

Herrn Regierungsrat Mario Fehr  
Sicherheitsdirektion Kt. Zürich  
Neumühlequai 10  
Postfach  
8090 Zürich

Zürich, den 11. Juli 2011

## **Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über Invalideneinrichtungen für erwachsene Personen (IEV)**

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Wir beziehen uns auf das Schreiben der Sicherheitsdirektion vom 5. Mai 2011, mit welchem wir zur Vernehmlassung zu genanntem Geschäft eingeladen werden. Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Meinungsäusserung und machen im Folgenden gerne davon Gebrauch, wobei wir unsere Stellungnahme in einen allgemeinen Teil und Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen gliedern.

### **1. Allgemeines**

Die vom Kanton Zürich gegründete Stiftung ProMobil gewährleistet seit dem Jahr 2000 ein Basisangebot an Transportleistungen für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung, welche den öffentlichen Verkehr nicht oder nur eingeschränkt nutzen können. Seit der Gründung der Stiftung haben sowohl die Anzahl der Nutzerinnen und Nutzer als auch die Menge der zurückgelegten Fahrten laufend zugenommen; ein Bedarf nach ergänzenden individuellen Transportleistungen für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung ist somit ausgewiesen. Die Fragen und Probleme, welche sich in dieser Zeit immer wieder gestellt hatten, namentlich jene der Finanzierung eines adäquaten Angebotes, machten deutlich, dass die Rahmenbedingungen, innerhalb derer ProMobil seine Leistungen erbringt, einer grundsätzlichen Regelung bedürfen. Wir begrüssen aus diesem Grund die nun vom Kantonsrat geschaffene gesetzliche Grundlage denn auch ausdrücklich.

Der vorliegende Verordnungsentwurf schreibt grossmehrheitlich die heute geltende Praxis fest. Dennoch sind aus unserer Sicht einige Korrekturen anzubringen, wozu wir uns in Bezug auf die einzelnen Bestimmungen äussern. Allgemein erscheint es uns nötig, das Verhältnis der vorliegenden Verordnung zu § 13a der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung) zu klären, resp. abzuklären ob bezüglich letzterer

Anpassungsbedarf besteht. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass der Gesetzgeber nicht beabsichtigt hat, dass die nun im IEG geschaffene gesetzliche Regelung die Angebotsverordnung in Bezug auf die Finanzierung eines Ersatzangebotes für den nicht behindertengerechten öffentlichen Verkehr ablöst. Die Behindertengerechtigkeit des öffentlichen Verkehrs hat sich zwar in den letzten Jahren verbessert, entspricht aber noch nicht dem angestrebten Zustand. Bis dieser Zustand erreicht ist, wird sich der ZVV weiterhin substantziell an der Finanzierung beteiligen müssen. Die Regelung in den beiden Verordnungen sollte entsprechend so koordiniert werden, dass der Übergang der Finanzierungsverantwortung dahingehend reibungslos verläuft.

Grundsätzlich plädieren wir dafür, die Detailfragen der Umsetzung, z.B. die Kostenbeteiligung, in der Leistungsvereinbarung zwischen der Dachorganisation und dem Kanton und nicht in der Verordnung zu regeln. Dies gewährleistet die nötige Flexibilität, ohne dass jedes Mal eine Anpassung der Verordnung durch den Regierungsrat zu erfolgen hätte.

## **2. Zu den einzelnen Bestimmungen**

### **§16 a. Dachorganisation**

#### **Abs. 1**

Als für die Umsetzung des Anspruches auf individuelle Transportleistungen verantwortliche Organisation wird ProMobil bezeichnet. Wir bedanken uns für das Vertrauen, welches der Regierungsrat unserer Organisation damit ausspricht. Es wird auch weiterhin das Ziel von ProMobil sein, eine effiziente Leistungserbringung zugunsten von unseren Kundinnen und Kunden zu gewährleisten.

