungsregelung.

Der europäischen Empfehlung lag die Idee zugrunde, dass die gegenseitige Anerkennung der Karte dazu dienen soll, Menschen mit Behinderung ein gleichstellungsrechtliches Instrument in die Hand zu geben, um gesellschaftlich umfassend teilzuhaben. Dies bedingt, dass sie mit ihrem Fahrzeug zeitlich unbeschränkt möglichst nahe an die vorgesehene Destination hinfahren können. Die Schweiz dagegen schuf eine für die Betroffenen nicht nachvollziehbare und diskriminierende Verschärfung durch die Verankerung der zeitlichen Limitierung. Die Konsequenz ist, dass die Berechtigten an zahlreiche, insbesondere innerstädtische Destinationen nur noch erschwert oder gar nicht mehr hingelangen können.

Besonders stossend ist, dass die diskriminierende Neuregelung nach dem Inkrafttreten der total revidierten Bundesverfassung erlassen wurde, obwohl seit dem Jahre 2000 darin das Diskriminierungsverbot gegenüber Menschen mit Behinderung verankert ist.

### **Realität der Betroffenen**

Viele Menschen mit Mobilitätsbehinderung sind auf ihr eigenes Fahrzeug als Hilfsmittel angewiesen, um ihren sozialen Verpflichtungen nachzukommen, zu arbeiten, sich ausbilden und die Freizeit gestalten zu können. Noch immer fehlt es in der Schweiz an einem ausreichenden Angebot an Behindertenparkplätzen. Die InhaberInnen der Spezialparkbewilligung sind daher gezwungen, ihr Fahrzeug auf den regulären Parkmöglichkeiten mit Zeitbeschränkung sowie in den erlaubten Parkverboten abzustellen. In den Parkverboten sowie den Wohn- und Begegnungszonen werden den Berechtigten noch zwei Stunden zum Parkieren zugestanden, was zu praktisch keiner alltäglichen Verrichtung ausreicht. In den Zonen mit Zeitlimiten werden sechs Stunden über die erlaubte Zeit hinaus gewährt. Damit werden die Betroffenen in der Ausübung ihrer Erwerbstätigkeit eingeschränkt, ebenso wird ihnen das möglichst nahe Hinfahren an den Wohnort erschwert oder verunmöglicht. Die Konsequenz aus der Neuregelung ist, dass die Betroffenen dauernd umzuparkieren haben, was oft zu unzumutbarem Aufwand führt, oder dass sie gar auf entsprechende Vorhaben verzichten müssen.

Personen mit Mobilitätsbehinderung zählen zu der Behinderungsgruppe, die beruflich sehr gut integriert ist. Das Fahrzeug dient gerade für den Erwerb als unverzichtbares Hilfsmittel.

Es ist deshalb besonders störend, dass die Revision der VRV in der Zeit zu den Verschlechterungen führte, als die politische Debatte über die Sanierung der IV auf vollen Touren lief und sich die IV als oberstes Ziel zum Sparen den Grundsatz „Arbeit vor Rente“ auf die Fahne schrieb. Zum einen sollten alle möglichst rentenfrei einem Erwerb nachgehen, gleichzeitig aber werden sie durch die Parkierungsregelung an der Ausübung ihrer Arbeit erheblich behindert. Dieser Widerspruch ist für alle Betroffenen besonders stossend.

## **Städteplanerische Prognosen**

In der Schweiz nimmt die Tendenz, die Zentren vom Verkehr zu entlasten und Begegnungs- und Fussgängerzonen zu errichten, an Bedeutung zu.

Mit der geltenden Parkierungsregelung bedeutet dies, dass die Berechtigten künftig zunehmend weniger Chancen haben, gesellschaftlich teilzuhaben, da sie in den genannten Zonen wenn, dann nur gerade noch 2 Stunden ihr Fahrzeug abstellen können.

Damit kann niemand auch nur ansatzweise einer Arbeit, einer Ausbildung oder einer Freizeitbeschäftigung nachgehen.

Da der öffentliche Verkehr noch nicht durchgehend hindernisfrei benutzbar ist, steht für sie als Alternative diese Umsteigemöglichkeit nicht zur Verfügung.

Damit ist der faktische Ausschluss aus den städtischen und kommunalen Zentren besiegelt. Ein Zustand, der dem Diskriminierungsverbot der Schweizerischen Bundesverfassung diametral entgegensteht.

Anzumerken ist, dass gemäss Art. 5 Abs. 2 Behindertengleichstellungsgesetz BehiG angemessene Massnahmen zum Ausgleich von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderung keine Ungleichbehandlung gemäss Art. 8 Abs. 1 der Bundesverfassung darstellen

Als Benachteiligung gemäss Art. 2 Abs. 2 BehiG gilt:

*„Eine Benachteiligung liegt vor, wenn Behinderte rechtlich oder tatsächlich anders als nicht Behinderte behandelt und dabei ohne sachliche Rechtfertigung schlechter gestellt werden als diese, oder wenn eine unterschiedliche Behandlung fehlt, die zur tatsächlichen Gleichstellung Behinderter und nicht Behinderter notwendig ist.“*

Die tatsächliche Gleichstellung von Selbstfahrenden mit Behinderung ist dann erfüllt, wenn sie mit ihrem Hilfsmittel Fahrzeug so nahe an die Destination hinfahren können, wie sie es benötigen und sie es solange stehen lassen können, als sie es brauchen, ohne dabei noch Parkgebühren zu entrichten oder die Parkscheibe anbringen zu müssen.

Wir fordern Sie daher nachdrücklich im Sinne des Diskriminierungsverbotes, Art. 8 Abs. 2 unserer Bundesverfassung auf, dass von den geltenden Parkzeitbeschränkungen wieder abgesehen wird und die „Alte Zürcher Regelung“ in die VRV aufgenommen wird. Siehe dazu die Beilage.

