

Die behindernde S-Bahn

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Puls : Drucksache aus der Behindertenbewegung**

Band (Jahr): **32 (1990)**

Heft 2: **Mobile**

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-157968>

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.

Die behindernde S-Bahn

von Christoph Eggli

Auch Pendler können im Rollstuhl sein. Gehbehinderte oder gar rollstuhlabhängige Pendler sind aber wegen der kurzen Haltezeiten und dem Stress des Agglomerationsverkehrs in einem besonderen Mass auf rollstuhlgängige S-Bahnen angewiesen. Ich war somit echt neugierig auf die «Kundenfreundlichkeit» der SBB, die gemäss «Behindertenkonzept SBB»* bemüht ist, mir den *möglichst selbständigen Zugang* zur Bahn zu verschaffen.

Eigentlich wäre ich lieber nach Nänikon-Greifensee

Ich traf am 25. Januar morgens um zehn Uhr meine Begleiterin, die Fotografin Nadia Athanasiou, beim Gepäckaufgabeschalter des Zürcher Hauptbahnhofs. Es war ein Tag mit föhnbedingten, sonnigen Aufhellungen und einer guten Fernsicht auf die Alpen. Was in Zürich, wo Smog zum Alltag gehört, gerade im Winter leider eine seltene Ausnahme ist. An diesem schönen Donnerstagmorgen wollte ich zusammen mit Nadia den Stolz der SBB, die schnelle S-Bahn, testen,

die in Tunnelstrecken über 20 Stundenkilometer fährt. Offiziell wird die S-Bahn erst im Mai eröffnet, doch einzelne Züge verkehren bereits jetzt ins Zürcher Oberland. Fahrplanmässige Abfahrt der S-Bahn um 10.37 Uhr: Da ich durch die Bahnhofhilfe (auch unter dem Namen «Freundinnen junger Mädchen» bekannt) erfahren hatte, dass man mich mit meinem Elektrorollstuhl nicht ohne Hyster (ein Stapler mit Rollstuhlpalette) in die S-Bahn hineinbringt, musste ich eine halbe Stunde vor Abfahrt beim HB-Gepäck sein. – Ein Hinweis darauf, dass das «Behindertenkonzept SBB» auch in Zukunft ein *unwahres Marketing-Versprechen* bleiben wird!

Unser Reiseziel: Uster.

Eigentlich wäre ich lieber nach Nänikon-Greifensee. Vor einigen Jahren hatte ich einmal, zusammen mit einer Freundin, beim Ort Greifensee mit seinem Schlösschen einen Spaziergang entlang des Seeuferwegleins unternommen. Dieser Ausblick auf das Wasser, in dem sich die Abendsonne spiegelte, ist mir heute eine liebenswerte romantische Erinnerung!

Als ich mich wegen des Verlags von meinem Elektrorollstuhl telefonisch

beim kürzlich umgebauten Bahnhof in Nänikon-Greifensee anmelden wollte, teilte mir jedoch der Bahnhofsvorstand – im Zuge der Emanzipation bei der SBB eine Frau, die vermutlich keine schweren Lasten heben kann – mit einem freundlichen aber bestimmten Ton mit, dass sie «diesen Auftrag ablehnen» müsse, weil «hier kein Verlad von Gepäck und Invaliden vorgesehen sei». Ja, wenn ich nach Wetzikon reisen würde, dann wäre das kein Problem, weil dort eine solche Dienstleistung vorhanden sei.

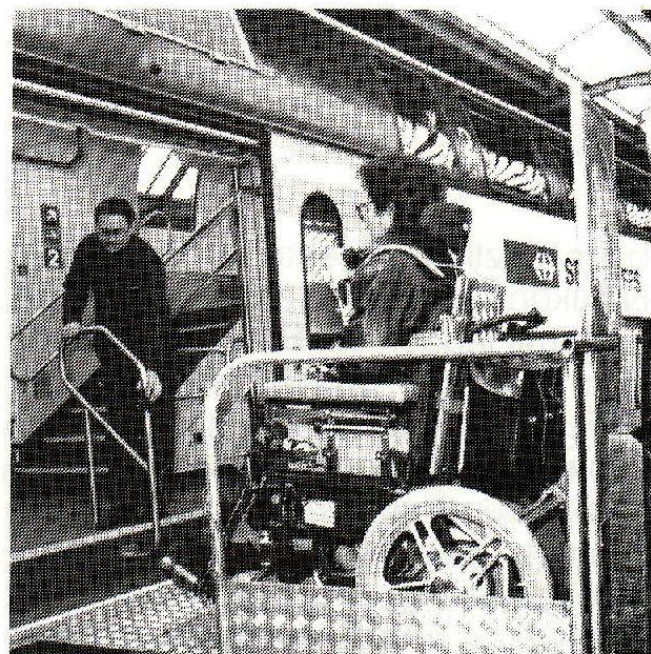
Was sollte ich in Wetzikon, wenn ich doch am Ufer des Greifensees spazieren will? Als Kompromiss bot sich Uster an, ein grösserer Ort mit rund 30000 EinwohnerInnen, der am Greifensee liegt; wo es bestimmt wenigstens einen Gepäckverlad und das nötige Personal für den Verlad meines Elektrorollstuhls haben dürfte!

