

Zeitschrift: Sonos / Schweizerischer Verband für Gehörlosen- und Hörgeschädigten-Organisationen

Herausgeber: Sonos Schweizerischer Verband für Gehörlosen- und Hörgeschädigten-Organisationen

Band: 103 (2009)

Heft: 9

Rubrik: Soziales und Politik

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Soziales und Politik

Vor allem die Menschen behindern die Rollstuhlfahrerin

Text: René Donzé in Tages-Anzeiger vom 15. Juni 2009

Morgens im Zug ist fast jeder mit sich selbst beschäftigt. Das macht das Pendeln für die Frau im Rollstuhl schwer. Die Ignoranz von Mitreisenden ist die grösste Hürde auf ihrem Arbeitsweg.

Es ist bloss ein Stück Blech, das angekettet am Geländer auf Perron 2 im Winterthurer Hauptbahnhof steht. Für Mona Roth* ist es aber die Brücke zur Mobilität. Um 7.28 Uhr will sie mit dem IC nach Zürich fahren und dort den Interregio nach Baden nehmen, wo sie viermal die Woche als Sozialarbeiterin arbeitet.

Seit gut einem Jahr sitzt sie im Elektrorollstuhl - Spätfolgen einer Cerebralparese von Geburt her. Über die Jahre haben Lähmungserscheinungen und Spasmen zugenommen. „Früher bin ich mit viel Aufwand aber auf den Beinen durchs Leben gekommen“, sagt die zierliche Frau. Nun ist sie nicht nur auf den Rollstuhl angewiesen, sondern auch auf den Service der SBB für Behinderte (siehe Kasten) - sowie die Rücksicht der Mitreisenden.

Vier Minuten vor Einfahrt des Zuges wird sie etwas unruhig. Eigentlich sollte der Mobi-Mitarbeiter, den sie tags zuvor via Callcenter bestellt hatte, schon da sein. Gerade will sie das Natel zücken, um anzurufen, da taucht der Mann auf. Endlich. Aus

unerfindlichen Gründen war er nicht angeboten worden, doch er weiss, wann und wo Mona Roth in der Regel einsteigt. Kaum ist der Zug eingefahren, legt er das Blech als Rampe hin, welche die wenige Zentimeter breite Lücke überbrückt. Dann ist das 135 Kilogramm schwere Gefährt schon im Erstklasswagen und geschickt im Abteil parkiert.

„Als ich die ersten Male mit dem Rollstuhl unterwegs war, wäre ich am liebsten im Boden versunken. Ich fühlte mich als Hindernis und von allen beobachtet“, erzählt Mona Roth. „Und immer hatte ich das Gefühl, ich müsse mich dünn machen. Doch das geht ja nicht mit diesem Gefährt“, sagt sie und lacht. Kurz nach dem Bahnhof Oerlikon schon greift sie wieder zum Joystick, mit dem sie den Stuhl steuert, und manövriert ihn in Richtung Ausgang.

„Haben die keine Augen im Kopf?“

Kaum sind die Türen offen, drängen die Erstklasspassagiere hinaus. Der Mobi-Mitarbeiter, der bereits auf dem Perron wartet, hat Mühe, zur Rampe zu kommen, die im ersten Abteil gelagert ist. Resolut verschafft er sich und seiner Passagierin Platz. Diesmal kann sie aussteigen, bevor die Einsteigenden erneut die Tür blockieren. Sie musste auch schon mehrere Minuten warten. „Manchmal frage ich mich, ob die Leute keine Augen im Kopf haben“, sagt Roth. „Kürzlich habe ich jemanden gebeten, draussen zu warten. Er gab mir zur Antwort, ich sei ja selber schuld, wenn ich nicht aussteigen würde.“

Wenig Zeit zum Umsteigen im Zürcher Hauptbahnhof: Mona Roth* bahnt sich einen Weg durch die Menschenmenge.

Die Zeit drängt. 13 Minuten sind nicht viel, um umzusteigen. Zwar ist der Weg von Gleis 13 zu Gleis 17 nicht weit, doch die Menschenmasse im Hauptbahnhof ist dicht, stetig in Bewegung und überragt die Frau um mehr als einen halben Meter. Und plötzlich schert einer aus oder wechselt das Tempo. „Auf die

Beine schauen und einfach losfahren“ sei die einzige Möglichkeit, vom Fleck zu kommen, sagt Roth.

Der SBB-Mitarbeiter bahnt sich ebenfalls seinen Weg. Er muss den hydraulischen Lift bereitstellen, mit dem er Frau und Rollstuhl in den Interregio hieven kann, der noch nicht über ebenerdige Zugänge verfügt. Der Zug steht schon da. Die Passagiere sind eingestiegen. Die Fahrt nach Baden ist kurz. Ein letztes Mal heute Morgen ist die Frau dort auf den Lift und den Goodwill der Passagiere angewiesen. Nur zwanzig steigen aus. Ein Biker mit Fahrrad drängt sich vor. Die anderen warten gesittet. „Die meisten Reisenden sind ja auch rücksichtsvoll“, sagt Roth. Oft seien sie einfach zu sehr mit sich selber beschäftigt und nicht mit den Problemen der Mitreisenden, sagt sie. „Ich wünsche mir manchmal, ich könnte auch wieder so in mich selbst versunken pendeln.“

* Name geändert

Zugreisen für Behinderte

Die SBB stellen Reisenden mit Behinderung kostenlose Unterstützung zur Verfügung. Beim sog. SBB Callcenter Handicap können von 06.00 bis 22.00 Uhr unter anderem Ein- und Aussteigeleistungen an den 150 grösseren Bahnhöfen angefordert werden. Auch Auskünfte über die Zugänglichkeit von Bahnhöfen und Tipps für die Auswahl der am besten geeigneten Züge sind erhältlich. Laut SBB-Sprecher Daniele Pallecchi wurden die Reiseleistungen im vergangenen Jahr allein auf dem SBB-Netz rund 110'000-mal in Anspruch genommen.

Das Gleichstellungsgesetz verpflichtet die SBB zudem, ihre Bahnhöfe und das Rollmaterial behindertengerecht anzupassen. Bis 2023 müssen diese Massnahmen, die Behinderten eine autonome Nutzung des öffentlichen Verkehrs ermöglichen sollen, umgesetzt sein. Bereits entsprechen praktisch alle grösseren Bahnhöfe diesen Vorgaben. Bei der Bestellung neuer Züge oder beim Umbau älterer Kompositionen (z.B. neuer Glarner Sprinter) würden diese gesetzlichen Bestimmungen berücksichtigt, sagt Pallecchi.

Zum Teil, so zum Beispiel im Zürcher S-Bahn-Netz, seien die Vorgaben mit den Niederflureinstiegen auch bereits umgesetzt worden.

