

Frau Bundesrätin
Ruth Metzler
Vorsteherin EJPD
Bundeshaus West
3003 **Bern**

Bern, den 6. September 2000

C:\Eigene Dateien\Politik\Vernehmlassungen\2000\Behindertengesetz.doc\pk

Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen behinderter Menschen (Behindertengesetz; BehiG)

Vernehmlassungsantwort des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes FRS

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS (Fédération routière suisse) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs. Der Strassenverkehrsverband FRS umfasst rund 40 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen schweizerischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Da Teile unserer Mitglieder von dem zur Diskussion stehenden Gesetzesentwurf unter Umständen stark betroffen sein werden, erlauben wir uns, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen behinderter Menschen Stellung zu nehmen, und äussern uns zum vorliegenden Entwurf eines Behindertengesetzes (BehiG) wie folgt:

Mit dem in **Artikel 8** der neuen Bundesverfassung verankerten Diskriminierungsverbot und Gleichstellungsgebot von körperlich, geistig oder psychisch Behinderten sowie dem in der Verfassung zwingend verlangten Gleichstellungsgesetz wird die Stellung der Behinderten in unserer Gesellschaft richtigerweise verbessert. Der Strassenverkehrsverband FRS unterstützt die in der neuen Bundesverfassung statuierten Bestrebungen zur Vermeidung jeder Diskriminierung und bewusster Ungleichbehandlung oder gar Benachteiligung von Behinderten. Der vorliegende Entwurf eines Behindertengesetzes, der sich nebst anderen auf den erwähnten Art. 8 BV stützt, wird den von der Verfassung verlangten Bestrebungen u.E. im grossen und ganzen gerecht. Dennoch bringen wir folgende Bemerkungen und Anregungen in bezug auf einzelne Artikel an:

Art. 2

Die Definition des Begriffs „Mensch mit Behinderungen“ ist sehr umfassend. Der Einbezug von „(dauerhaften ...) psychischen Umständen“ in den Voraussetzungenkatalog wird bei der Gesetzesan-

wendung zu Problemen führen, da psychische Umstände – im Gegensatz zu körperlichen oder geistigen Umständen – häufiger zeitlich begrenzt sind bzw. deren Dauer nur schlecht abgeschätzt werden kann.

Art. 3 Abs. 1 Bst. a

Als „öffentlich zugängliche Bauten und Anlagen“ sind mit Blick auf unsere Mitglieder insbesondere die Ausstellungsräume von Garagen sowie Parkhäuser von Bedeutung. Die Autoaussteller und die Betreiber von Parkhäusern haben bis anhin grosse Anstrengungen unternommen, um die Ausstellungsräume und die Parkhäuser behindertengerecht auszugestalten. Schliesslich liegt es im direkten Interesse des Autogewerbes, auch körperlich behinderte Kundschaft anzusprechen (z.B. der Verkauf von behindertengerecht umgebauten Personenwagen). Fast alle Parkhäuser verfügen heute über nahe dem Ausgang gelegene, rollstuhlgerecht konzipierte Parkplätze. Die Praxis hat im übrigen gezeigt, dass die Behinderten mehrheitlich die im Freien gelegenen (öffentlichen) Parkplätze benützen.

Problematisch sind im Bereich der Parkhäuser die automatischen *Kassen*. Sollten die Kassensautomaten für Rollstuhlfahrer bedienbar werden, so wären vor den Automaten Rampen zu installieren; Verletzungsgefahren für alle Benützer würden entstehen. Um diese Verletzungsgefahren zu vermeiden, müssten neue Kassensautomaten erstellt werden. Dies hätte für das betroffene Gewerbe unverhältnismässige Kostenfolgen (Kostenpunkt eines Kassensautomaten: über Fr. 30'000.–). Aus diesem Grund sind derartige Massnahmen keinesfalls per sofort zu verwirklichen, sondern – wie vom Gesetzesentwurf richtigerweise vorgesehen – nur für Neubauten und umfassend renovierte Bauten zu fordern.

Ebenfalls problematisch ist die behindertengerechte Gestaltung der *Toiletten* von Ausstellungsräumen und Parkhäusern. Gemäss **Art. 5 Abs. 3** des BehiG-Entwurfs dürfen Private, die Dienstleistungen öffentlich anbieten, Menschen mit Behinderungen nicht aufgrund ihrer Behinderung benachteiligen. Die Dienstleistung der Autohändler besteht im Ausstellen von Fahrzeugen, die Dienstleistung von Parkhausbetreibern besteht im Anbieten von Parkraum. Die Möglichkeit eines Toilettenbesuchs ist zur Nutzung dieser genannten Dienstleistungen nicht notwendig, sondern sie ist als (fakultative) Annexdienstleistung zu qualifizieren, die (in Zusammenhang mit den Ausstellungsräumen und Parkhäusern) nicht unter den Geltungsbereich des BehiG fallen darf. Andernfalls würden Aussteller und Parkhausbetreiber, die heute freiwillig – d.h. ohne gesetzliche Pflicht – eine Toilette anbieten, für dieses Angebot bestraft. In der Folge würden sie ihre Toiletten wohl eher schliessen als (kostenaufwändig) umbauen zu lassen. Dies kann nicht Sinn und Zweck des BehiG sein.