Ein knapp bemessenes Behindertenabteil, das sicher nicht für Rollstuhlpendler bestimmt ist

Etwa eine Viertelstunde vor Abfahrt holte uns das Verladepersonal mit einem Hyster in der düsteren Lagerhalle hinter dem Gepäckaufgabeschalter ab. Mühsam, den Anweisungen eines Beamten mit einem Funkgerät folgend, plazierte ich meinen Elektro-

rollstuhl rückwärts auf die Rollstuhlpalette. Schliesslich holperte der Hyster los, über all die Unebenheiten hinweg, die durch die Erschütterungen wegen der S-Bahn-Bauerei im Hauptbahnhof entstanden sind, und durchquerte die dichtbelebte Bahnhofshalle in Richtung Perron. Bei diesem sehr auffälligen Vorgang war ich wie üblich *dem Voyeurismus eines gaffenden Volkes* ausgeliefert. Dieses Ohnmachtserlebnis konnte auch nicht durch die Hilfsbereitschaft des SBB-Personals wettgemacht werden! Beim Perron angekommen, erklärte ich dem Beamten mit dem Funkgerät nochmals, dass ich unbedingt für eine Reportage die neue S-Bahn benutzen möchte. Worauf er brummte, er wisse dann nicht, ob jetzt eine S-Bahn-Komposition unterwegs sei.

Doch ich hatte Glück, denn kurze Zeit später brauste die S-Bahn, dieses doppelstöckige Wunderwerk der Technik, in die Bahnhofshalle. Der Mann mit dem Funkgerät gab nun dem Fahrer des Hysters ein Handzeichen, während dieser mit einem Ruck bei einem Eisenbahnwaggon die Rollstuhlpalette mit mir auf die Höhe der Plattform beim Eingang anhub. Nadia fotografierte emsig, wie ich vorsichtig meinen Elektrorollstuhl in die S-Bahn hineinsteuerte. Drinnen hatte ich bald



bemerkt, dass nicht nur die S-Bahn, sondern auch das Behindertenabteil – auf das der Mann mit Funkgerät voller Beamtenstolz deutete – an *den Bedürfnissen eines behinderten Pendlers vorbeigeplant* ist! Das sehr knapp bemessene Abteil, neben dem Übergang zum nächsten Eisenbahnwagen vorgesehen, war über eine Rampe und aus dieser Rampe heraus über eine schräg angeschnittene Stufe erreichbar. Infolge der *Tücke der Planung* konnte ich also meinen Elektrorollstuhl nicht selbständig, sondern nur mit einigem Heben und Schieben des Verladepersonals in das Behindertenabteil hineinplazieren. Wobei ich bei diesem Vorgang gleich noch ein weiteres Ärgernis zu spüren bekam! Beim Übergang war, anstatt einer Schiebetür, eine Flügeltür angebracht, die von «normalen Pendlern», nichts ahnend, was sich hinter der Tür abspielte, mit Wucht an meine hintern

Rollstuhlräder geknallt wurde... Endlich, endlich war ich plaziert, denn nach Fahrplan war es höchste Zeit, dass die S-Bahn abfuhr. Hastig brüllte der Beamte in sein Funkgerät: «Hallo Gepäckabfertigung, dä Invalid isch verlade!» Während er aus dem bereits fahrenden Zug auf das Perron heraussprang.

Die Vorstadt ist nicht gastfreundlich für Reisende mit Rollstuhl

Eine Fahrt mit einer S-Bahn wie in Zürich wird immer ein abenteuerliches Unterfangen bleiben! Eine solche Fahrt wird nie als Selbstverständlichkeit einen Teil des Alltags behinderter PendlernInnen sein.

Durch die grauen Vorstädte von Zürich, via Oerlikon, Dübendorf, Schwerzenbach und dem erwähnten Nänikon-Greifensee, fuhren nun Na-



dia und ich nach Uster. Ein Ort, von dem ich wusste, dass dort kein «Invalidenverlad» vorgesehen ist!

