

# S-Bahn : Totgeburt für Behinderte!

Autor(en): **Manser, Joe A. / Wyder, Franziska**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 2: **Mobile**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-157969>

## **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.

## **S-Bahn: Totgeburt für Behinderte!**

von Joe A. Manser und  
Franziska Wyder

**Mit dem kostspieligen Ausbau des Zürcher SBB-Netzes zur S-Bahn haben die Verantwortlichen die Chance verpasst, entscheidende Verbesserungen für Behinderte zu realisieren. Von zentraler Bedeutung für das Funktionieren eines Nahverkehrsmittels ist das Ein- und Aussteigen. Obwohl die ursprünglich ausgewählte Lösung auch für Behinderte Vorteile geboten hätte, wurde jetzt ein Konzept realisiert, das die Mobilitätsbehinderten (Betagte, Behinderte, Personen mit Kinderwagen oder Gepäck) auf dem Perron stehen lässt.**

Menschen, die infolge einer Behinderung kein Auto, Mofa oder Velo benutzen können, sind auf den Öffentlichen Verkehr (OeV) angewiesen, damit sie mit der heutigen mobilen Gesellschaft Schritt halten können. Der Anteil Mobilitätsbehinderter unter den BenutzerInnen des OeV ist prozentual sogar grösser als der durchschnittliche Anteil behinderter und betagter Menschen in der Bevölkerung. Ihre Anzahl wird oft unterschätzt: Ca. 20 Prozent

der BenutzerInnen des OeV haben ein Handicap (körperlich, geistig, Sinnes usw.). Um allen BenutzerInnen gerecht zu werden, müssen bei der Planung des OeV wirtschaftliche, Umweltschutz- und soziale Kriterien gleichwertig mit einbezogen werden. Die Planer der S-Bahn sind an dieser Aufgabe kläglich gescheitert, indem sie nur die eh schon mobilen PendlerInnen als Massstab genommen haben.

### **Sind unsere Forderungen unverschämt?**

Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen haben vielfältige Anforderungen an den OeV: Selbständiges Ein-/Aussteigen für RollstuhlfahrerInnen, gut platzierte Haltegriffe für Gehbehinderte, Platz für RollstuhlfahrerInnen unter den anderen Normalen, Orientierungshilfen und Sicherheitsvorkehrungen für Sehbehinderte, einfache Orientierung für geistig Behinderte usw. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass gerade diese Verbesserungen grosse Vorteile für alle bieten. Im folgenden Artikel gehen wir vor allem auf die «Geschichte» der Ein-/Ausstiegsverhältnisse bei der Zürcher

S-Bahn ein. Schnelles und komfortables Ein- und Aussteigen hat auch für Behinderte bei einem Nahverkehrsmittel eine zentrale Bedeutung. Beim Fernverkehrsmittel hingegen sind andere Aspekte ebenso wichtig, z.B. komfortable Platzverhältnisse im Bahnwagen, geeignete Toiletten und die Zugänglichkeit des Speisewagens.

### **Ein-steigen: Keine Selbstverständlichkeit!**

Stufen bilden für RollstuhlfahrerInnen absolute Barrieren; für Gehbehinderte, alte Menschen und Personen mit Kinderwagen oder Gepäck stellen sie relative Hindernisse dar, die nur mit Mühsal, Ärger und eventuell Hilfe überwunden werden können. Ideal ist der Einstieg ohne Niveauunterschied, meist ist eine einzelne Stufe für alle zu bewältigen, ab zwei Stufen beginnt die Diskrimination.

### **Stufen wie vor hundert Jahren**

Das Verkehrssystem der Eisenbahn stammt aus dem letzten Jahrhundert. Behinderte hatten damals auf Reisen nichts verloren, ebensowenig Betagte, deren Anzahl im Verhältnis zur «Normalbevölkerung» noch kleiner war als heute. Ein weiterer Sachzwang ist die Tatsache, dass im

System «Bahn» Bahnwagen, Perronhöhen und Bahnhöfe voneinander abhängen, z.B. müssen Eisenbahnwagen und Perronhöhen aufeinander abgestimmt sein.