Grundsätzlich spricht sich der FRS gegen den Einbezug von Annexdienstleistungen in den Geltungsbereich des BehiG aus.

In den Erläuterungen zum BehiG-Entwurf wird darauf hingewiesen, dass in der Verordnung zu regeln sei, was als „umfassende Renovation“ anzusehen ist. **Da dem Begriff der „umfassenden Renovation“ in bezug auf die Gesetzesanwendung zentrale Bedeutung zukommen wird, ist es unerlässlich, diesen Begriff bereits auf Gesetzebene und nicht erst auf Verordnungsstufe zu regeln.**

Art. 3 Abs. 1 Bst. b

Der FRS beantragt folgende Ergänzung: „öffentlich zugängliche Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (...), **die nach Inkrafttreten dieses Gesetzes bewilligt, umfassend renoviert oder neu beschafft werden;**“

Begründung: Ganz abgesehen von den hohen Kosten ist es des öfters auch technisch nicht möglich, bestehende Fahrzeuge behindertengerecht umzubauen. Dahingegen ist es sinnvoll und wünschbar, wenn neue im Linienverkehr eingesetzte Fahrzeuge so konstruiert werden, dass sie auch von behinderten Menschen problemlos benutzt werden können. Bei allenfalls zu erlassenden Vorschriften muss diesbezüglich unbedingt bereits bestehenden EU-Regelungen Rechnung getragen werden.

Art. 3 Abs. 1 Bst. d

Die Formulierung „grundsätzlich von jedermann beanspruchbare Dienstleistungen Privater“ steht u.E. im Widerspruch zu **Art. 3 Abs. 1 Bst. b**, wo grundsätzlich festgehalten ist, dass sich das BehiG im Bereich der Strassenfahrzeuge nur auf jene Vehikel bezieht, die dem Personenbeförderungsgesetz bzw. dem Bundesgesetz über die Trolleybusunternehmen unterstehen. Somit sind beispielsweise Reisebusse und Taxis, die ebenfalls dem gewerbmässigen Personentransport dienen, nicht betroffen. Besagte Formulierung kann aber durchaus so aufgefasst werden, dass nun auf einmal auch Reisebusse und Taxis unter die Bestimmungen des BehiG fallen. Diese Unklarheit muss aus dem Weg geräumt werden, wobei der FRS klar die Meinung vertritt, dass im BehiG keine technischen Anpassungen an Reisebussen und Taxis gefordert werden dürfen, die über die geltenden EU-Vorschriften hinausgehen.

Art. 3 Abs. 2 Bst. b

Gemäss Entwurf gilt das Gesetz nicht für Bauten und Anlagen privater Dienstleistungsunternehmen, deren für die Öffentlichkeit bestimmte Fläche weniger als 100 Quadratmeter beträgt. In den Erläuterungen zum BehiG-Entwurf wird die Möglichkeit genannt, anstelle der konkreten Zahlen eine Delegationsnorm aufzunehmen und die Limiten auf Verordnungsebene festzulegen. **Dieses Vorgehen lehnt der FRS ab und hält an der Regelung im formellen Gesetz fest.** Im weiteren ist die Begrenzung von 100 Quadratmetern u.E. zu tief angesetzt; allenfalls sind branchenspezifische Abstufungen vorzunehmen. Grundsätzlich ist der in **Art. 3 Abs. 2** stipulierte Ausnahmekatalog zu eng gefasst. Insbesondere sollten all jene Bauten und Anlagen in den Ausnahmekatalog aufgenommen werden, bei welchen die Kosten einer behindertengerechten Renovation unverhältnismässig hoch ausfallen würden.

Art. 5a

Diese Variante wird vom FRS abgelehnt.

Art. 8

Ein Beschwerderecht für Behindertenorganisationen lehnt der FRS prinzipiell ab.

Änderungen bisherigen Rechts**Art. 8 Abs. 2, 2. Satz (neu) SVG**

Gegen den Zusatz „Er beachtet zudem die Bedürfnisse der Menschen mit Behinderungen“ hat der FRS grundsätzlich nichts einzuwenden. Allerdings darf diese Ergänzung keinesfalls als Grundlage dienen, um technische Vorschriften einzuführen, die mit jenen der EU nicht kompatibel sind.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS

Der Generalsekretär

Hans Koller