Wie ist nach dem "Behindertenjahr" unsere Transportsituation in Zürich?

Autor(en): **Eggli, Christoph**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Puls : Monatsheft der Gruppen IMPULS + Ce Be eF**

Band (Jahr): **23 (1981)**

Heft 12-1: **Rückblick auf das Jahr der Behinderten**

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-156092

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

sich die ausstellung gelohnt. Die vereinfachende kategorie «die behinderten» kam mir in konkreten begegnungen abhanden: ich habe einfach neue menschen kennen gelernt.

Das transportproblem liegt auch nach diesem jahr immer noch im argen. Christoph Eggli berichtet aus Zürich:

Wie ist nach dem «Behindertenjahr» unsere Transportsituation in Zürich?

In einem mit einer petition verknüpften offenen brief an Zürichs Stadtpräsident Sigmund Widmer habe ich im september 1980 geschrieben:

Ausgerechnet ich, ein IV-rentner, der in finanzieller und sozialer hinsicht zur unterprivilegierten bevölkerungsschicht gehört, bin heute infolge behinderungsbedingter gründe gezwungen, mit dem teuersten verkehrsmittel der stadt, dem taxi, zu reisen. Eigentlich würde ich lieber die verkehrsbetriebe der stadt Zürich benützen, welche eher meinen finanziellen möglichkeiten entsprechen. Da ich jedoch diese verkehrsbetriebe nicht benützen kann, kostet mich die hin- und rückfahrt zu einem kino oder theater (ohne eintrittspreise) dreissig bis vierzig franken...

Diese unbefriedigende situation veranlasste damals meine petition für einen jederzeit verfügbaren transport- bzw. begleitservice zum tarif des öffentlichen verkehrs VBZ, für welche ich immerhin tausend mitunterzeichner gefunden hatte. Die petition reichte ich zu einem zeitpunkt im stadthaus ein, als in Bern das Tixi-Taxi eröffnet wurde (tarif pro fahrt: fr. 1.-), während in Zürich ausgerechnet auf das «Jahr der Behinderten» hin das von privatwirtschaftlicher seite her von der Funktaxigesellschaft Taxiphon AG betriebene rollstuhl-taxi aufgehoben werden sollte.
Das «Aktionskomitee für das Jahr des Behinderten» der stadt Zürich hatte schliesslich im oktober 1980 eine zusammenkunft organisiert, an die alle an den transportproblemen der behinderten interessierten personen eingeladen wurden. Aus den ca. fünfzig teilnehmern haben sich dann verschiedene arbeitsgruppen gebildet, so auch die rollstuhl-taxi-gruppe. An zwei weiteren sitzungen wurde das weitere vorgehen diskutiert, und man kam zum schluss, dass die gründung eines vereins oder einer stiftung die beste lösung ist, um die finanziellen mittel zur rettung des rollstuhltaxis aufzubringen.

Am 10. november 1980 wurde deshalb der «Verein Zürcher Rollstuhl-Taxi» gegründet. Der verein hat sich nach der gründung sofort der Taxiphon als taxihalter angeschlossen, und die Taxiphon übernimmt auch einige zusätzliche aufgaben wie lohnauszahlungen, unterhalt der fahrzeuge, beratung in betrieblichen fragen usw. natürlich nicht gratis. Ein rollstuhl-taxi kann auch kurzfristig über die telefonnummer 44 99 44 bestellt werden, denn der verein verfügt heute dank massiver spenden über einen recht ansehnlichen wagenpark von vier Mitsubishi-bussen, einem Simca

Mobil sowie einem VW-bus für behindertengruppenreisen. Was mir beim vorgehen des vereins zürcher rollstuhl-taxi weniger gefällt: dass für die Taxiphon AG gratis reklame gemacht wird, diese mit einem in jeder hinsicht unberechtigten sozialen image sich sanieren kann. Das taxifahren ist nämlich heute ein knallhartes geschäft mit starkem konkurrenzdruck!

Da offenbar eine breitere öffentlichkeit an der verbesserung der transportverhältnisse für behinderte interessiert ist, niemand aber bereit war, ein entsprechendes projekt zu starten, schon gar nicht die stadt, sah sich die zürcher sektion des Schweizerischen Roten Kreuzes anlässlich des «Jahrs der Behinderten» zu einem schüchternen versuch in dieser richtung veranlasst. Ab august 1981 wurde der seit längerer zeit von freiwilligen fahrern erbrachte autodienst in einer viermonatigen versuchsphase auch auf den abend ausgedehnt. Die behinderten sollten ebenfalls die möglichkeit haben, an veranstaltungen des öffentlichen lebens und des öffentlichen konsums teilzunehmen. Eine fahrt kostete drei franken. Der autodienst erfüllte somit zwar immer noch nicht meine forderung nach einem transportservice zum tarif des öffentlichen verkehrs, denn ein VBZ-trambillet kostet fr. 1.20, aber eine solche fahrt mit dem Roten Kreuz war immerhin für uns behinderten erschwinglich.