#### **Abs. 2**

Bereits heute besteht eine Leistungsvereinbarung, welche die Details des Auftrages regelt. Diese wird jeweils zwischen dem ZVV und dem Kantonalen Sozialamt auf der einen und ProMobil auf der anderen Seite abgeschlossen. Wir gehen davon aus, dass mit der hier genannten Leistungsvereinbarung, welche das Kantonale Sozialamt abschliessen wird, der ZVV mitgemeint ist, und dadurch dessen finanzielle Beiträge mindestens im heutigen Umfang gesichert sind.

Wie bereits in der Einleitung erwähnt, plädieren wir dafür, im Sinne der Flexibilität Detailfragen der Umsetzung in der Leistungsvereinbarung zu regeln. Dies betrifft insbesondere alle konkreten (finanziellen) Beträge (Kostendach, Anzahl Fahrten etc.). Dies wird vorliegend nicht konsequent umgesetzt. So wird betr. des Selbstbehaltes, welchen ProMobil berechnete Personen zu tragen haben, ein konkreter Betrag in der Verordnung genannt (vgl. §16d lit. b), für die anderen Beträge wird auf die Leistungsvereinbarung verwiesen.

### **§16 c. Einkommens- und Vermögensgrenzen**

Wir begrüßen die Erhöhung der Einkommens- und Vermögensgrenzen für Personen im AHV-Alter. Bis heute gelten für diese Gruppe von Berechtigten nach wie vor die erheblich tieferen Beträge aus dem Jahr 2000.

Für Personen im AHV-Alter ist nun gemäss Gesetz geklärt, dass sich die Einkommens- und Vermögensgrenzen nach den Regelungen der Wohnbauförderung richten; damit ist auch deren periodische Anpassung sichergestellt. Für Personen mit IV-Renten wird diesbezüglich keine Aussage gemacht. Wir beantragen, hier eine Bestimmung aufzunehmen, wonach diese Beträge im prozentual gleichen Ausmass und zum gleichen Zeitpunkt angepasst werden, wie jene für Personen im AHV-Alter.

Wir weisen darauf hin, dass ProMobil heute die Praxis verfolgt, wonach die Einkommens- und Vermögensverhältnisse von IV-Bezügerinnen und –Bezüger mit ProMobil-Berechtigung, welche ins AHV-Alter kommen, nicht neu überprüft werden, sondern dass deren Fahrberechtigung weiterhin anerkannt wird. Diese Praxis wurde durch das Bundesamt für Sozialversicherung gefordert, als dieses noch an der Finanzierung des Angebotes beteiligt war. Diese Personen könnten somit theoretisch auch ein etwas höheres Einkommen aufweisen als die übrigen AHV-Bezügerinnen und Bezüger. So wie die Verordnung nun formuliert ist, ist klar, dass eine solche Lösung nicht mehr zulässig wäre.

Wir beantragen, an dieser Praxis festzuhalten und die Verordnung in diesem Sinne zu konkretisieren. Da die IV-Rente durch eine AHV-Rente ersetzt wird, ist nicht davon auszugehen, dass sich die Einkommenssituation dieser Personengruppe stark von jener der übrigen AHV-Bezüger unterscheiden wird. Die neuerliche Überprüfung würde lediglich zu einem administrativen Aufwand für alle Beteiligten, aber kaum zu einer massgeblichen Kosteneinsparung führen.

## **§16d. Beteiligung an den Kosten**

### **lit. b**

Abgesehen davon, dass wir die Festlegung einer konkreten Zahl (max. 15%) in der Verordnung (statt in der Leistungsvereinbarung) als nicht stufengerecht erachten (vgl. Ausführungen zu §16a Abs. 2) möchten wir die Praxis der Kostenbeteiligung grundsätzlich zur Diskussion stellen. Es handelt sich dabei um einen gewachsenen Zustand, der aus unserer Sicht überdacht und wenn möglich durch eine einfachere und administrativ weniger aufwändige Lösung ersetzt werden sollte.