Bei der Zürcher S-Bahn wird nun nicht nur ein einzelnes Element, sondern das ganze Eisenbahnnetz im Einzugsgebiet Zürich mit neuem Wagenmaterial, neuen Bahnhöfen, zusätzlicher Linienführung, Verkehrsverbund, usw. verbessert. Mit grossem finanziellen Aufwand (1-2 Mia. Fr.) versucht man, die Attraktivität des OeV zu steigern. Mit diesem Modernisierungsschub bestand die Chance, den gravierenden Nachteil des alten Systems – die Behindertenfeindlichkeit – auszumerzen. Eine Chance zu so grundlegender Korrektur im grossen Wurf gibt es in der Schweiz nur selten.

### **Hoffnungsvoller Start**

Am 29. 11. 81 (Jahr der Behinderten) sagte das Zürcher Volk ja zum Millio-nenkredit für die S-Bahn, am 2. 3. 82 unterschrieben die SBB und der Kanton Zürich den Betriebsvertrag. Eine spezielle Arbeitsgruppe wurde für die Evaluation der neuen Bahnwagentypen eingesetzt. 59 Rollmaterialvarianten (Ein- und Doppelstockwagen, Hoch- und Tiefeinstieg usw.) wurden gegeneinander abgewogen. Tiefein-

stieg bedeutet, dass vom Perron aus fast ebenerdig eingestiegen werden kann.

Die Nutzwertanalysen der 59 Varianten ergaben unter anderem:

«– Die Bauart «Einstieg in den Viertelpunkten, tief» liefert in allen Hauptvarianten den höchsten Nutzwert. Dies lässt sich vor allem auf die hohe Zielerfüllung bei den Kriterien

- Behindertenfreundlichkeit
- Haltezeit
- Komfort

zurückführen. Somit ist im weiteren Ablauf der Evaluation vor allem diese Untervariante weiter zu verfolgen.»

(Schweizer Eisenbahn-Revue 5/82)

Im Nov./Dez. 82 sagten die Generaldirektion der SBB und der Regierungsrat des Kantons Zürich ja zur Variante 35. Noch im Sommer 1984 konnte man in der Zeitschrift «Schweizer Ingenieur und Architekt» lesen:

«Kurze Haltezeiten erfordern wegen der unterschiedlichen Perronhöhen (0 bis 48 cm ab Schienenoberkante) im S-Bahn-Gebiet einen Tiefeinstieg ohne Trittstufen im Wagen. Ein fast ebenerdiger Einstieg bei den neuen Perrons von 12 cm Höhe (Wagenboden auf 52 cm) macht die S-Bahn behinderten- und kinderwagenfreundlich. Etwa 40 Sitzplätze sind ohne Treppenstufen erreichbar. Die möglichst breiten Türen und der zugehörige Stauraum müssen daher zwischen den Drehgestellen gleichsam im «Erdgeschoss» liegen.»

(Schweizer Ingenieur und Architekt 32/84)

Der Durchbruch zur stufenlosen Eisenbahn schien in greifbare Nähe gerückt. Der Zeitgewinn beim Ein-/Aus-

steigen der Pendlermassen war für die Wahl des Tiefeinstiegs entscheidend. Gerne wurde aber das Argument der Behindertenfreundlichkeit an erster Stelle erwähnt (s. oben).

