

Wie aus dem Nichts tritt eine Fussgängerin auf die Tramschiene

Auch Jahre nach dem tödlichen Unfall bringt eine Trampilotin die schrecklichen Bilder nicht aus ihrem Kopf

Wie gehen die Zürcher Verkehrsbetriebe bei Unfällen vor, die für die Angehörigen wie für die Mitarbeiter tragisch sind? Eine Chauffeuse spricht über ihr Trauma.

MARK BAER

Pro Tag umkreisen alle Fahrzeuge der Verkehrsbetriebe Zürich zusammen gerechnet zweimal die Erde. In diesen rund zwanzig Stunden kommt es durchschnittlich zu drei bis vier Kollisionsmeldungen bei der Leitstelle. Das geht von einem abgefahrenen Aussenspiegel eines Autos bis zu einem «Tödlichen», wie ein Unfall mit Todesfolge innerhalb der VBZ genannt wird. Durchschnittlich ereignen sich pro Jahr ein bis drei solch schwere Unglücke. Es gibt aber auch Jahre, während deren sich auf den Busstrecken und Tramschienen Zürichs keine Unfälle mit tödlichem Ausgang ereignen.

Katharina Rutishauser (Name geändert) arbeitet seit bald acht Jahren bei den VBZ. Vor ihrem Leben als Trampilotin studierte die 51-jährige Islamwissenschaft und Geschichte. Und noch früher war sie Krankenpflegerin. Der Unfall, der das Leben der Zürcherin verändert hat, geschah an einem Sommernachmittag vor etwa sechs Jahren.

Die Sonne habe damals «wie verrückt» vom Himmel geschienen, als sie mit dem Tram das Depot Oerlikon verlassen habe, sagt Katharina Rutishauser im Gespräch.

Ihre Augen werden grösser, als sie schildert, wie die Fussgängerin unvermittelt zwischen zwei Fahrzeugen hinaus auf das Tragleis trat. Die Chauffeuse dreht ihr Lenkrad sofort nach links bis an den Anschlag, was die ganze Bremskraft des Trams auslöst. «Ich habe auch noch die Fussglocke betätigt.» Dann kann die Trampilotin nichts mehr machen.

Und dann kam das weisse Tuch

Anders als in einem Auto ist ein Ausweichen in einer solchen Situation mit dem rund 40 Tonnen schweren Tram auf den Gleisen nicht möglich. «Ich sass wie gelähmt in der Führerkabine», sagt Rutishauser mit zitternder Stimme, «und das Unglück nahm unaufhaltsam seinen Lauf.» Bis ein Tram zum Stillstand kommt, dauert es trotz Magnetbremse und automatisch ausgeschüttetem Sand deutlich länger als bei einem Pneu-Fahrzeug.

Der unter Schock stehenden Trampilotin gelingt es dann noch, die Leitstelle zu informieren. Dann schwinden ihre Erinnerungen. Immer wieder setzen Filmrisse ein. «Ich konnte nichts mehr machen», wiederholt sie mehrmals. Deshalb kann sie auch nicht einschätzen, wie lange es dauert, bis die Polizei und die Feuerwehr vor Ort sind. Die Leitstelle sagt ihr noch, dass sie sitzen bleiben soll: «Das war eine unglaubliche Erleichterung für mich.»

Sie sei wie eine Marionette gewesen und habe sich selber nicht mehr gespürt. Eine Sanitäterin habe sie zum Rettungswagen gebracht. «Mir kam es vor, als ob ich einen ganzen Tag auf der Treppe des Krankenwagens gesessen wäre.» Ganz schlimm war es für die VBZ-Mitarbeiterin, als jemand ein weisses Tuch über den leblosen Körper des Unfallopfers legte. «Die Sanitäterin bestätigte mir, dass die Frau gestorben war.»

Was die Unglücksfaherin bis heute noch genau vor sich sieht, sind die Reporter, die mit Kameras filmen. «Das war, wie wenn sie mit Maschinengewehren auf mich zukommen würden.» Die Welt schien sich wie im Zeit-



Ausweichen ist mit einem 40 Tonnen schweren Tram auf Gleisen nicht möglich.

CHRISTOPH RUCKSTUHL / NZZ

lupentempo zu bewegen, alles kam ihr vor wie eine Ewigkeit. Nach einer Weile wurde sie von der Polizei vom Unfallort weg und auf die Urania-Wache gebracht. Sofort erhielt die VBZ-Mitarbeiterin eine Anwältin zur Seite gestellt. Irgendwann kam auch ihr damaliger Partner dazu. Schliesslich wurde sie von einer Person des VBZ-Care-Teams nach Hause gefahren.