Dieser abendliche service ist leider am 18. dezember eingestellt worden. Nicht etwa, weil die versuchsphase bewiesen hat, dass kein bedarf nach einem solchen fahrdienst vorhanden ist. Zwar lief der versuch anfangs etwas harzig an, und man hat den eindruck, als ob die behinderten erst auf den geschmack nach frei bestimmtem ausgang kommen mussten. Wichtiger war, dass das Rote Kreuz von verschiedener seite kritisiert wurde. Der autodienst wurde als unnötige konkurrenz zum verein zürcher rollstuhl-taxi verstanden, dessen autos zu wenig ausgelastet sind und der an und für sich auf sehr wackeligen finanziellen beinen steht!
Schade für uns behinderte, denn auch wenn das rollstuhl-taxi in zukunft ebenfalls am abend fahren wird, so ist eine solche fahrt für uns eine teure angelegenheit. Bei der starken inflation beim taxigewerbe ist die grundtaxe bereits vier franken, ohne dass wir auch nur einen meter mit dem taxi gefahren sind!
Glücklicherweise wird die stadt Zürich für das jahr 1982 einen kredit für beiträge an taxifahrten bewilligen. Bis redaktionsschluss hat zwar das sozialamt noch keine angaben über die höhe des betrages gemacht. Mir ist zwar nicht ganz klar, ob nun behinderte, der verein zürcher rollstuhl-taxi oder gar die Taxiphon mit dem geld unterstützt werden sollen.

Es werden taxi-gutschein-büchlein in nennwerten von sechzig franken ausgegeben. Wir bezahlen gemäss unserem steuerbaren einkommen: Kategorie I: fr. 10.-; kategorie II: fr. 20.-; kategorie III fr. 30.-.

Obwohl die gutscheine mit dem aufdruck bestimmter taxiunternehmen versehen sein werden, werden sie von allen taxihaltern in zahlung angenommen. Der lösungsversuch mit taxi-gutscheinen zu ermässigtem preis geht vom dezember 1981 bis dezember 1982. Im verlauf des jahres wird eine vorlage an den gemeinderat erarbeitet, damit die lösung gesetzlich verankert wird und weiter bestehen kann. Ermässigte taxi-gutschein-büchlein und infos werden wir, je nach unserer behinderungsart, bei folgenden beratungsstellen beziehen können:

- Pro Infirmis, Zürich
- Rheumaliga des Kantons Zürich
- Beratungsstelle für Geschwulstkrankheiten
- Beratungsstelle der Schweizerischen MS Gesellschaft
- Beratungsstelle für Sehbehinderte
- Beratungsstelle für Taubblinde

Dank dem grosszügigen ausbau des rollstuhl-taxi-systems und verknüpft mit ermässigten taxi-gutscheinen wird unsere transportsituation in Zürich, nach dem «Jahr der Behinderten», etwas besser sein als 1980, als ich meine petition eingereicht hatte. Dennoch kann mich der sachverhalt nicht befriedigen: da die stadt Zürich ja nur einen begrenzten kredit für beiträge an taxifahrten von behinderten zur verfügung stellen wird, sind wir wieder einmal vom guten willen und vom entgegenkommen der leute von den beratungsstellen abhängig, wie viele taxi-gutschein-büchlein sie uns abgeben wollen. Und über die finanzielle geissel werden eben diese sozialfreaks sehr schnell zur sozialschmier, welche bestimmt, wieviel recht auf ausgang wir haben, als ob es denen im grunde nicht scheissegal sein sollte, ob wir zwanzig mal pro woche ins ajz gehen...
Bevormundung – bevormundung überall!!

Leider sind wir noch weit von einem selbstverständlichen transport- bzw. begleitservice zum tarif des öffentlichen verkehrs entfernt.

Christoph Eggli, Forchstr. 328, 8008 Zürich

Und was war mit dem Ce Be eF und Impuls im Jahr des Behinderten?

Man weiss es, die ankündigung, dass das jahr 1981 von der UNO zum jahr des behinderten erklärt würde, löste bei mitgliedern des Ce Be eF und Impuls nicht nur eitle freude aus. Schon vor der feierlichen eröffnung wurden kritische stimmen laut, die auf die gefahr hinwiesen, dass ein solches jahr den belangen der behinderten eher hinderlich als förderlich sein könnte.
Aus einer solchen stimmung heraus unterliessen es die beiden vereine auch, grosse aktionsprogramme herauszugeben. Dies war skeptischen beobachtern wiederum ein hinweis auf die destruktive grundhaltung genannter vereine.

Nun, wie es sich auch immer mit der vieldiskutierten grundhaltung verhält, untätig blieben die vereine im jahr 1982 nicht. Dies geht aus einer liste von aktivitäten hervor, die keinen anspruch darauf erhebt, vollständig zu sein.

- Es wurden etliche lager durchgeführt.
- Regelmässig trafen sich in Bern, Luzern, Zürich und vielleicht auch andernorts leute zum stamm.
- Die demo in Bern wurde wesentlich mitgetragen.
- Der Ce Be eF wirkte im CH-magazin mit.
- Eine weitere fernsehsendung: Krüppel und Fee.