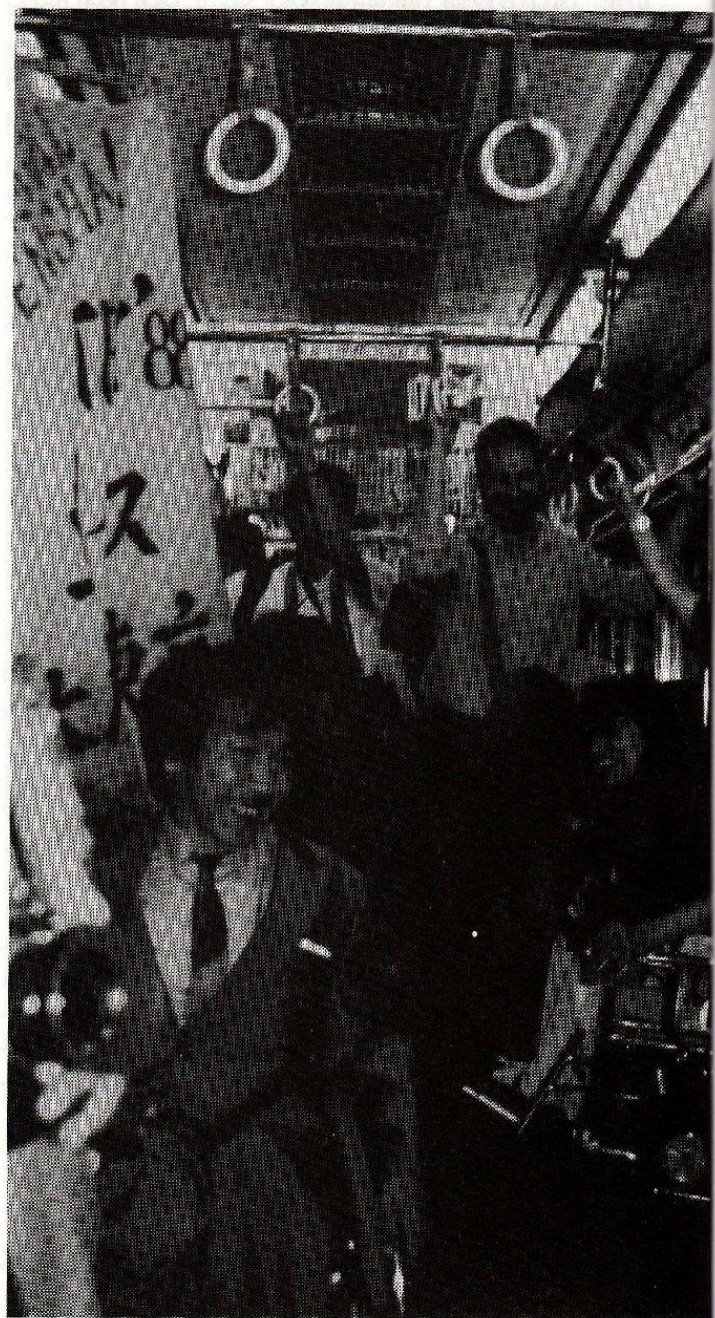
### **Chance verpasst – Zug abgefahren!**

Die werbewirksame Behindertenfreundlichkeit kam plötzlich aus der Mode. Wirtschaftliche Vergleiche ergaben, dass Varianten mit Treppenstufen angeblich billiger sein würden. Es erstaunt nicht, dass sich die Abkehr vom Projekt der stufenlosen Eisenbahn Anfang 1984 in der NZZ ankündigte (NZZ 23. 1. 84 und 26. 3. 84). Nach schwerwiegenden Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Regierungsrat des Kantons Zürich und der Generaldirektion der SBB unter anderem zur Frage des Doppelstockwagens (ja oder nein) und der Perronhöhe wurde die Vorarbeit der Expertenfachgruppe «Fahrzeugwagen Zürcher S-Bahn» auf den Kopf gestellt. An der Pressekonferenz am 24. 7. 85 wurde als letzter Stand des «wohlbegründeten Irrtums» die definitive Variante bekanntgegeben: Perronhöhe 55 cm über Schiene auf dem ganzen SBB-Netz anstreben und für die Zürcher S-Bahn Doppelstockwagen mit Hocheinstieg beschaffen.

