

Die Entmystifizierung des S-Bahn-Traums

Autor(en): **Hauptin Schneider, Judith**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 2: **Mobile**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-157970>

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 Entmystifizierung des S-Bahn-Traums

von Judith Hauptlin Schneider

Für mehrere Milliarden Franken wird in der Agglomeration Zürich ein S-Bahn-System gebaut, welches aus einem Umkreis von rund 50 Kilometern weit über 200 000 Arbeitskräfte in die Stadt und den engeren Agglomerationsgürtel hineintransportieren soll. Die Zürcher Stimmberechtigten haben dem S-Bahn-Kredit und den Folgekrediten mit grosser Mehrheit zugestimmt. Ähnlich wie bei der späteren Abstimmung über das Konzept Bahn + Bus 2000 spürte man beim Ja zur S-Bahn den Willen der Bevölkerung, den öffentlichen Verkehr zu fördern.

Dass Leute einen Arbeitsweg von täglich zwei Mal einer Stunde zurücklegen müssen, ist keine Besonderheit des 20. Jahrhunderts. Nur: Bis zum Ersten Weltkrieg legte man in dieser Zeit zu Fuss vielleicht fünf Kilometer Arbeitsweg zurück. Später konnten VelofahrerInnen bereits zehn oder fünfzehn Kilometer vom Arbeitsplatz entfernt leben.

Der Umbruch kam in den 50er und 60er Jahren, als mit der Massenmotorisierung plötzlich Strecken von 30

oder 50 Kilometern zwischen Wohn- und Arbeitsort liegen konnten. Die Folge war eine Konzentration der Arbeitsplätze. Umgekehrt ertönte nun der Ruf nach rascheren Verkehrsverbindungen – sprich Strassen. Insbesondere der Hochleistungsstrassenbau wirkte und wirkt sich auf die Bodenpreise aus. In den Zentren können NormalverdienerInnen die Mieten nicht mehr bezahlen. Die PendlerInnen distanzen steigen.

Dienstleistungen – das Gegenstück zu den Investitionen

Wer zwischen 15 und 40 Jahre alt und körperlich voll leistungsfähig ist, keine Kleinkinder und kein Gepäck bei sich hat und über ein Abonnement verfügt, benötigt zum Zufahren höchstens dann Hilfe des Bahn- und Stationspersonals, wenn Züge infolge eines Verkehrsunterbruchs stark verspätet sind oder gar ausfallen. Sonst genügt ihnen die reine Infrastruktur.

Alle übrigen Reisenden – Behinderte, Betagte, Eltern mit Kleinkindern, Reisende mit Gepäck, allein reisende Kinder, UmsteigerInnen vom Auto auf die Bahn – sind auf Dienstleistungen angewiesen. Ihnen bringt die techni-

sche Infrastruktur nur etwas, wenn ihnen das Zug- und Stationspersonal mit Hilfe beim Ein- und Aussteigen oder beim Ein- und Ausladen von Kinderwagen und Gepäck, mit Auskünften und der Ausgabe von Fahrkarten behilflich ist. Erst mit dem Bahnpersonal kommen die Investitionen in die Bahn allen Reisenden zugute.

Stationsbetreuung

Bei der Stationsbetreuung wird zusehends rationalisiert. Im Bereich der S-Bahn werden fast alle Stationen modernisiert, d.h. mit höheren Perrons ausgerüstet, schienenfreie Zugänge geschaffen. Der S-Bahn-Betrieb lässt sich nicht auf veralteten Anlagen durchführen.

Für die KundInnen haben diese neuen Anlagen ihre angenehmen Seiten. Doch was geschieht, wenn jemand im Rollstuhl in den Zug will? Wenn jemand Gepäck aufgeben möchte? Wenn jemand ein Billett zu einer entfernten kleinen Station lösen sollte oder nicht genügend Kleingeld bei sich hat? In solchen Fällen sind die Reisenden darauf angewiesen, dass sie sich auf das Stationspersonal verlassen können.