Danach ging es Rutishauser immer schlechter, und es setzte eine Dissoziation ein, was bedeutet, dass ihre psychischen Fähigkeiten versagten. Sie habe gesprochen und teilweise sogar gelacht. «Ich war total weg.» Dieser Selbstschutz des Körpers passiert aus einem tiefen Schmerz heraus. Ähnliches stellt man auch bei Menschen fest, die gefoltert werden.

In der Nacht musste die Trampilotin von ihrem Partner zu einer Notfallpsychiaterin gebracht werden, weil es ihr zusehends schlechter ging. Die Ärztin wollte herausfinden, ob Rutishauser nach dem erlebten Schock suizidgefährdet war. Die Psychiaterin stellte eine akute posttraumatische Belastungsstörung fest. Am nächsten Morgen brach die Chauffeuse zusammen und konnte nur noch weinen und schreien. Daraufhin wurde eine Notfallpflegerin aufgebeten.

Auch ihr damaliger Gruppenleiter leistete seiner Mitarbeiterin Hilfe. Er habe ihr angeboten, dass sie jederzeit zu ihm kommen könne. «Das war eine Erleichterung und hat mir sehr geholfen», so Rutishauser zurückblickend. Ihr eigenes Verhalten direkt nach dem Unfall habe sie extrem verunsichert, weshalb sie in der akuten Phase jeweils dreimal pro Woche eine spezialisierte Psychiaterin besucht habe. Diese Ärztin behandelte mittels einer speziellen Psychotherapiemethode auch andere Patientinnen und Patienten mit dem Trauma, den Tod eines anderen Menschen herbeigeführt zu haben.

Care-Team auch für Bagatellen

EMDR steht für Eye Movement Desensitization and Reprocessing, was auf Deutsch Aufarbeitung durch Augenbewegungen bedeutet. Mithilfe dieser Psychotherapieform wird die Traumafolgestörung behandelt. Zudem müssen die Patienten in Gedanken noch einmal vollständig in den Unfall eintauchen.

Die Tramchauffeuse liest seit dem Unfall keine Literatur mehr. «Erfundene Dramen ertrage ich einfach nicht.»

Die Zürcher Verkehrsbetriebe unterstützen ihre Mitarbeitenden in schwierigen Situationen mithilfe ihres Care-Teams, das im Jahr 2000 eingeführt wurde. Bei dieser speziellen Einsatzgruppe stehen den VBZ insgesamt achtzehn Personen rund um die Uhr zur Verfügung. Das sind intern ausgebildete Leute, die im Büro arbeiten und in der Lage sind, ihre Aufgaben jederzeit zu unterbrechen. So müssen sie innerhalb einer gewissen Zeit am Unfallort sein können.

Laut Heinz Reichlin, der das Care-Team 1999 mitinitiiert hatte, ist nicht die Schwere des Unfalls massgebend dafür, ob jemand vom Care-Team ausgerückt oder nicht. Wenn der Serviceleiter, der als Erster vor Ort ist, denkt, dass es dem Unfallverursacher nicht gut geht, wird sofort jemand aufgeboten. «Es kommt auch vor, dass jemand bei einer sogenannten Bagatelle (Care nötig hat), sagt der Leiter Planung und Organisation im Unternehmensbereich Betrieb der VBZ.

Die Mitarbeiter des Care-Teams betreuen die Kolleginnen und Kollegen und bringen sie beispielsweise auf den Polizeiposten, führen sie einer Fachperson zu oder sind einfach für sie da. Nach der Erstbetreuung gibt es auch eine Nachbetreuung. Fachspezifisch wird geschaut, was die Person gerade nötig hat. Heinz Reichlin ist seit 35 Jahren bei den VBZ und hat als einer der vier Einsatzleiter schon viel gesehen: «Ich versuche, die Dinge jeweils nicht an mich heranzulassen», sagt er.

Unter den über 2700 VBZ-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeitern gibt es insgesamt rund 1500 Fahrerinnen und Fahrer, die täglich Passagiere von A nach B chauffieren. Reichlin hat infolge von Unfällen schon die ganze Bandbreite an Reaktionen erlebt. Nach einem Schock komme es vor, dass Mitarbeiter beispielsweise künstliche Witze machten oder anders versuchten, ihre Fassade zu wahren. Das sei total unterschiedlich. Er habe noch nie zwei identische Fälle erlebt. «Das Verhalten einer Person lässt keinen Schluss darauf zu, wie es ihr wirklich geht», erläutert Reichlin. Die Herausforderung sei es, zu spüren, welche Unterstützung es bei der Kollegin oder beim Kollegen gerade brauche.