Tatsächlich erwartete uns in Uster das Verladepersonal der SBB ohne Hyster. Dafür mit einem Wagen, der für den Transport von Gepäck bestimmt ist. Der Wagen, eigentlich eher eine Karre, wurde durch einen Schlepper möglichst nahe an die Eingangstür der S-Bahn heranmanövriert. Trotzdem blieb eine sehr hohe Stufe, ein grosser Leerraum zwischen der Waggonplattform und dem wesentlich tieferen Transportwagen. Ein Leerraum, der nur durch Tragen von mir mit meinem schweren Elektrorollstuhl (zusammen 185 kg) überwunden werden konnte. Ich musste jedoch das Verladepersonal zuerst davon überzeugen, dass trotz des Personalmangels bei der SBB genügend Leute tragen müssen.

Ich hatte diesbezüglich recht gehabt, denn nach geglücktem Unterfangen schimpfte einer der Männer, offensichtlich wegen Rückenschmerzen: «Hueresiech, in Zukunft müssen wir solche Sondertransporte bei Doppelstock-S-Bahn-Wagen ablehnen!»

Schliesslich wurde ich auf dem Transportwagen mit meinem Elektrorollstuhl durch eine Unterführung zu einer Lagerhalle mit einer Rampe gefahren. Dort konnte ich bei einem Pferdefuhrwerk – das inmitten dieser High-Tech-Welt der S-Bahn als exotisches Überbleibsel aus der Vergangenheit den Mineralwassertransport von Uster besorgt – endlich meine Rollstuhlräder auf festen Boden setzen: damit ich Uster erkunden konnte...

Der Greifensee war weit weg vom Bahnhof, weshalb nichts wurde aus dem Vorhaben, an der Seeuferpromene-

nade zu spazieren. – Auch sonst erwies sich Uster als Enttäuschung, als langweiliger und trister Ort am äusseren Rand von Zürich. Da ausserdem der Wind ziemlich auffrischte, bekam ich kalt, so dass Nadia und ich nach einem Restaurant Ausschau hielten. Leider zeigte sich bald, dass die Vorstadt alles andere als gastfreundlich ist für Reisende im Rollstuhl, weil in der Umgebung des Bahnhofs diese unerwünschten «Neger» mit zwei bis drei Stufen nach draussen verbannt werden!

Apartheid-Staat Schweiz

Von Rassismus kann man dann sprechen, wenn eine gesellschaftliche Diskriminierung von biologisch abweichenden Menschen (Behinderte, Kranke oder ethnische Randgruppen) als biologisches Schicksal ausgelegt wird, mit der sich die Betroffenen schicksalhaft abfinden müssen.

Solange die Schweiz und ihre staatliche Eisenbahn, die SBB, nichtbehinderte Reisende, die eh schon über grosse Mobilität verfügen, einseitig privilegiert, muss von Rassismus gesprochen werden. Die Zürcher S-Bahn ist auch dann eine rassistische Dienstleistung, wenn die SBB an Behinderte in ihrer benachteiligten Reisesituation einige Hilfen gewährt – die

aber dabei immer den Nimbus von zusätzlichen Dienstleistungen behalten, für die die Behinderten besonders dankbar sein müssen!

In diesem Zusammenhang ist in meinem Erlebnisbericht erwähnenswert, dass ich während meiner Reise in die Vorstadt immer wieder die Bezeichnung «Invaliden» zu hören bekam. *Invalid* ist der Gegensatz von *valid*, also brauchbar, kräftig und nützlich! Diese Wortwahl löst bei mir eine Assoziation zur Nazi-Sprache bezüglich «lebensunwertem Leben» aus...

Von einer *nicht-rassistischen* Transportdienstleistung kann erst dann die Rede sein, wenn ein Schwerstbehinderter mit Elektrorollstuhl (gemäss Transportgesetz vom 4. 10. 1985) selbstverständlich und selbständig von Nänikon-Greifensee beispielsweise nach Zürich-Stadelhofen pendeln kann, um dort einer Arbeit nachzugehen! Planerische Vorbilder gäbe es eigentlich schon seit längerem. Ich verweise etwa auf das Niederflur-Tram im französischen Grenoble, wo ich über eine Teleskopbrücke, die eine flache, ebenerdige Einfahrt ermöglicht, selbständig aus der Agglomeration ins Stadtzentrum reisen könnte. ■

*«Behindertenkonzept SBB»

Direktion Marketing Personenverkehr SBB, Bern, 25. 8. 1989