In ihrem Behindertenkonzept haben die SBB 100 Stützpunktbahnhöfe vorgesehen. An diesen Orten erhalten

Hilfebedürftige die nötige Unterstützung, damit sie die Bahn überhaupt benützen können. Wer nicht an einem dieser Orte – d.h. an einer der übrigen 500 heute noch bedienten Stationen – wohnt, fällt buchstäblich zwischen Stuhl und Bank. Im Zeichen der Sparmassnahmen, welche das Parlament den SBB auferlegt hat, werden bereits heute Zwischenstationen nicht mehr rollstuhlgängig gebaut.

Die Zugsbegleitung

Die SBB haben im S-Bahn-Bereich die Selbstkontrolle eingeführt. Als Grund dafür gaben sie die Personalknappheit an. Die SBB planen, im S-Bahn-Betrieb möglichst viele Züge vollständig unbegleitet verkehren zu lassen. Dass es nicht bereits heute soweit ist, «verdanken» wir dem alten Wagenmaterial, das aufgrund der Vorschriften des Bundes nicht ohne Begleitung verkehren darf. So besorgen die ZugsbegleiterInnen die Abfertigung, den Ein- und Auslad von Gepäck, zirkulieren gelegentlich durch die Wagen und helfen, wenn sie gerade am richtigen Ort ausgestiegen sind, Reisenden beim Ein- und Aussteigen. Mit der Anstellung von ZugassistentInnen, die bis vor kurzem nicht einmal durch die Wagen zirkulieren durften, haben die SBB bereits



von Herbst 1989 bis Anfang 1990 quasi-unbegleitete Züge eingeführt. Verschiedene Privatbahnen haben die Zugsbegleitung bereits abgeschafft. Gegenüber der Praxis der SBB besteht dabei allerdings ein Unterschied: Die betreffenden Bahnen verkehren mit tramähnlichen Triebwagenzügen, bei welchen der Lokomotivführer den Überblick über das Fahrzeug hat und die nötige Hilfe gewährleisten kann, teilweise gar Billette verkauft. Wenn die SBB über solches Wagenmaterial verfügen würde, könnten sie in Randgebieten und während verkehrsarmen Zeiten solche Züge ohne Zugsbegleitung verkehren lassen.

Die Sihltalbahn als Beispiel

Bereits heute verkehrt die Sihltalbahn unbegleitet. Das Ergebnis ist ernüchternd: Abends werden keine Kontrollen mehr durchgeführt, weil sich kein Personal für diesen gefährlichen Dienst finden lässt. Schon mehrmals sind Kontrolleure zusammengeschlagen worden. Verschiedentlich haben sich er�appte Schwarzfahrer anschliessend mit Vandalenakten gerächt.

Für die KundInnen ist die Bilanz abschreckend. Wenn der Zug abfährt, bevor alle Leute eingestiegen sind, ereignen sich Unfälle. Es gibt Frauen, die sich abends trotz des eigenen Abonnements in der Tasche aus Sicherheitsgründen vom Ehemann mit dem Auto in der Stadt abholen lassen. Auf diese Weise wird die Forderung nach einem Umsteigen von der Strasse auf die Schiene zur Illusion. Rund ein Drittel der Reisenden, die auf Hilfeleistungen angewiesen sind, wird ausgegrenzt.

Nötige Massnahmen für eine «S-Bahn für alle»

Die Arbeitsgruppe «Dienstleistungsabbau SBB»¹ hat Vorschläge für einen kundengerechten Bahnbetrieb ausgearbeitet. Sie geht davon aus, dass

die Bahn gerade auch die Interessen der **Reisebehinderten** berücksichtigen muss. Reisebehindert sind alle Menschen, die sich nicht so schnell bewegen können oder die aus irgend einem anderen Grund auf Hilfe beim Reisen angewiesen sind: Behinderte, Betagte, Reisende mit Kleinkindern oder schweren Koffern, Velos oder Einkaufswagen, allein reisende Kinder, Touristen, Reiseungewohnte. Zusammen machen sie etwa ein Drittel aller Bahnreisenden aus.