Als es bei den Verkehrsbetrieben Zürich noch kein Care-Team gab, kam es oft vor, dass die Person hinter dem Steuer nach einem tödlichen Unfall nie

wieder ein Tram oder einen Bus gelenkt hat. Das passiere auch heute noch, aber viel seltener. Eine Statistik darüber, ob die interne Betreuung bewirkt, dass sich die betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach einer Zeit wieder hinter das Steuerrad setzen, gibt es nicht. Katharina Rutishauser fand vier Monate nach dem Unfall wieder in die Cobra-Führerkabine zurück. Doch über das Geschehene konnte sie die ersten zwei Jahre nur mit ihrer Psychiaterin sprechen.

«Jahrelang Schuldgefühle»

Ob jemand die Schuld an einem Unfall trägt oder nicht, spielt für die Personen hinter dem Steuer oft gar keine grosse Rolle. «Ich hatte noch jahrelang Schuldgefühle», sagt Rutishauser heute. Dies, obwohl ihr die Staatsanwaltschaft aufgrund des Datenschreibers attestierte, dass sie mit der sofort eingeleiteten maximalen Bremsung alles Mögliche getan habe.

Aus ihrer Warte sei es «eine unendliche Riesenkatastrophe» gewesen, was damals passiert sei, sagt Rutishauser. Der Film in ihrem Kopf lief anfangs immer wieder ab. «Ich sah, wie die Hände hochgingen.» Dieses Bild musste speziell «wegtherapiert» werden. Dank unzähligen Therapiestunden hat die VBZ-Mitarbeiterin einen Weg gefunden, mit dem Ereignis zu leben und ihre Ängste anzunehmen. Es gehe ihr so weit eigentlich gut, aber etwas sei geblieben.

Heute kommen die Bilder der Katastrophe nur noch bei speziellen Triggern hoch: wenn sie beispielsweise Sirenen hört, eine Notbremse auslösen muss oder an eine Unfallstelle fährt, an der jemand unter einem weissen Tuch liegt. Dann sei es jeweils ganz schwierig. Doch habe sie gewisse Techniken erlernt, um sich zurück ins Jetzt zu holen. Manchmal daure es aber länger, bis sich das schwere, dunkle Gefühl wieder verflüchtigte.

Rutishauser liest seit dem Unfall keine Literatur mehr. «Erfundene Dramen ertrage ich einfach nicht.» Auch einen James-Bond-Film oder andere Thriller kann sich die Trampilotin nicht mehr ansehen. «Wenn jemand erschossen wird oder sonst zu Tode kommt, löst das jedes Mal etwas aus in mir.»

Wenn jemand einfach in einem «gewöhnlichen» Film schreit, muss sie sich immer wieder ganz schnell die Ohren zuhalten. Als es zum Unfall mit der Passantin kam, schrie nämlich jemand ganz laut. Rutishauser dachte lange Zeit, dass es das Opfer war. Aber wie sich herausstellte, schrie eine Begleitperson, die direkt neben der Verunfallten stand, die vom Tram aber nicht erfasst wurde.

Kann man sagen, welche Personen am meisten von Unfällen betroffen sind? Sind es vor allem ältere oder junge Menschen, Männer oder Frauen? Das Alter oder das Geschlecht spiele keine Rolle, hält Heinz Reichlin fest. Vielfach seien es Dinge, welche den Fussgänger ablenkten, wie ein Gespräch am Telefon oder eine Push-Nachricht auf dem Smartphone. «Es kommt zum Unfall, wenn der Fokus nicht auf den Strassenverkehr gerichtet ist.» Das sei der Hauptgrund für solch tragische Unglücke, welche die Beteiligten selten wieder ganz losliessen – Gedankenlosigkeit.

Hier bekommen Sie Hilfe

Wenn Sie selbst Suizid-Gedanken haben oder jemanden kennen, der Unterstützung benötigt, wenden Sie sich bitte an die Berater der Dargebotenen Hand. Sie können diese vertraulich und rund um die Uhr telefonisch unter der Nummer 143 erreichen. Spezielle Hilfe für Kinder und Jugendliche gibt es unter der Nummer 147.