Konkret beantragen wir, von der Erhebung eines Selbstbehaltes abzusehen und stattdessen das jährliche Kostendach entsprechend von Fr. 4'800 auf Fr. 4'000 zu senken (wenn man davon ausgeht, dass jemand sein Kostendach voll ausschöpfen würde, fallen für ihn Fr. 750 Selbstbehalt an). Diese Lösung hätte somit keine Mehrkosten auf Seiten des Kantons zur Folge, indessen erhebliche administrative Entlastungen auf Seiten von ProMobil, eine höhere Berechenbarkeit für die Kundinnen und Kunden, und nicht zuletzt auch eine finanzielle Entlastung von einigen Gemeinden, welche heute den Selbstbehalt für ihre Einwohnerinnen und Einwohner ganz oder teilweise übernehmen (Gemeinden Fällanden, Hochfelden und Wallisellen sowie die Städte Zürich und Winterthur). Zu beachten ist auch, dass die Gemeinden bei Personen mit Zusatzleistungen den Selbstbehalt, welche diese tragen, ebenfalls mitfinanzieren. Eine solche Lösung hätte auch den Vorteil, dass die Rahmenbedingungen für alle ProMobil berechtigten Personen im ganzen Kanton gleich würden, unabhängig davon, in welcher Gemeinde sie leben.

## **§16 f. Anschluss bei ProMobil**

Nimmt ProMobil einen neuen Anbieter unter Vertrag, so prüfen wir summarisch, ob dieser die für den Transport von Personen nötigen Voraussetzungen erfüllt, insbesondere ob er – im Falle eines gewerblichen Taxis – im Besitz einer Taxikonzession ist. Bei Rollstuhltransporten wird ausserdem die Einhaltung von entsprechenden Sicherheitsvorschriften gefordert. Weitere Voraussetzungen muss ein Anbieter nicht erfüllen. Ziel ist es, das Transportangebot so wenig wie möglich einzuschränken, um damit eine grösstmögliche Wahlfreiheit für ProMobil-Kundinnen und –Kunden sowie eine gute Abdeckung des ganzen Kantons gewährleisten zu können.

Nicht objektivierbare Kriterien, wie sie in lit. d genannt sind, können wir im Rahmen des Vertragsabschlusses bezüglich des Anbieters nicht kontrollieren. Abgesehen davon, dass sie in Bezug auf die geforderte Leistung "Transport von Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung" auch keine Relevanz haben, ist auch nicht klar, wie "soziale und ökologische Standards" im Bereich des Transportwesens definiert sind und wie deren Einhaltung durch ProMobil überprüft werden sollte. Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass diese Verordnung auch nicht der richtige Ort ist, um das Transportgewerbe zu regulieren. Wenn der Regierungsrat der Meinung ist, dass lediglich "ökologische" Taxis auf den Strassen des Kantons Zürichs verkehren sollen, hat er dies im Rahmen der Umweltschutzgesetzgebung zu regeln und nicht in einer Verordnung über Invalideneinrichtungen.

Ebenso verhält es sich mit der Überprüfung der "gesicherten wirtschaftlichen Verhältnisse", welche in lit. c gefordert werden. Es erscheint übertrieben, dass ProMobil einen Einblick in Bilanz und Erfolgsrechnung des jeweiligen Unternehmens verlangen muss, bevor es zum Vertragsabschluss kommen kann. Da das Transportunternehmen im Vertragsverhältnis zu ProMobil immer Debitorenstatus hat und die Kundinnen und Kunden selber ebenfalls finanziell nicht von den Transportdiensten abhängen, ist deren finanzielle Situation für ProMobil im Übrigen auch unerheblich. Letztlich weisen wir jedoch darauf hin, dass gerade das Taxi-gewerbe ein Bereich ist, in welchem viele Personen tätig sind, die am Existenzminimum leben oder allenfalls ergänzend Sozialhilfe beziehen. Gemäss Verordnung wären diese nicht mehr zur Leistungserbringung für ProMobil zugelassen, was aber nicht im Sinne des Kantons sein kann; immerhin generiert ProMobil einen Umsatz von rund Fr. 9 Mio. jährlich in diesem Segment.

Wir beantragen in diesem Sinne lit. c und lit. d ersatzlos zu streichen.

Wir bedanken und für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Gerne stehen wir für Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

ProMobil Zürcher Stiftung für Behindertentransporte

Dr. Regine Sauter, Präsidentin

Rodolfo Leuthold, Geschäftsleiter