Bei dieser Fahrzeugwahl müssen die Passagiere vom Perron aus 3 Stufen zur Einstiegsplattform hochklettern und sich dort für die Treppe in den oberen oder unteren Passagierraum entscheiden. Wer diese zusätzlichen Treppen nicht auch noch schafft (z.B. RollstuhlfahrerInnen, Betagte, Eltern mit Kinderwagen), dem/der bleibt nichts anderes übrig, als die Fahrt getrennt von den Mitreisenden auf der Einstiegsplattform zu verbringen. Um das schlechte Gewissen gegenüber «solchen Fällen» zu verringern, bieten SBB und Kanton Zürich in diesem Vorraum 8 Sitze an, von denen ein Teil, um Platz zu schaffen, hochgeklappt werden kann. Für den stufenlosen Einstieg auf dem SBB-Netz (nicht nur für die S-Bahn) ist mit der Perronhöhe 55 der Zug wahrscheinlich für immer abgefahren.

### **Hinken die Wirtschaftlichkeitsberechnungen?**

TA. 9. 12. 85: «... im Vollausbau wird das Rollmaterial 1.07 Mia. Fr. kosten, das sind über 100 Mio. weniger, als für die ursprüngliche Variante vorgesehen gewesen wären. Gleichzeitig bieten die Wagen aber auch 10 Prozent mehr Reisenden Platz als in den Tiefeinstiegswagen (SBB-Generaldirektor Hans Eisenring)». Im gleichen Artikel:



«Die Ausrüstung aller S-Bahn-Stationen **würde** über 500 Mio. Fr. kosten (SBB-Kreisdirektor H.R. Wachter)».

Wir Behinderten rechnen: 100 Mio. Fr. werden beim Rollmaterial eingespart, bei den Perronhöhen **müssten** aber 500 Mio. Fr. mehr ausgegeben werden; das Platzangebot wird um 10 Prozent erhöht, Mobilitätsbehinderte werden aber massiv diskriminiert.

Der Tiefeinstieg ist auf der Strecke geblieben, weil man den schon (auto-)mobilen PendlerInnen für möglichst wenig Geld möglichst viele Sitzplätze anbieten will. Diese körperlich leistungsfähigen BahnkundInnen werden auch mit der Tatsache fertig, dass kaum je alle Perrons auf 55 cm erhöht werden. Die anderen 20 Prozent der BenutzerInnen des OeV sind einer Wirtschaftlichkeitsberechnung zum Opfer gefallen, die nicht über alle Zweifel erhaben ist.

### **Diskriminierung bei der SBB auch im Jahr 2000?**

Der behindertenfreundliche stufenlose Einstieg ist technisch machbar. Das zeigt die Variante 35, die ursprünglich aus 59 Varianten als der beste neue S-Bahn-Wagen propagiert wurde. Dass der stufenlose Einstieg im OeV Zukunft hat, weil er nicht nur für die Behinderten massive Vor-

teile bietet, zeigt z.B. der folgende Protokollauschnitt des Zürcher Stadtrates (31. 5. 89) zur Beschaffung der ersten Niederflurbusse:

«Vorteile:

- Kürzere Haltezeiten durch erleichterten Einstieg für alle Fahrgäste;
- Leichter Einstieg für alle Fahrgäste dadurch, dass nur noch eine Stufe von etwa 22 cm ab Trottoir vorhanden ist;
- Reduktion der Unfallgefahren für die Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen wegen des Wegfalls zusätzlicher Stufen;
- Erfüllung langjähriger Forderungen von Seiten von Behinderten und Betagten nach erleichterter Benützbarkeit der Busse;
- Möglichkeit zum Mittransport von Rollstuhlpassagieren, vor allem von solchen, die nicht auf die Hilfe Dritter angewiesen sind;
- Normale doppelbreite Türe im Wagenhinterteil;
- Reduktion um eine Einstiegsstufe auch bei der hintersten Türe;
- Grössere Innenraumhöhe.»

Zürich ist kein Einzelfall, auch verschiedene andere Schweizer Städte haben die Zeichen der Zeit verstanden und schaffen in ihren Verkehrsbetrieben den behindertenfreundlichen Einstieg noch in diesem Jahrhundert. Nur die arme SBB erliegt den technischen Sachzwängen aus dem letzten Jahrhundert, argumentiert mit diskriminierenden Wirtschaftlichkeitsberechnungen und bringt mit der S-Bahn für Mobilitätsbehinderte eine Totgeburt auf die Welt! ■