## **Zu den einzelnen Punkten**

Wir gestatten uns, nachfolgend auf die einzelnen für uns relevanten Punkte einzugehen.

### **1. Art. 11 E-StBV**

Wir begrüssen es sehr, dass nun in der E-StBV der Begriff „Rollstuhl“ verwendet wird und der veraltete und diskriminierende Terminus „Invalidenfahrstuhl“ aus der Verordnung verbannt ist.

## 2. Art. 65 E-StBV

### **Antrag**

Absatz 1 ist folgendermassen abzuändern:

<sup>1</sup> Gehbehinderte Personen sowie Personen, die sie transportieren, dürfen auf Behindertenparkplätzen parkieren und an anderen Stellen die folgenden Parkierungserleichterungen in Anspruch nehmen:

- a. an Stellen, die mit einem Parkverbot signalisiert oder markiert sind: **24** Stunden parkieren;

**Begründung:** Wie oben erläutert, fehlt es an ausreichend zur Verfügung stehenden Behindertenparkplätzen. Realpolitisch wird die nach der Norm SIA 500 vorgegebene Anzahl, pro 50 Parkplatzeinheiten je einen Behindertenparkplatz, auch nicht umsetzbar sein. Die Schweiz ist gebaut und der Boden ist knapp. Selbstfahrende mit Mobilitätsbehinderung werden daher immer auf Ausweichmöglichkeiten angewiesen sein. Diese Lösung war in der „Alten Zürcher Regelung“ enthalten und hat sich jahrelang sehr bewährt. Die Zeitlimite von 24 Stunden ermöglicht es den Berechtigten, ihre Angelegenheiten zu besorgen, ohne sich durch unnötiges regelmässiges umparkieren physisch überlasten zu müssen.

- b. auf Parkierungsflächen: **ohne zeitliche Begrenzung** über die erlaubte Parkzeit hinaus parkieren;

**Begründung:** Die zu den gewöhnlicherweise 1-2 Stunden gestatteten zusätzlichen 6 Stunden erlauben es nicht, einem Erwerb oder einer Ausbildung nachgehen zu können, ohne jeweils das Auto umparkieren zu müssen. Da Parkplätze ein rares Gut sind, bedeutet dies für die betroffene Person, dass sie beispielsweise mitten aus der Arbeit weg muss, um einen anderen Parkplatz zu suchen. Sie hat dabei nicht nur einem erheblichen Zeitaufwand in Kauf zu nehmen, sondern ist körperlich unzumutbaren Strapazen ausgesetzt.

Wie ebenfalls erwähnt, können Personen mit Mobilitätsbehinderung wegen noch weitgehend fehlender Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr nicht einfach umsteigen und ihren Alltag mit Tram, Bus und Zug bewältigen.

- c. in Begegnungszonen: **24** Stunden parkieren.

**Begründung:** Siehe dazu die Ausführungen zu lit. a. Des Weiteren ist insbesondere auf die Ausführungen zu den städteplanerischen Prognosen zu verweisen. Begegnungszonen zu schaffen stösst gesamtschweizerisch auf zunehmende Beliebtheit. Waren es einst Nischen in Kernzonen, weiten sich die Flächen der Begegnungszonen zunehmend aus. Innerhalb der

Zonen befinden sich Einkaufs- sowie auch Freizeitangebote, Möglichkeiten zu flanieren und gesellig zu verweilen.

Kann eine Person mit Gehbehinderung nicht nahe genug an das gewünschte Ziel innerhalb der Begegnungszone heranfahren und das Fahrzeug auch ausreichend lang stehen lassen, ist sie von einer wesentlichen gesellschaftlichen Partizipation ausgeschlossen und wird damit gemäss Art. 8 Abs. 2 BV diskriminiert.

- d. in Fussgängerzonen: sofern in diesen Wegstrecken von mehr als 200 Meter zu überwinden sind, **24** Stunden parkieren.

**Begründung:** Es ist unbestritten, dass Fussgängerzonen die Lebensqualität steigern, da sie ermöglichen, sich in verkehrsfreiem Raum zu erholen, einzukaufen oder sonstige Aktivitäten zu realisieren. Da auch diese Zonen zunehmend ausgeweitet werden, ist Personen mit Gehbehinderung das Parkieren innerhalb der Fussgängerzone dann zu erlauben, wenn zur Erreichung der gewünschten Destination mehr als 200 Meter zu Fuss oder per Hilfsmittel zu überwinden sind. Das Kriterium der 200-Meter stützt sich auf die Richtlinien der IKST.



#### **Antrag**

Absatz 4 ist folgendermassen zu ändern: Satz 2 ist zu streichen.

**Begründung:** Zahlreiche Selbstfahrende mit Mobilitätsbehinderung leben mit stark beeinträchtigter manuellen Fähigkeiten, insbesondere die von Tetraplegie, Poliomyelitis, Multipler Sklerose oder Rheuma Betroffenen. Ihnen kann das exakte Zeiteinstellen aus behinderungsbedingten Gründen gar nicht zugemutet werden. Des Weiteren ist anzumerken, dass aus gleichstellungsrechtlicher Sicht die Zeitbeschränkung aufgehoben werden muss, so dass die Auflage, die Zeitscheibe anzubringen, obsolet wird und daher fallen gelassen werden kann.

Wir danken Ihnen herzlich für die Entgegennahme unserer Eingabe.  
Für Rückfragen stehen wir gerne jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Olga Manfredi  
Geschäftsleiterin BKZ

Beilage:

- „Alte Zürcher Regelung“