Damit ein umweltfreundliches Verkehrsverhalten für **alle** Leute möglich wird, sind verschiedene Voraussetzungen nötig:

1. Ein **flächendeckendes Netz** muss für die Feinverteilung sorgen. Nicht nur auf den Haupt-, sondern auch auf allen Nebenlinien sind gute Anschlüsse notwendig.

2. Ein paralleler **Gepäcktransport** ist vor allem für Reisebehinderte wichtig. Aufgabe von Gepäck muss auch an Wochenenden und während Randstunden möglich sein.

3. Das Pendant zu Infrastrukturausbauten sind angemessene **Dienstleistungen**, die auch in Randgebieten und während Randstunden notwendig sind. Diese Dienstleistungen können allenfalls in Randzeiten bei geringen Frequenzen vom Zugpersonal erbracht werden. Während der Ge-

schäftszeiten und nach Möglichkeit auch an Wochenenden sind überall betreute Stationen nötig.

4. Das **Zugpersonal** soll sich vom Billettkontrolleur zum Dienstleistungsbeauftragten entwickeln. Mit Kleincomputern können alle benötigten Fahrausweise sowie verschiedenste Auskünfte abgerufen werden. **Funkgeräte** ermöglichen die nötigen Kontakte nach aussen.

5. Die Unzufriedenheit des **Personals** soll durch gezielte Massnahmen beseitigt werden. Es muss um jeden Preis verhindert werden, dass noch mehr Leute den Dienst auf der Station oder in der Zugbegleitung kündigen. Ausser umfassender Information und einem neuen Berufsbild sollen dem Personal preisgünstige, den Bedürfnissen angepasste Wohnungen in Fussdistanz vom Ort, wo die Arbeit in der Regel beginnt (Station, Lokdepot) angeboten werden.

6. Lösungen für die Stations- und Zugbetreuung sind in **Mitsprache** zusammen mit dem Bahnpersonal und den Organisationen, welche die Interessen der BahnkundInnen wahrnehmen, zu erarbeiten. Auf diese Weise kann ein optimaler Kundendienst angeboten werden. Dabei ist darauf zu achten, dass keine Bevölkerungsgruppen von der Bahnbenützung ausgegrenzt werden.



7. Auf den Perrons wird ein spezieller **Kontaktpunkt** gekennzeichnet. Diese Stelle muss mit dem Blindenstock ertastbar und auf allen Stationen ähnlich angeordnet sein. Leute, welche Hilfe brauchen, können sich dorthin begeben. Dort holt sie der Zugbegleiter oder die -begleiterin ab.

Die Rahmenbedingungen für die Bahn haben sich so geändert, dass nicht mehr alle Stationen rund um die Uhr bedient werden können. Die KundInnen können akzeptieren, dass die Stationen nach kommerziellen Kriterien betrieben werden, wenn sie trotzdem den nötigen Service erhalten. Das heisst, dass die SBB für den Betrieb kleiner Stationen mit der Gemeinde, einem kantonalen Amt oder

mit Privaten zusammenarbeiten können. Der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt. In jedem Fall ist einzeln nach der besten Lösungsmöglichkeit zu suchen. Wichtig ist, dass die Station bedient bleibt und Hilfeleistungen gewährt – und bezahlt werden. Alle übrigen Leistungen können nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen erbracht werden. Wo und wann immer aber Stationen nicht bedient sind, muss das Zugpersonal die Funktionen des Stationspersonals übernehmen können. ■

¹Behindertenkonferenz Kanton Zürich, Konsumentinnenforum Kanton Zürich, Nottelefon für vergewaltigte Frauen, Pro Juventute, Pro Senectute, Verkehrs-Club der Schweiz, Zürcher Frauenzentrale